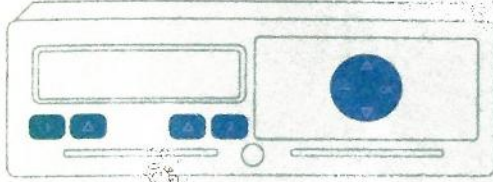


საქართველოს ეკონომიკისა და მდგრადი განვითარების სამინისტრო



სანხელთომ
ტანსვომის
სანახტომ



ტანსვომი

Registration no.	Country	Start	End
08	Germany	00:32	00:02
06:02 H-XYZ 525	Germany	00:02	
03 15:01 H-XYZ 525	Germany	08:59	
02 23:59			
Sum		08:59	05:29



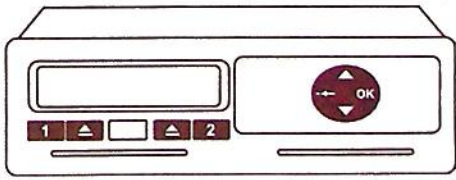
საქართველოს ეკონომიკისა და მდგრადი განვითარების სამინისტრო
საქართველოს ეკონომიკისა და მდგრადი განვითარების სამინისტრო
საქართველოს ეკონომიკისა და მდგრადი განვითარების სამინისტრო

ხელ
წილობა



საქართველოს ეკონომიკისა და მდგრადი
ბუნებრივ რესურსების სამინისტრო
სსიპ სახელმწიფო ტრანსპორტის სააგენტო

მძღოლთა შრომისა და დასვენების რეჟიმები და მათი აღმრიცხველი საკონტროლო მოწყობილობა - ტაქოგრაფი



2019 წელი

LAND TRANSPORT AGENCY WWW.LTA.GOV.GE

ლიცენაცურა განკუთვნილია საავტომობილო ტრანსპორტის სფეროში დასაქამებული საჯარო მოსამსახურეებისათვის, საცვიროთო და სამგზავრო გადაზიდვა გადაყვანების განმახორციელებელი კომპანიების მენეჯერებისა და მძღოლებისათვის, აგრეთვე სხვა დაინტერესებული პირებისათვის.

ავტორები: ელიზბარ დარჩიაშვილი, ვასილ მარგიშვილი, შალვა ურიადმყოფელი

სარჩევი:

1. შესავალი
2. AETR შეთანხმების წვერი ქვეყნები
3. AETR-ს შეთანხმებით დადგენილი მძღოლთა შრომისა და დასვენების რეჟიმები
 - 3.1 მართვა
 - 3.2 შესვენება
 - 3.3 მართვის ყოველდღიური ხანგრძლივობა
 - 3.4 მართვის ყოველკვირეული ხანგრძლივობა
 - 3.5 ორ თანმიმდევრულ კვირიანი მართვის ხანგრძლივობა
 - 3.6 დასვენების დრო
 - 3.7 დასვენების შემცირებული ყოველდღიური პერიოდი
 - 3.8 ყოველკვირეული დასვენება
 - 3.9 „საღი მძღოლი“
4. ტაქოგრაფის შემოღების აუცილებლობა
5. ტაქოგრაფის ფუნქციური დანიშნულება
6. ელექტრო მექანიკური (ანალოგური) ტაქოგრაფი
 - 6.1 გარბენის ჩაწერის ზონა
 - 6.2 სიჩქარის ჩაწერის ზონა
 - 6.3 მძღოლთა შრომისა და დასვენების დროის ჩაწერის ზონა
7. ციფრული ტაქოგრაფი
8. ციფრული ტაქოგრაფის ელექტრონული ბარათები
 - 8.1 მძღოლის ბარათი
 - 8.2 კომპანიის ბარათი
 - 8.3 სახელოსნოს ბარათი
 - 8.4 მაკონტროლებლის ბარათი
9. ციფრული ტაქოგრაფის ეკრანის და მართვის ღილაკები
10. ციფრული ტაქოგრაფის მეხსიერება
11. მონაცემების ჩამოტვირთვა
 - 11.1 მონაცემების ჩამოტვირთვა ციფრული ტაქოგრაფიდან
 - 11.2 მონაცემების ჩამოტვირთვა მძღოლის ბარათიდან
 - 11.3 ტაქოგრაფიდან მონაცემების ჩამოტვირთვის ალტერნატიული შესაძლებლობები
12. ტაქოგრაფში გამოყენებული ძირითადი პიტოგრამების მნიშვნელობა
13. ამონაბეჭდები ციფრული ტაქოგრაფიდან
14. მძღოლისა და კომპანიის ვალდებულებები
15. სახელოსნოს ხელმძღვანელის და მექანიკოსის ვალდებულებები
16. კონტროლი
17. „საერთაშორისო საავტომობილო მიმოსვლის მწარმოებელი სატრანსპორტო საშუალებების ეკიპაჟების მუშაობის შესახებ“ ევროპის AETR შეთანხმება
18. ტექნიკური რეგლამენტი „საერთაშორისო გადაზიდვების მწარმოებელი ავტოსატრანსპორტო საშუალებების მძღოლთა შრომისა და დასვენების რეჟიმები“
19. ციფრული ტაქოგრაფის ელექტრონული ბარათების გაცემის, შეცვლის, მოქმედების შეჩერებისა და გაუქმების წესი
20. საქმიანობის დამადასტურებელი ბლანკი
21. კითხვები თვითშემოწმებისათვის
22. გამოყენებული ლიტერატურა

საქართველოს პრეზიდენტის 2011 წლის 7 აპრილის №187 ბრძანებულებით საქართველო შეუერთდა „საერთაშორისო სავაჭრომობილო მიმოსვლის მწარმოებელი სატრანსპორტო საშუალებების ეკიპაჟების მუშაობის შესახებ“ 1970 წლის 1 ივლისს ჟენევაში ხელმოწერილ ევროპის შეთანხმებას (AETR). აღნიშნული შეთანხმება აყალიბებს ერთგვაროვან სამუშაო პირობებს საერთაშორისო გადაზიდვებით დაკავებული კომერციული სატრანსპორტო საშუალებების მძღოლებისათვის საერთაშორისო შრომითი ორგანიზაციის ძირითად პრინციპებთან შესაბამისობაში. ამასთანავე, ქართულმა მხარემ დაიტოვა უფლება, ისარგებლოს ღონისძიებებით, რომლებიც გამოიყენება ტოლერანტობის პერიოდში ციფრული ტაქოგრაფის დანერგვასთან დაკავშირებით (ECE/TRANS/SC.1/S/390) საქართველოს AETR-ის შეთანხმებასთან მიერთების ძალაში შესვლიდან ორი წლიდან განმავლობაში.

საქართველოს მთავრობის 2013 წლის 1 მარტის №209 განკარგულებით დამტკიცდ. "საერთაშორისო სავაჭრომობილო მიმოსვლის მწარმოებელი სატრანსპორტო საშუალებების ეკიპაჟების მუშაობის შესახებ" ევროპის შეთანხმების (AETR) საქართველოში იმპლემენტაციის სამოქმედო გეგმა.

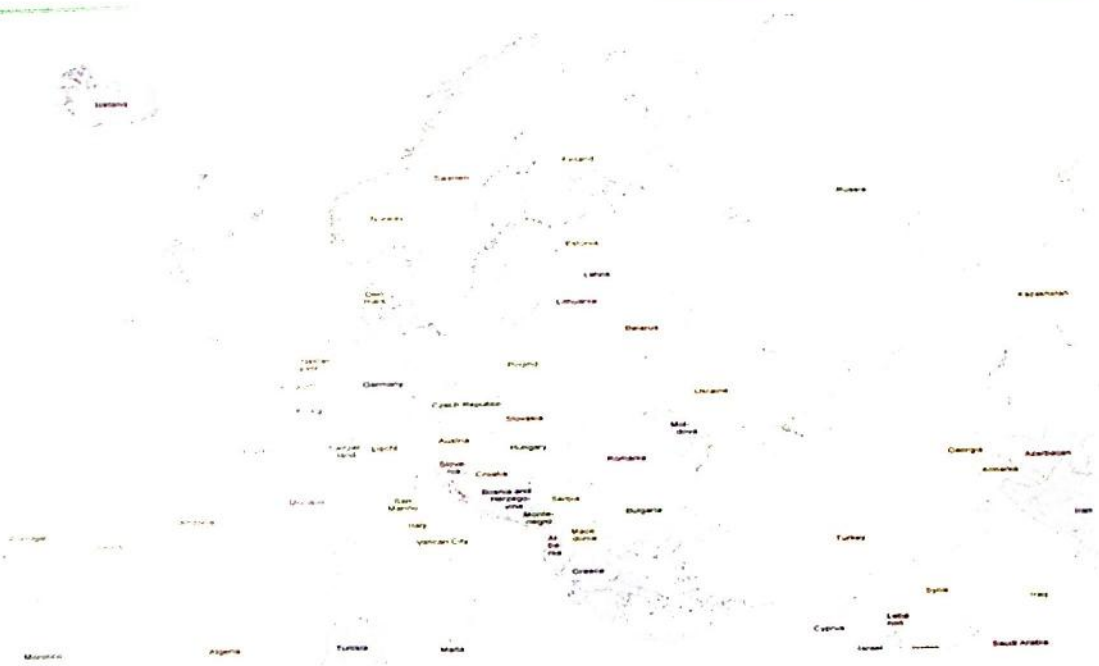
ამ შეთანხმებით დადგენილია პირობები, რომლებსაც უნდა აკმაყოფილებდნენ საერთაშორისო გადაზიდვებზე დასაქმებული მძღოლები, განსაზღვრულია მათთვის ავტოსატრანსპორტო საშუალებების მართვის ყოველდღიური, უწყვეტად მართვის მაქსიმალურად დასაშვები, ყოველდღიური და ყოველკვირეული ჯამური მართვისა და დასვენების და შესვენებების დროების დასაშვები ხანგრძლივობები.

ჩვეულებრივი ანალოგური ტაქოგრაფების ნაცვლად ახალი ავტოსატრანსპორტო საშუალებები 2004 წლის მეორე ნახევრიდან უკვე აღჭურვილია ციფრული ტაქოგრაფებით, რომელთათვისაც აუცილებელია მძღოლთა პირადი ელექტრონული ბარათები. ქვეყანას ამ ბარათების დამზადებისა და გამოყენების უფლებას მხოლოდ AETR-თან მიერთება აძლევს, რადგან ბარათისათვის, ისევე როგორც ტაქოგრაფისათვის საჭირო საიდენტიფიკაციო, განმასხვავებელი ნომერი ქვეყანას ამ შემთხვევაში ენიჭება (გაეროს ევროპის ეკონომიკური კომისიის მიერ საქართველოს მიენიჭა განმასხვავებელი ნომერი E-60).

გეგმით დადგენილ ვადაში სსიპ სახმელეთო ტრანსპორტის სააგენტოს მიერ ჩაატარდა საერთაშორისო ტენდერი და გამოვლინდა კომპანია, რომელიც უზრუნველყოფს ტაქოგრაფის ელექტრონული ბარათების (მძღოლის ბარათის, სახელოსნოს ბარათის, მაკონტროლებლის ბარათის და კომპანიის ბარათის) დამზადებას და ამ სისტემის შემდგომ ფუნქციონირებას. გამარჯვებული კომპანია წარმოადგენს პოლონეთის ფასიანი ქაღალდების მწარმოებელ ორგანიზაციას PWPW რომელიც სარგებლობს მაღალი რეპუტაციით ევროპაში.

სსიპ სახმელეთო ტრანსპორტის სააგენტოს მიერ შეთანხმების იმპლემენტაციის ფარგლებში შემუშავდა ტაქოგრაფის ბარათების დიზაინი და მის ფუნქციონირებასთან დაკავშირებული უსაფრთხოების პოლიტიკა, შემუშავდა ციფრული ტაქოგრაფის სისტემის უსაფრთხოების პოლიტიკა რომელიც შესაბამისობაშია ევროპის ტაქოგრაფის სისტემის საბჭოს და კომიტეტის წესდებებთან (2135/98, 1360/2002) ასევე ეროვნული პოლიტიკის სახელმძღვანელოსა და უსაფრთხოების საერთო წესებთან. აღნიშნული დოკუმენტი გადაიგზავნა ევროკომისიის გაერთიანებულ კვლევების ცენტრში სადაც 2013 წლის 20 აგვისტოს პირველივე განხილვით დამტკიცდა საბჭოს მიერ.

2013 წლის 9 ოქტომბერს იტალიაში ქ. მილანში ევროპის სასერთიფიკაციო ორგანოში (ERCA) შედგა სხდომა ევროპელ ექსპერტებისა და სახმელეთო ტრანსპორტის სააგენტოს წარმომადგენლების მონაწილეობით, სადაც მოხდა ციფრული ტაქოგრაფების წარმოებისათვის საჭირო ეროვნული გასაღების გადმოცემა ქართული მხარისათვის. აღნიშნული პროცედურის საშუალებით 2013 წლის ნოემბრიდან დაიწყო განაცხადების მიღება ციფრული ტაქოგრაფის ბარათებზე, სახმელეთო ტრანსპორტის სააგენტოს სასწავლო ცენტრში სწავლებისა და გამოცდის წარმატებით გავლის შემდეგ კი ქართველ გადაზიდვებლებს უფლება აქვთ იმუშაონ აღნიშნული ბარათის გამოყენებით AETR შეთანხმების ფარგლებში არსებულ ყველა ქვეყანაში (51 ქვეყანა).



-  ავსტრია
-  ალბანეთი
-  ანდორა
-  სერბეთი
-  ბელგია
-  ბულგარეთი
-  ბელარუსი
-  ბოსნია ჰერცეგოვინა
-  გერმანია
-  დანია
-  დიდი ბრიტანეთი
-  ესპანეთი
-  ესტონეთი
-  თურქეთი
-  თურქმენეთი
-  ირლანდია
-  ისლანდია
-  იტალია
-  კვიპროსი
-  ლატვია
-  ლიტვა
-  ლიხტენშტეინი
-  ლუქსემბურგი
- მალტა
- მაკედონია
- მოლდოვა

-  მონაკო
-  მონტენეგრო
-  ნიდერლანდები
-  ნორვეგია
-  პოლონეთი
-  პორტუგალია
-  რუმინეთი
-  რუსეთი
-  საფრანგეთი
-  სანმარინო
-  საბერძნეთი
-  საქართველო
-  სლოვაკეთი
-  სლოვენია
-  სერბეთი
-  სომხეთი
-  უკრაინა
-  უზბეკეთი
-  უნგრეთი
-  ფინეთი
-  შვედეთი
-  შვეიცარია
-  ჩეხეთი
- ხორვატია
- ყაზახეთი

მართვა

მართვის პერიოდი – მართვის ჯამური ხანგრძლივობა იმ მომენტიდან, როცა მძლოლი იწყებს ავტოსატრანსპორტო საშუალების მართვას დასვენებისა და შესვენების პერიოდის შემდგომ და დასვენებისა და შესვენების შემდგომი პერიოდის დაწყებამდე. მართვის პერიოდი შეიძლება იყოს უწყვეტი ან დაიყოს ცალკეულ პერიოდებად.

შესვენება

4.5 საათის მართვის შემდეგ, მძლოლი ვალდებულია შეისვენოს სულ მცირე 45 წუთი.

მართვა 4.5 საათი	შესვენება 45 წუთი
------------------	-------------------

მართვა 2.5 საათი	სხვა სამუშაო 1 საათი	მართვა 2 საათი	შესვენება 45 წუთი
------------------	----------------------	----------------	-------------------

ღამის საათებში 22-00 საათიდან დილის 6 -00 საათამდე უწყვეტი მართვის დრო 4,5 საათიდან

მცირდება 3 საათამდე ერთი მძლოლის შემთხვევაში

შესვენება არის ნებისმიერი პერიოდი, რომლის განმავლობაშიც მძლოლს არ შეუძლია მართოს ავტოსატრანსპორტო საშუალება და შეასრულოს სხვა ნებისმიერი სამუშაო და რომელიც გამოიყენება მხოლოდ და მხოლოდ **ძაღების აღსადგენად**.

45 წუთიანი შესვენება შეიძლება გაიყოს ორ ნაწილად, პირველად მოხდეს არანაკლებ 15 წუთით შესვენება ხოლო მეორე ნახევრის დარჩენილი 30 წუთი 4.5 მართვის დასრულების შემდეგ.

მართვა 2 საათი	შესვენება 15 წუთი	მართვა 2.5 საათი	შესვენება 30 წუთი
----------------	-------------------	------------------	-------------------

მართვა 2 საათი	შესვენება 34 წუთი	მართვა 2.5 საათი	შესვენება 30 წუთი
----------------	-------------------	------------------	-------------------

არ შეიძლება ქვემოთმოცემული სქემით შესვენება რადგან მეორედ შესვენების დრო არის 30 წუთზე ნაკლები.

მართვა 2 საათი	შესვენება 30 წუთი	მართვა 2.5 საათი	შესვენება 15 წუთი	მართვა
----------------	-------------------	------------------	-------------------	--------

ორმძლოლიანი ეკიპაჟის შემთხვევაში მოძრავ სატრანსპორტო საშუალებაში მძლოლის გვერდში გატარებული დრო ითვლება როგორც შესვენება.

მართვის ყოველდღიური ხანგრძლივობა – მართვის საერთო, ჯამური ხანგრძლივობა დასვენების ერთი ყოველდღიური პერიოდის დასრულებასა და შემდგომი ყოველდღიური დასვენების პერიოდის დასაწყისს შორის ან დასვენების ყოველდღიურ და ყოველკვირეულ პერიოდებს შორის;

მაქსიმალური დღიური მართვის დრო არის 9 საათი, მაგალითად:

მართვა 4.5 საათი	შესვენება 45 წუთი	მართვა 4.5 საათი
------------------	-------------------	------------------

მართვა 2 საათი	შესვენება 45 წუთი	მართვა 4.5 საათი	შესვენება 45 წუთი	მართვა 2.5 საათი
----------------	-------------------	------------------	-------------------	------------------

ყოველდღიური მართვის დრო შეიძლება გაიზარდოს მაქსიმუმ **კვირაში 2 ჯერ 10 საათი**, მაგალითად:

მართვა 4.5 საათი	შესვენება 45 წუთი	მართვა 4.5 საათი	შესვენება 45 წუთი	მართვა 1 საათი
------------------	-------------------	------------------	-------------------	----------------

მართვა 2 საათი	შესვენება 45 წუთი	მართვა 4.5 საათი	შესვენება 45 წუთი	მართვა 3.5 საათი
----------------	-------------------	------------------	-------------------	------------------

მართვის ყოველკვირეული ხანგრძლივობა – მართვის საერთო ჯამური ხანგრძლივობა კვირის განმავლობაში;

კვირა – დროის პერიოდს ორშაბათს 00.00 საათიდან კვირას 24.00 საათამდე;

ასევე დასაშვებია კვირის განმავლობაში ნორმალური 5 სამუშაო დღის რიცხვი გაიზარდოს 6-მდე და შესაბამისად: ყოველკვირეული მართვის ლიმიტი არის **56 საათი**.

კვირა	ყოველკვირეული შესვენება	
ორშაბათი	9 საათი მართვა	
სამშაბათი	10 საათი მართვა	
ოთხშაბათი	9 საათი მართვა	
ხუთშაბათი	9 საათი მართვა	
პარასკევი	10 საათი მართვა	
შაბათი	9 საათი მართვა	
კვირა	ყოველკვირეული შესვენება	

მართვის ყოველკვირეული ხანგრძლივობის ჯამი = $(4 \times 9) + (2 \times 10) = 56$.

კვირა – დროის პერიოდი ორშაბათს 00.00 საათიდან კვირას 24.00 საათამდე;

ორ თანმიმდევრულკვირიანი მართვის ხანგრძლივობა

მაქსიმალური მართვის პერიოდი არის 90 საათი; მაგალითად:

კვირა	მართვის საერთო დრო	ორთანმიმდევრულკვირიანი მართვის ხანგრძლივობა
9	56 საათი	90 საათი
10	34 საათი	
11	45 საათი	79 საათი
12	45 საათი	90 საათი
13	43 საათი	88 საათი

ქვემოთ მოცემული ცხრილი არის მაგალითი თუ როგორ უნდა განაწილდეს მძღოლის შრომისა და დასვენების დროები ორკვირიანი მართვის მაქსიმალური ჯამური დროების დარღვევის გარეშე:

			ყოველკვირეული	ორი კვირა	ყოველკვირეულ დასვ. შორის
ორშაბათი	9 საათი მართვა	დღ. დასვენება	სულ 56 საათი მართვა	1 კვირა	
სამშაბათი	9 საათი მართვა	დღ. დასვენება			
ოთხშაბათი	9 საათი მართვა	დღ. დასვენება			
ხუთშაბათი	ყოველკვირეული შესვენება (შემც)				
პარასკევი	10 საათი მართვა	დღ. დასვენება	სულ 34 საათი მართვა 1 კვირა	სულ 90 საათი მართვა 1+2 კვირა	სულ 56 საათი მართვა ყოველკვირეული დასვენების შორის
შაბათი	10 საათი მართვა	დღ. დასვენება			
კვირა	9 საათი მართვა	დღ. დასვენება			
ორშაბათი	9 საათი მართვა	დღ. დასვენება	სულ 34 საათი მართვა 1 კვირა		
სამშაბათი	10 საათი მართვა	დღ. დასვენება			
ოთხშაბათი	10 საათი მართვა	დღ. დასვენება			
ხუთშაბათი	ყოველკვირ. დასვენება ყოველკვირ. დასვენება კომპენსაცია				
პარასკევი					
შაბათი					
კვირა	5 საათი მართვა	დღ. დასვენება			

დასვენების დრო

დასვენება – ნებისმიერი უწყვეტი პერიოდი, რომლის განმავლობაშიც მძღოლს შეუძლია საკუთარი დროის განკარგვა;

დასვენების ყოველდღიური პერიოდი – ყოველდღიური პერიოდი, რომლის განმავლობაშიც მძღოლს შეუძლია თავისუფლად განკარგოს საკუთარი დრო და რომელიც მოიცავს „დასვენების ნორმალურ ყოველდღიურ პერიოდს“ და „დასვენების შემცირებულ ყოველდღიურ პერიოდს“:

დასვენების ნორმალური ყოველდღიური პერიოდი – დასვენების ნებისმიერი პერიოდი არანაკლებ 11 საათის ხანგრძლივობით. ალტერნატიული ვარიანტის სახით დასვენების ეს ნორმალური ყოველდღიური პერიოდი შეიძლება დაიყოს ორ პერიოდად, რომელთაგან პირველი უნდა წარმოადგენდეს უწყვეტ პერიოდს არანაკლებ 3 საათის ხანგრძლივობით და მეორე – უწყვეტ პერიოდს არანაკლებ 9 საათის ხანგრძლივობით;

ყოველდღიური დასვენება უნდა განხორციელდეს მხოლოდ სტაციონარულ პირობებში, მათ შორის

ავტოსატრანსპორტო საშუალებაში, თუკი არსებობს ამისათვის საჭირო პირობები.

დასვენების შემცირებული ყოველდღიური პერიოდი – დასვენების ნებისმიერი პერიოდი არანაკლებ 9 საათის, მაგრამ 11 საათზე ნაკლები ხანგრძლივობით;

24-საათიანი ხანგრძლივობა	
მართვა + სხვა სამუშაო + შესვენებები = 13 საათი	ჩვეულებრივი დასვენების პერიოდი 11 საათი

ამ 13 საათს მძღოლები არაოფიციალურად ე.წ. „საერთო დროსაც“ უწოდებენ.

შეიძლება გაიყოს ყოველდღიური დასვენების პერიოდი ორ ნაწილად. პირველი პერიოდი მოიცავს არანაკლებ 3 საათს (რომელიც გამოყენებული იქნება დღის განმავლობაში) ხოლო მეორე 9 საათიანი დასვენების პერიოდს, საერთო ჯამში 12 საათი. მაგალითად:

24-საათიანი ხანგრძლივობა			
მართვა + სხვა სამუშაო + შესვენებები = 8 საათი	დასვენება 3 საათი	მართვა + სხვა სამუშაო + შესვენებები = 4 საათი	დასვენება 9 საათი

მძღოლს შეუძლია დასვენების ხანგრძლივობის შემცირება არანაკლებ 9 საათისა, მაგრამ ეს შეიძლება განხორციელდეს არაუმეტეს კვირაში სამჯერ ნებისმიერი ყოველკვირეული შესვენებებს შორის.

24-საათიანი ხანგრძლივობა	
მართვა + სხვა სამუშაო + შესვენებები = 15 საათი	შემცირებული ყოველდღიური დასვენება 9 საათი

ამ შემთხვევაში ე.წ. „საერთო დრო“ 15 საათია.

უნდა აღინიშნოს ისიც, რომ როგორც ცხრილიდან ჩანს, პერიოდები: მართვა-შესვენება- მართვა-და ბოლოს ყოველდღიური დასვენება აუცილებლად უნდა დამთავრდეს მართვის დაწყებიდან 24 საათის ამოწურვამდე ერთი მძღოლის შემთხვევაში

ყოველკვირეული დასვენება

“ყოველკვირეული დასვენების პერიოდი“ ნიშნავს ყოველკვირეულ პერიოდს, რომლის განმავლობაშიც მძღოლს შეუძლია თავისუფლად განკარგოს საკუთარი დრო და რომელიც ითვალისწინებს “ნორმალურ ყოველკვირეულ დასვენების პერიოდს“ და “შემოკლებულ ყოველკვირეულ დასვენების პერიოდს“.

- “ნორმალური ყოველკვირეული დასვენების პერიოდი“ ნიშნავს სულ მცირე 45 საათიან დასვენებას.
- “შემოკლებული ყოველკვირეული დასვენების პერიოდი“ ნიშნავს 45 საათზე ნაკლებ დასვენების პერიოდს, რომელიც შეიძლება შემცირებულ იქნას სულ მცირე 24 თანმიმდევრულ საათამდე;

შემოკლებული ყოველკვირეული დასვენების პერიოდის კომპენსაცია ხდება მომდევნო ორი კვირის განმავლობაში.

კომპენსაციის გაკეთებამდე ახალი 24 საათიანი შემოკლებული ყოველკვირეული დასვენების პერიოდის გამოყენება დაუშვებელია.

სწორედ ამ შესაძლო შემთხვევის გადამოწმება გახდა საფუძველი იმისა რომ მძღოლი ვალდებულია მაკონტროლებელს წარუდგინოს განვლილი 28 დღის შესახებ ინფორმაცია.

ყოველკვირეული დასვენება უნდა განხორციელდეს მხოლოდ სტაციონარულ პირობებში, მათ შორის მხოლოდ შემოკლებული ერთ დღიანი ავტოსატრანსპორტო საშუალებაში, თუკი არსებობს ამისათვის საჭირო პირობები, ხოლო მთლიანი ნორმალური ყოველკვირეული დასვენების პერიოდის გატარება ავტოსატრანსპორტო საშუალებაში დაუშვებელია.

დასაშვებია ავტოსატრანსპორტო საშუალებაში გაატაროს მძღოლმა მხოლოდ დასვენების ყოველდღიური და ყოველკვირეული შემცირებული პერიოდი თუ ასს აღჭურვილია შესაბამისი პირობებით.

ორი მძღოლი

„რამდენიმეკაციანი ეკიპაჟი“ – სიტუაცია, როდესაც მართვის თითოეული პერიოდის განმავლობაში ყოველდღიური დასვენების ნებისმიერ ორ თანამიმდევრულ პერიოდს შორის ან დასვენების ყოველდღიურ და ყოველკვირეულ პერიოდებს შორის ავტოსატრანსპორტო საშუალებაში მის სამართავად იმყოფება სულ ცოტა ორი მძღოლი. მართვის პირველი საათის განმავლობაში რამდენიმეკაციანი ეკიპაჟის შემადგენლობაში სხვა მძღოლის ან მძღოლების ყოფნა ფაქულტატურია, თუმცა დაწარჩენი პერიოდის მანძილზე ასეთი ყოფნა სავალდებულოა;

	მძღოლი 1	მძღოლი 2
	ყოველდღიური დასვენება	ყოველდღიური დასვენება
30-საათი ხანგრძლივობა	სხვა სამუშაო 1 საათი	ყოველდღიური შესვენება (გართ) 1 საათი
	მართვა 4.5 საათი	სხვა სამუშაო (კაბინაში) 4.5 საათი
	დასვენება + სხვა სამუშაო (კაბინაში) 4.5 საათი	მართვა 4.5 საათი
	მართვა 4.5 საათი	დასვენება + სხვა სამუშაო (კაბინაში) 4.5 საათი
	დასვენება + სხვა სამუშაო (კაბინაში) 4.5 საათი	მართვა 4.5 საათი
	მართვა 1 საათი	დასვენება + სხვა სამუშაო (კაბინაში) 1 საათი
	შესვენება 1 საათი	მართვა 1 საათი
	ყოველდღიური დასვენება (9 საათი)	ყოველდღიური დასვენება (9 საათი)

როგორც ცხრილიდან ჩანს, პერიოდები: მართვა-შესვენება- მართვა-და ბოლოს ყოველდღიური დასვენება აუცილებლად უნდა დამთავრდეს მართვის დაწყებიდან 30 საათის ამოწურვამდე და ამ შემთხვევაში ყოველდღიური დასვენება შეადგენს მხოლოდ 9 საათს.

როგორც ზემოთ აღვნიშნეთ, ორმძღოლიანი ეკიპაჟის შემთხვევაში მოძრავ სატრანსპორტო საშუალებაში მძღოლის გვერდში გატარებული დრო ითვლება როგორც შესვენება და დამატებით სხვა შესვენების გაკეთება სავალდებულო აღარ არის.

გადაადგილება ბორნით და/ან მატარებლით

1. დასვენების დაწესებული პერიოდებიდან გადახვევით, იმ შემთხვევაში, თუ მძღოლი თან ახლავს ავტოსატრანსპორტო საშუალებას, რომელიც გადაიზიდება ბორნით ან მატარებლით, და სარგებლობს ნორმალური ყოველდღიური დასვენების პერიოდით, ეს პერიოდი შეიძლება შეწყვეტილი იქნეს საქმიანობის სხვა სახეობებით არა უმეტეს ორჯერ, თუკი დაცულია შემდეგი პირობები:

ყოველდღიური დასვენების პერიოდის ის ნაწილი, რომელიც გატარდება ხმელეთზე, უნდა გამოიყენებოდეს ყოველდღიური დასვენების პერიოდის იმ ნაწილის შემდგომ ან მანამდე, რომელიც გატარდება ბორნის ზორტზე ან მატარებელში;

პერიოდი ყოველდღიური დასვენების შუალედებს შორის შეძლებისდაგვარად უფრო მოკლე უნდა იყოს და არავითარ შემთხვევაში არ შეიძლება აღემატებოდეს მთლიანობაში ერთსაათს და ტვირთმდგენ გადმოტვირთვის შემდეგ, ამასთან საბაჟო ფორმალობები უნდა ჩართული იქნეს და ტვირთის ან გადმოტვირთვის ოპერაციაში.

ყოველდღიური დასვენების პერიოდის მიუხედავად იმ შემთხვევაში მძღოლის განმავლობაში მძღოლის განკარგულებაში უნდა იყოს საძილე ადგილი.

2. გადაადგილების ნებისმიერი დრო იმ ავტოსატრანსპორტო საშუალების მდებარეობის ადგილისაკენ, რომელიც ექვემდებარება AETR-ის მოქმედებას, მის საკუთარ პასუხისმგებლობაში მისაღებად, ან უკანა გზაზე, როდესაც ავტოსატრანსპორტო საშუალება არ იმყოფება არც მძღოლის საცხოვრებელ ადგილას, არც დამსაქმებლის საოპერაციო ცენტრში, სადაც მდებარეობს მძღოლის მიწერის ადგილი, არ განიხილება როგორც დასვენება ან შესვენება, გარდა იმ შემთხვევებისა, როდესაც მძღოლი იმყოფება ბორანზე ან მატარებელში და შეუძლია ძილისათვის განკუთვნილი შესაბამისი მოწყობილობების გამოყენება.

3. ნებისმიერი დრო, დახარჯული მძღოლის მიერ ავტოსატრანსპორტო საშუალების მართვაზე, რომელიც არ ექვემდებარება AETR-ის მოქმედებას, გადაადგილებისას იმ ავტოსატრანსპორტო საშუალების ადგილსამყოფელისკენ, რომელიც ექვემდებარება წინამდებარე შეთანხმების მოქმედებას, ან ამ ადგილიდან, რომელიც არ წარმოადგენს მძღოლის საცხოვრებელ ადგილს ან დამსაქმებლის საოპერაციო ცენტრს, სადაც მდებარეობს მძღოლის მიწერის ადგილი, განიხილება როგორც „სხვა სამუშაო“.

4. ტაქოგრაფის შემოღების აუსიკლავოზა

საავტომობილო სატვირთო გადაზიდვების სწრაფი განვითარების პირობებში. გადამზიდველებს გაუჩნდათ კანონიერი სურვილი განეხორციელებინათ კონტროლი მათ მფლობელობაში არსებულ ავტოსატრანსპორტო საშუალებების გამოყენებაზე და მძღოლების საქმიანობაზე. სტაციონალურ სამუშაო ადგილებზე ამის გაკეთება იოლი იყო, მაგრამ, როგა საერთაშორისო გადაზიდვების შესრულებისას ავტოსატრანსპორტო საშუალება დროის ხანგრძლივი პერიოდით იმყოფებოდა ქვეყნის გარეთ, მძღოლების კონტროლი პრაქტიკულად შეუძლებელი იყო, რაც უარყოფითად აისახებდა ავტოსატრანსპორტო საშუალებების მფლობელთა ეკონომიკურ საქმიანობაზე.



ამ პრობლემების გადასაჭრელად დაიწყო პირველი ტაქოგრაფების შემუშავება და დანერგვა. მათ უნდა დაეკმაყოფილებინათ შემდეგი მოთხოვნები: მძღოლისაგან დამოუკიდებლად დაეფიქსირებინად სიჩქარე და გავლილი მანძილი რეალურ დროში.

ვინაიდან ხელსაწყოს საფუძველს წარმოადგენდა საათის მექანიზმი, მისი პირველი დამაზადებლები იყვნენ საათების მწარმოებელი კომპანიები.

პირველი ტაქოგრაფი გაჩნდა დიდ ბრიტანეტში 1911 წელს, სადაც კომპანია Markt & Co. London Ltd გამოუშვა მოდელი დასახელებით "Jones Recorder".

დროთა განმავლობაში, ტაქოგრაფის კონსტრუქცია და მუშაობის პრინციპი იცვლებოდა ბაზრის მოთხოვნების შესაბამისად. შეიცვალა ასევე ტაქოგრაფზე დაკისრებული ძირითადი ამოცანა. დღეისათვის აღნიშნული ხელსაწყო უზრუნველყოფს საგზაო უსაფრთხოებას, რამეთუ მაქსიმალური ზიანი მოაქვს საგზაო სატრანსპორტო შემთხვევებს კომერციული ტრანსპორტის მონაწილეობით და ძირითადი მიზეზი ასეთი შემთხვევებისა არის მძღოლის დაღლილობა ან მაქსიმალურად დასაშვები სიჩქარის გადაჭარბება.

ტაქოგრაფის დანიშნულებაა არა მხოლოდ სამართლიანი კონკურენტუნარიანი გარემოს შექმნა, არამედ მძღოლთა შრომისა და დასვენების რეჟიმებისა და ავტოსატრანსპორტო საშუალების მოძრაობის სიჩქარის დაცვის უზრუნველყოფა. ამასთანავე, ტაქოგრაფის ჩვენებები წარმოადგენს იურიდიულად აღიარებულ მონაცემებს სასამართლო განხილვისას ან გზებზე სატრანსპორტო კონტროლის განხორციელებისას. ტაქოგრაფის მონაცემები წარმოადგენს ობიექტურ, ავტომატურად ფორმირებულ, გაყალბებისაგან დაცულ დოკუმენტს და გამოიყენება AETR-ს წევრ ქვეყნების მაკონტროლებელი ორგანოების მიერ დამრღვევთა მართ საჯარიმო სანქციების დაწესებისათვის.

ყველა ევროპული ტაქოგრაფი უნიფიცირებულია, მიღებული აქვთ ერთიანი კონსტრუქციული და ფუნქციური სტანდარტები, გააჩნიათ გამზომი საშუალებების ტიპის აღიარების სერტიფიკატი და შეყვანილია საერთო ევროპულ რეესტრში.

5. ტაქოგრაფის ფუნქციური აღნიშვნა

1. ავტოსატრანსპორტო საშუალების მოძრაობის პარამეტრების აღმრიცხველი საკონტროლო მოწყობილობა (შემდგომში ტაქოგრაფი) – მოწყობილობა, რომელიც გათვალისწინებულია ავტოსატრანსპორტო საშუალებაში დასამონტაჟებლად იმ მიზნით, რომ აჩვენოს ან დააფიქსიროს ავტომატურ ან ნახევრადავტომატურ რეჟიმში და შეინახოს მონაცემები ამ ავტოსატრანსპორტო საშუალების მოძრაობის შესახებ და მძღოლ(ებ)ის მუშაობისა და დასვენების განსაზღვრული პერიოდების შესახებ.
2. ტაქოგრაფი უნდა აფიქსირებდეს შემდეგ პარამეტრებს:
 - ❖ ავტოსატრანსპორტო საშუალების მიერ გავლილ მანძილს;
 - ❖ ავტოსატრანსპორტო საშუალების სიჩქარეს;
 - ❖ მაქსიმალური დასაშვები სიჩქარის გადაჭარბებას (თუ დარღვევა 1 წუთზე მეტ ხანს გრძელდებოდა);ავტოსატრანსპორტო საშუალების მართვის ხანგრძლივობას;
 - ❖ მუშაობის ან სამუშაო ადგილზე ყოფნის სხვა პერიოდებს;
 - ❖ მუშაობისას შესვენებებისა და დასვენების ყოველდღიურ პერიოდებს;
 - ❖ სარეგისტრაციო ფურცლის შემცველი კორპუსის გახსნას.

ციფრული ტაქოგრაფი აღნიშნული პარამეტრების გარდა უნდა აფიქსირებდეს:

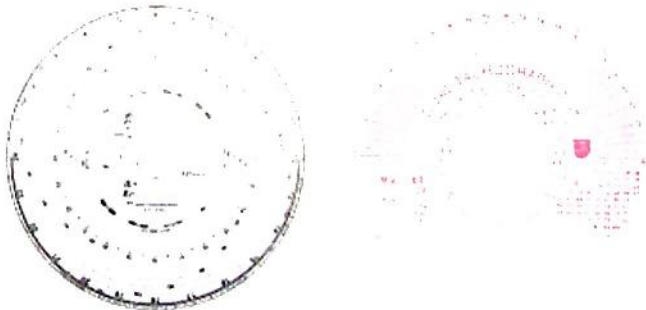
- ❖ კვების გათიშვას - ნებისმიერ პაუზას, რომელიც აღემატება 100 მილიწამს დამფიქსირებელი ტაქოგრაფის ელექტრონულ კვებაში (განათების გარდა), მანძილისა და სიჩქარის გადამწოდების ელექტრონულ კვებაში, აგრეთვე ნებისმიერ პაუზას მანძილისა და სიჩქარის გადამწოდზე სიგნალის მიწოდებაში;
 - ❖ დეფექტებს ტაქოგრაფისა და მძღოლის ბარათის მუშაობაში;
 - ❖ მძღოლების ბარათების ნომრებს (ტაქოგრაფში მათი დაყენებისა და ტაქოგრაფიდან ამოღების დროს);
 - ❖ მძღოლის ბარათის გარეშე ან დაზიანებული ბარათით ავტოსატრანსპორტო საშუალების მართვის თარიღსა და დროს;
 - ❖ შემოწმების განმახორციელებელი სახელოსნოს ბარათის ნომრებს;
 - ❖ კონტროლის განმახორციელებელი კონტროლიორის ბარათის ნომრებს.
3. ტაქოგრაფი შეიძლება დამონტაჟონ, შეამოწმონ, გაუწიონ ტექნიკური მომსახურება ან შეაკეთონ მხოლოდ მწესრიგის მესხნიკოსებმა ან სახელოსნოებმა, რომლებსაც ამ მიზნით ამტკიცებენ AETR-ის სელექტორული მხარეთა კომპეტენტური ორგანოები.
 4. ტაქოგრაფი ავტოსატრანსპორტო საშუალებაზე უნდა დამონტაჟდეს იმგვარად, რომ მძღოლს შეეძლოს თავისი სუბილიდან თვალყური ადევნოს სპიდომეტრის, მანძილის მრიცხველისა და საათის მანქანის მუშაობას. ამასთან ამ ხელსაწყოების ყველა ნაწილი, მათ შორის ამძრავი ელემენტები, დაცული იყოს მანქანისვევითი გატეხვისგან.
 5. კონსტრუქციის მიხედვით გამოიყენება ორი სახის ტაქოგრაფი – ელექტრო-მექანიკური (ანალოგური) და ელექტრონული (ციფრული). ელექტრო-მექანიკურ ტაქოგრაფში ინფორმაციის რეგისტრაცია ხორციელდება სარეგისტრაციო ფურცლების, ხოლო ელექტრონულ ტაქოგრაფში – მძღოლის ბარათის მეშვეობით.

6. ელექტრონული-მექანიკური (ანალოგური) ტაქოგრაფი

ანალოგური ტაქოგრაფი გარეგნულად ჰგავს სპიდომეტრს ან რადიომანეტროს.



ანალოგური ტაქოგრაფი არეგისტრირებს მონაცემებს პერსონალურ დიაგრამულ დისკზე - სააღრიცხვო ფურცელზე, რომელიც ყენდება ტაქოგრაფში პირის მხარეთი ზევით. ერთი სააღრიცხვო ფურცელი გათვალისწინებულია ერთი სადღეღამისო მუშაობისათვის. სააღრიცხვო ფურცელს აქვს მსხლის ფორმის ხვრელი, რომელიც მხოლოდ ერთ, მკაცრად კოორდინირებულ პოზიციაში, მისი დაყენების საშუალებას იძლევა.



მძღოლთა საყურადღებოდ!!! სააღრიცხვო ფურცლების სწორად შევსება და სათანადო შენახვა წარმოადგენს ანალოგური ტაქოგრაფის ექსპლუატაციის სავალდებულო წინაპირობას.

სააღრიცხვო ფურცელი განკუთვნილია ერთი მძღოლის მიერ პერსონალური გამოყენებისათვის. ავტოსატრანსპორტო საშუალების შეცვლის შემთხვევაში მძღოლმა თან უნდა იქონიოს სააღრიცხვო ფურცელი და მის უკანა მხარეს ხელით გააკეთოს ჩანაწერები ავტოსატრანსპორტო საშუალების შეცვლის თაობაზე.

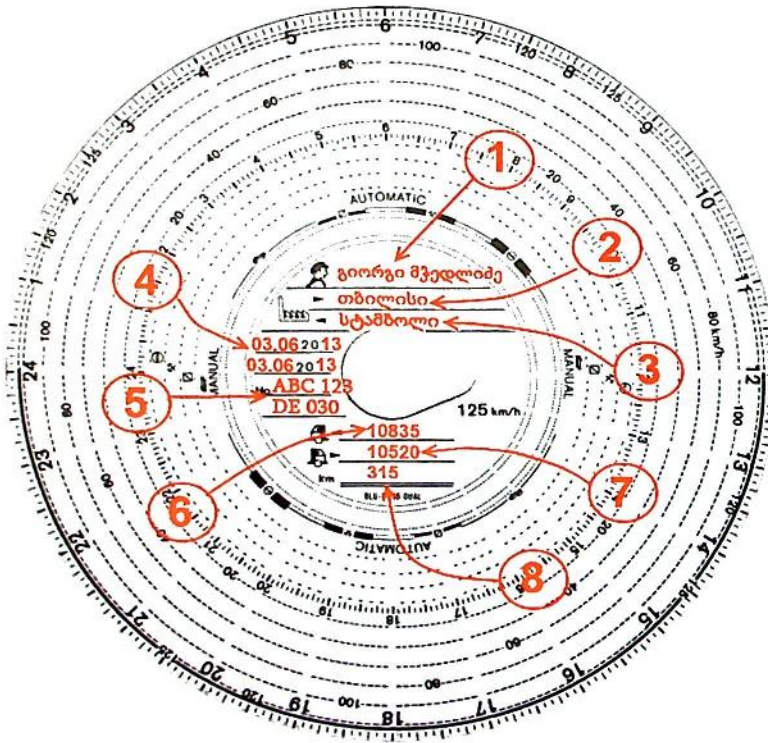
სააღრიცხვო ფურცლის პირველ გვერდი (წინა მხარე)

სააღრიცხვო ფურცლის პირველ გვერდს (წინა მხარეს) გააჩნია ორი ველი:

- ❖ შიდა ველი - განკუთვნილია მძღოლის მიერ სააღრიცხვო მონაცემების ხელით შესატანად;
- ❖ ტაქოგრაფის თვითმწერის ველი - გამკუთვნილია ავტოსატრანსპორტო საშუალების გარბენის, მძღოლთა შრომისა და დასვენების დროისა და მოძრაობის სიჩქარის ავტომატურ რეჟიმში ჩასაწერად.

შიდა ველის შესება

ეკიპაჟის ყოველმა წევრმა თავის სარეგისტრაციო ფურცლის წინა მხარის შიდა ველში უნდა მიუთითოს შემდეგი მონაცემები:

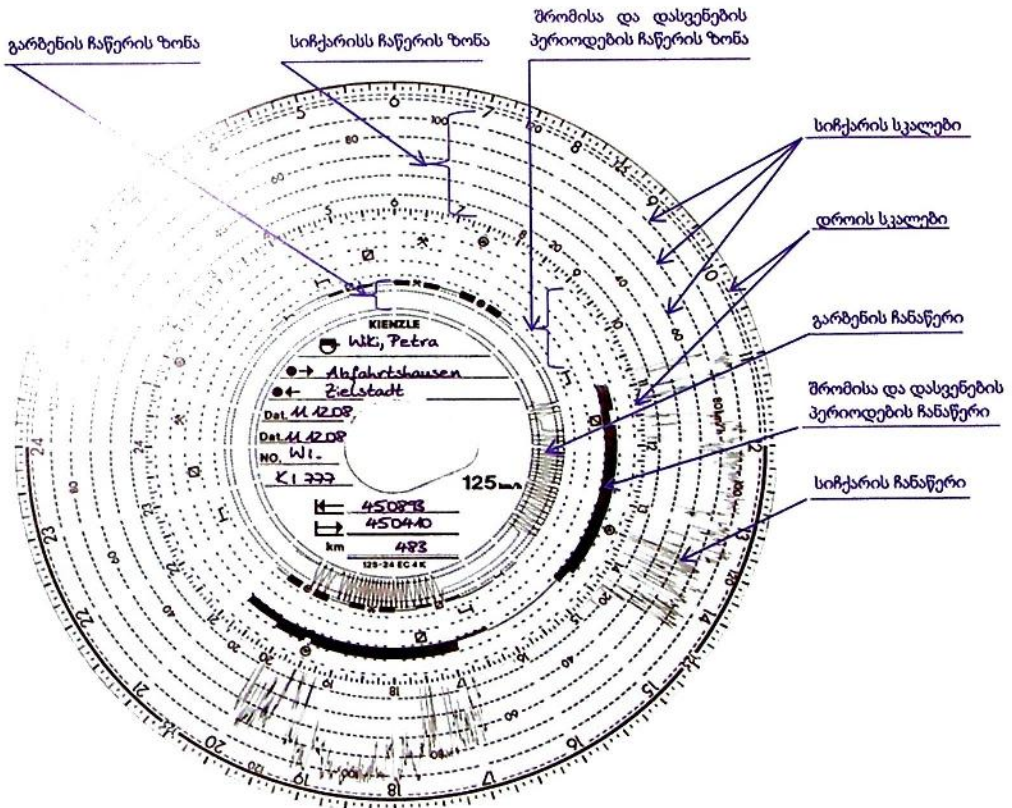


1. მძღოლის სახელი და გვარი.
2. სარეგისტრაციო ფურცლის გამოყენების დაწყების ადგილი.
3. სარეგისტრაციო ფურცლის გამოყენების დასრულების ადგილი.
4. სარეგისტრაციო ფურცლის გამოყენების დაწყებისა და დასრულების თარიღები.
5. ავტოსატრანსპორტო საშუალების სარეგისტრაციო ნომერი.
6. კილომეტრების მრიცხველის ჩვენება ტაქოგრაფიდან სარეგისტრაციო ფურცლის მოხსნისას.
7. კილომეტრების მრიცხველის ჩვენება ტაქოგრაფში სარეგისტრაციო ფურცლის დაყენებისას.
8. ავტოსატრანსპორტო საშუალების მიერ გავლილი მანძილი ტაქოგრაფში სარეგისტრაციო ფურცლის დაყენებიდან სარეგისტრაციო ფურცლის მოხსნამდე.

ტაქოგრაფის თვითმწერის ველის შესვება

ტაქოგრაფის თვითმწერის ველი განთავსებულია შიდა ველის ფერიფერიაზე და იყოფა სამ ზონად:

- ❖ გარბენის ჩაწერის ზონა;
- ❖ სიჩქარის ჩაწერის ზონა;
- ❖ მძლოლთა შრომისა და დასვენების პერიოდების ჩაწერის ზონა



1. გარბენის ჩანაწერის ზონა.

გარბენის ჩაწერის ზონაში ავტოსატრანსპორტო საშუალების გაჩერებულ მდგომარეობაში ყოფნისას ტაქოგრაფის თვითმწერი ხაზავს წრებაზს, ხოლო ავტოსატრანსპორტო საშუალების მოძრაობისას ზიგზაგისებურად გადაიხრება ზევით-ქვევით. თითოეული 1 მმ გადახრა შეესაბამება 1 გარბენილ კილომეტრს. ჩაწერის ზონის მთლიანი განი შეადგენს 5 მმ-ს და შეესაბამება 5 კმ გარბენას, მაშასადამე მანძილი ჩანაწერების ორ მწვერვალ შორის შეესაბამება 10 კმ გარბენს. ანუ, გარბენის გამოთვლისათვის საკმარისია დაეითვალეთ სრული ზიგზაგების მწვერვალების რაოდენობა და გავამრავლოთ 10, შემდეგ დავამატოთ არასრული ზიგზაგების სიგრძე მმ-ში (1mm - 1 კმ). მიღებული ჯამი გვიჩვენებს ამ სააღრიცხვო ფურცლის გამოყენებით ავტოსატრანსპორტო საშუალების გარბენას



$$V = 10 \text{ km}$$









2. სიჩქარის ჩანერის ზონა

სიჩქარის ჩანერის ზონა მდებარეობს დროის სკალაზე შორის. სიჩქარის ჩანერის ზონაში დატანილია სხვადასხვა რადიუსის წრეხაზები, რომლებიც შეესაბამებიან სიჩქარეებს 20, 40, 60, 80, 100, 120, 125, და ა.შ. კმ / სთ. ამ წრეხაზების მეშვეობით დგინდება მოძრაობის სიჩქარე ტაქოგრაფის თვითმწერის მიერ დატანილი ხაზების ნებისმიერ დაინტერესებულ ფრაგმენტში.

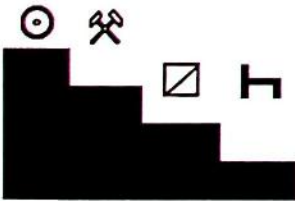
ტაქოგრაფის სახურავის ყოველი გასნსა აისახება ყველა გრაფიკზე პატარა მძიმით ან ცენტრში მიმართულ სწორი ხაზით.

3. მძლოლთა შრომისა და დასვენების დროის ჩანერის ზონა

მძლოლთა შრომისა და დასვენების დროის ჩანერის ზონა მდებარეობს გარბენის ჩანაწერის ზონის ფერიფერიაზე. შრომისა და დასვენების დროის პერიოდები იყოფა 4 სახეობად:

- ა)  ან  - მართვის ხანგრძლივობა;
- ბ)  ან  - მუშაობის ყველა სხვა პერიოდი (ავტოსატრანსპორტო საშუალების კაბინის გარეთ);
- გ)  ან  - სამუშაო ადგილზე (კაბინაში)ყოფნის სხვა პერიოდები, კერძოდ:
 - ❖ ლოდინის დრო, ანუ პერიოდი, რომლის განმავლობაშიც მძლოლები ვალდებული არ არიან იმყოფებოდნენ თავიანთ სამუშაო ადგილებზე, თუ არა იმ მიზნით, რომ რეაგირება მოახდინონ მართვის დაწყების ან განახლების სიგნალებზე, ანდა სხვა სამუშაოს შესრულების სიგნალებზე;
 - ❖ ავტოსატრანსპორტო საშუალების მოძრაობის პროცესში მძლოლის გვერდით გატარებული დრო;
 - ❖ ავტოსატრანსპორტო საშუალების მოძრაობის პროცესში საძინებელ ადგილზე გატარებული დრო;
- დ)  ან  - მართვაში შესვენებები და ყოველდღიური დასვენების პერიოდები.

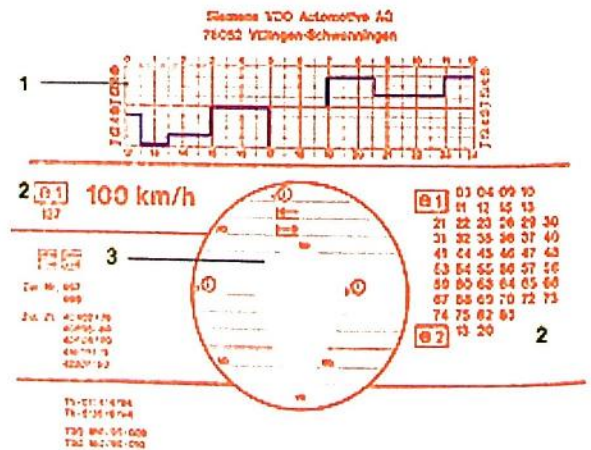
მძლოლთა შრომისა და დასვენების პერიოდები იწერება სხვადასხვა სიმაღლის თანაბარზომიერად დაშტრიბული ზოლების სახით.







ამ პერიოდების ხანგრძლივობის დასადგენად სააღრიცხვო ფურცელს გააჩნია 5 წუთიანი ინტერვალით დაყოფილი დროის ორი სკალა, რომლებიც აღრიცხავენ პერიოდებს 24 საათის განმავლობაში.

სააღრიცხვო ფურცლის მეორე გვერდი (უკანა მხარე)

სააღრიცხვო ფურცლის მეორე გვერდი წითელი ფერისაა და სამი ველისაგან შედგება:



- 1. შრომისა და დასვენების პერიოდების დროებითი მაჩვენებლების ჩასანრი ველი** - განკუთვნილია მძღოლის მიერ გრაფიკული აღნიშვნების გამოყენებით შრომისა და დასვენების პერიოდების შესახებ მონაცემების ხელთ შესატანად იმ შემთხვევაში, როდესაც ტაქოგრაფი დაზიანებულია (არ მუშაობს), ან მძღოლი მუშაობს ავტომობილიდან დაშორებით (მაგაკითად, წყვეტს თანხლები დოკუმენტაციასთან ან ავტოსატრანსპორტო საშუალების შეკეთებასთან დაკავშირებულ ორგანიზაციულ საკითხებს) და ვერ იყენებს ტაქოგრაფს.
- 2. საკონტროლო ნიშნების ველი** - შეიცავს ინფორმაციას სააღრიცხვო ფურცლებისა და იმ ტაქოგრაფების დამტკიცების ნიშნების შესახებ, რომლებისთვისაც აღნიშნული სააღრიცხვო ფურცლები ნებადართულია გამოსაყენებლად.
- 3. შიდა ველი** - განკუთვნილია მძღოლის მიერ ავტოსატრანსპორტო საშუალებ(ებ)ის შეცვლის თაობაზე მონაცემების ხელთ შესატანად. ერთი სამუშაო დღის განმავლობაში ავტოსატრანსპორტო საშუალების შეცვლის შემთხვევაში (საერთო ჯამში სარეგისტრაციო ფურცელი უზრუნველყოფს ჩანაწერის შესაძლებლობას 3 ავტოსატრანსპორტო საშუალების შეცვლის თაობაზე), თითოეული შეცვლილი ავტოსატრანსპორტო საშუალებისათვის ამ ველში ხელთ შეიტანება შემდეგი მონაცემები:

-  -- ავტოსატრანსპორტო საშუალების შეცვლის დრო;
-  -- შეცვლილი ავტოსატრანსპორტო საშუალების სახელმწიფო სანომრე ნომერი;
-  -- გარბენის მრიცხველის საწყისი ჩვენება.
-  -- გარბენის მრიცხველის ჩვენება რეისის დასრულებისას.
- km -- გარბენი რეისის შესრულებისას.

გთხოვთ გაითვალისწინოთ: შევსებული სააღრიცხვო ფურცელი უნდა ინახებოდეს კაბინაში 28 დღეამის განმავლობაში.

7. სიზრუნველი საქონლობა

ციფრული ტაქოგრაფი - წარმოადგენს საბორტო თვითმწერს, რომელიც აწარმოებს ავტოსატრანსპორტო საშუალების მოძრაობის პარამეტრებისა და მძღოლთა შრომისა და დასვენების რეჟიმების ჩანაწერებს ტაქოგრაფის მახსოვრობაში და მძღოლის ბარათში. ციფრული ტაქოგრაფის მუშაობისათვის აუცილებელია მძღოლის ბარათი



2010 წლის 16 ივნისის შემდეგ გამოშვებულ ყველა ავტოსატრანსპორტო საშუალებას აუცილებლად უნდა გააჩნდეს ციფრული ტაქოგრაფი და მისი შეცვლა ანალოგური ტაქოგრაფით არ დაიშვება.

2010 წლის 16 ივნისამდე გამოშვებულ ავტოსატრანსპორტო საშუალებაზე ანალოგური ტაქოგრაფის შეცვლა ციფრული ტაქოგრაფით არ არის სავალდებულო, გარდა იმ შემთხვევებისა, როდესაც ანალოგური ტაქოგრაფი დაზიანდა და არ ექვემდებარება რემონტს.

ამჟამად ძირითადად გამოიყენება 4 მოდელის ციფრული ტაქოგრაფები, რომელთა ტიპი აღიარებულია ევროკავშირის ორგანიზაციის მიერ.

<p>Siemens VDO DTCO 1381 (Continental Automotive GmbH) გერმანია</p>	
<p>SE 5000 (Stoneridge Electronics) შვედეთი</p>	

<p>Smar Tach (Actia) საფრანგეთი</p>	
<p>EFAS-3 и 4 (EFKON AG) ავსტრია</p>	

ციფრული ტაქოგრაფების გამოყენებისათვის საჭიროა ციფრული ტაქოგრაფის ელექტრონული ბარათები.

E. ციფრული ტაქოგრაფის ელექტრონული ბარათები

ფუნქციური დანიშნულებიდან გამომდინარე ციფრულ ტაქოგრაფში გამოიყენება 4 სახის ელექტრონული ბარათი:

- მძღოლის ბარათი;
- კომპანიის ბარათი;
- სახელოსნოს ბარათი;
- მაკონტროლებლის ბარათი.

ბარათების ფორმა, გრაფიკული გაფორმება და დაცვის ელემენტები უნდა შეესაბამებოდეს AETR-ის და 1B დამატების დებულებებით მათ მიმართ წაყენებულ მოთხოვნებს.

1. მძღოლის ბარათი



მძღოლის ბარათი არის კონკრეტულ მძღოლზე უფლებამოსილი ორგანოს მიერ გაცემული ტაქოგრაფის ბარათი, რომელიც მძღოლის პიროვნების იდენტიფიცირებისა და ციფრული ტაქოგრაფით აღჭურვილი ავტოსატრანსპორტო საშუალების მართვისას მისი შრომისა და დასვენების, აგრეთვე მოძრაობის პარამეტრების შესახებ შესაბამისი მონაცემების აღრიცხვისა და შენახვის საშუალებას იძლევა;

მძღოლის ბარათი ინახავს მონაცემებს ბოლო დღეღამისა და წინა 28 დღეღამის განმავლობაში.

თუ მძღოლის ბარათი დაზიანებულია, არასწორად ფუნქციონირებს, მძღოლი უბრუნებს მას იმ ხელშემკვერელი მხარის კომპეტენტურ ორგანოს, სადაც მისი ჩვეულებრივი საცხოვრებელი ადგილი მდებარეობს. ბარათის მოპარვის შემთხვევაში, მძღოლი ვალდებულია ოფიციალური განცხადებით მიმართოს იმ სახელმწიფოს კომპეტენტურ ორგანოებს, სადაც ქურდობა მოხდა.

მძღოლის ბარათის დაკარგვის შემთხვევაში, მძღოლი ვალდებულია ამის შესახებ ოფიციალური განცხადებით აცნობოს ბარათის გამცემი ხელშემკვერელი მხარის კომპეტენტურ ორგანოს და იმ ხელშემკვერელი მხარე სახელმწიფოს კომპეტენტურ ორგანოებს, სადაც მისი ჩვეულებრივი საცხოვრებელი ადგილი მდებარეობს, თუ საქმე ეხება სხვადასხვა ხელშემკვერელ მხარეებს.

მძღოლს შეუძლია ავტოსატრანსპორტო საშუალების მართვა მძღოლის ბარათის გარეშე განაგრძოს მაქსიმუმ 15 კალენდარული დღის ან უფრო ხანგრძლივი პერიოდის განმავლობაში, თუ ეს საჭიროა ავტოსატრანსპორტო საშუალების საწარმოში დასაბრუნებლად, იმ პირობით, რომ მას შეუძლია დაამტკიცოს, რომ ამ პერიოდის განმავლობაში შეუძლებელი იყო ბარათის წარდგენა ან გამოყენება.

თუ იმ ხელშემკვერელი მხარის სახელმწიფოს კომპეტენტური ორგანოები, სადაც მძღოლი ჩვეულებრივ ცხოვრობს, განსხვავდება იმ კომპეტენტური ორგანოებისაგან, რომლებმაც მასზე გასცეს ბარათი და რომლებშიც იგი ვალდებულია განაახლოს, შეცვალოს ან გადაცვალოს მძღოლის ბარათი, ეს კომპეტენტური ორგანოები აცნობებენ იმ კომპეტენტურ ორგანოებს, რომლებმაც გასცეს ადრინდელი ბარათი, მისი განახლების, შეცვლის ან გადაცვლის ზუსტ მიზეზებს.

მძღოლის ბარათი თეთრი ფერისაა, გაიცემა ხუთი წლის ვადით საქართველოს მოქალაქეზე, უცხო ქვეყნის მოქალაქეზე ან მოქალაქეობის არმქონე პირზე, რომელიც:

- ახორციელებს ან სურვილი აქვს განახორციელოს საერთაშორისო საავტომობილო გადაზიდვა-გადაყვანა ციფრული ტაქოგრაფით აღჭურვილი ავტოსატრანსპორტო საშუალებით AETR-ის მოთხოვნათა შესაბამისად;
- გააჩნია შესაბამისი კატეგორიის ავტოსატრანსპორტო საშუალების მართვის უფლება;
- განცხადების წარდგენის მომენტში (ბარათის პირველად გაცემის შემთხვევაში) არ გააჩნია საქართველოს ან AETR-ის სხვა ხელშემკვერი მხარის კომპეტენტური ორგანოს მიერ გაცემული მოქმედი მძღოლის ბარათი;
- ცხოვრობს საქართველოს ტერიტორიაზე არა ნაკლები 185 დღე კალენდარულ წელიწადში და გააჩნია საქართველოში ცხოვრების ვადიანი ან მუდმივი ნებართვა (უცხო ქვეყნის მოქალაქეებისა ან მოქალაქეობის არმქონე პირებისათვის);
- გარკვეული აქვს კომპეტენტური ორგანოს მიერ დაწესებული მომზადების სპეციალური მოთხოვნები.

მძღოლის ბარათის მისაღებად (შესაცვლელად) განმცხადებელმა საქართველოს ეკონომიკისა და მდგრადი განვითარების სამინისტროს სსიპ - სახმელეთო ტრანსპორტის სააგენტოს (შემდგომში სააგენტო) უნდა წარუდგინოს განცხადება მძღოლის ბარათის მიღებაზე (შეცვლაზე) რომელსაც თან უნდა ახლდეს:

- პასპორტის, ან პირადობის დამადასტურებელი სხვა დოკუმენტის იმ ფურცლების ასლები, რომლებიც შეიცავენ მფლობელის საიდენტიფიკაციო ინფორმაციას (სახელს, გვარს, გაცემის თარიღს, გამცემი ორგანოს ვინაობას, რეგისტრაციის ადგილსა და სხვა);
- მინდობილობა განმცხადებლის წარმომადგენლისათვის;
- მძღოლის მართვის მოწმობის ასლი;
- კომპეტენტური ორგანოს მიერ გაცემული დოკუმენტის ასლი, რომელიც ადასტურებს მძღოლის მომზადების სპეციალური პროცედურების გავლას;
- განმარტება ბარათის დაკარგვის (მოპარვის) გარემოებათა შესახებ (ბარათის დაკარგვის ან მოპარვის შემთხვევაში);
- საქართველოში ცხოვრების ვადიანი ან მუდმივი ნებართვის ასლი (უცხო ქვეყნის მოქალაქეებისა ან მოქალაქეობის არმქონე პირებისათვის);
- მძღოლის ფოტოსურათი (1 ც.);
- შესაცვლელი ბარათი (დაკარგვისა ან მოპარვის შემთხვევების გარდა);
- მომსახურების საფასურის გადახდის დამადასტურებელი დოკუმენტის ასლი.

მძღოლზე შეიძლება გაიცეს მძღოლის მხოლოდ ერთი ბარათი. მძღოლს არ აქვს უფლება მიიღოს მეორე ბარათი მიუხედავად იმისა, რომელ ქვეყანაში აქვს აღებული პირველი ბარათი. სააგენტო შეძლებისდაგვარად უნდა დარწმუნდეს, რომ მძღოლის ბარათის მიღების შესახებ განცხადების წარმდგენ პირზე არ არის გაცემული ასეთი მოქმედი ბარათი. თუ მძღოლის ბარათი დაზიანდა, არასწორად ფუნქციონირებს ან/და დაიკარგა ან მოიპარეს, მძღოლი **შვიდი** კალენდარული დღის განმავლობაში მისი შეცვლის თხოვნით მიმართავს სააგენტოს. თუ ადრინდელი მძღოლის ბარათის ნაცვლად ახალი გაიცემა, ამ ახალ ბარათზე უნდა აღინიშნოს ადრინდელი მძღოლის ბარათის გაცემის ნომერი, ამასთან ინდექსი ერთი ერთეულით იზრდება. სააგენტო აღრიცხავს გაცემულ, მოპარულ, დაკარგულ ან დეფექტიან მძღოლის ბარათებს, ყოველ შემთხვევაში მათი მოქმედების ვადის თანაბარი დროის პერიოდის განმავლობაში. თუ მძღოლს სურს განაახლოს თავისი მძღოლის ბარათის მოქმედება, მან უნდა მიმართოს სააგენტოს ბარათის მოქმედების ვადის გასვლის თარიღამდე არა უგვიანეს **15** სამუშაო დღით ადრე. ბარათის შეცვლაზე განცხადების მიღებიდან შესაცვლელი ბარათი უქმდება, რის შესახებაც შეიტანება შესაბამისი ინფორმაცია ბარათების აღრიცხვის ერთიან ავტომატიზებულ მონაცემთა ბაზაში.

2. კომპანიის ბარათი



კომპანიის ბარათი არის ციფრული ტაქოგრაფით აღჭურვილი ავტოსატრანსპორტო საშუალებების მფლობელისა ან გამომყენებლისათვის უფლებამოსილი ორგანოს მიერ გაცემული ციფრული ტაქოგრაფის ბარათი, რომელიც კომპანიის იდენტიფიცირებისა და ტაქოგრაფში შენახული მონაცემების (მძღოლის შრომისა და დასვენების შესახებ) დისპლეიზე გამოტანის, კომპანიის მონაცემთა ბაზაში ჩატვირთვის, დაბეჭდვისა და ამ მონაცემების ბლოკირების საშუალებას იძლევა. აღნიშნულ ბარათს არ გააჩნია მახსოვრობა და მას არ შეუძლია მონაცემების შენახვა, გამოიყენება მხოლოდ როგორც გასაღები ტაქოგრაფის მახსოვრობაში არსებულ

მონაცემებთან დასაშვებად.

პირველად კომპანიის ბარათის ციფრულ ტაქოგრაფში დაყენებისას საჭიროა შესაბამისი კომპანიის კონკრეტული ავტოსატრანსპორტო საშუალების იდენტიფიცირება. კომპანიის ბარათის ციფრულ ტაქოგრაფში პირველად შეყვანისას ეკრანზე ნაჩვენებია იქნება კომპანიის დასახელება და კითხვაზე "გაიხსნას კომპანია?" უნდა დააჭიროთ დადასტურების ღილაკი. ციფრული ტაქოგრაფის მახსოვრობაში გაიხსნება კონკრეტული კომპანიის ფაილი, რომელშიც თავს მოიყრის სრული ინფორმაცია ავტოსატრანსპორტო საშუალებისა და მასზე დასაქმებულ მძღოლთა შესახებ. ამ მონაცემებთან ხელმისაწვდომობას უზრუნველყოფს მხოლოდ კომპანიის ბარათი, მაკონტროლებლის ბარათი და სახელოსნოს ბარათი. ეს უზრუნველყოფს ავტოსატრანსპორტო საშუალების შესახებ ინფორმაციის გაუვრცელებლობას და ფიზიკური პირების პირადი მონაცემების დაცვას.

ავტოსატრანსპორტო საშუალების გაყიდვისას ან სხვა კომპანიისათვის გადაცემისას საჭიროა "კომპანიის დახურვა" მისი ბარათით, ამასთანავე იხურება ამ კომპანიის შესახებ შემცველი ფაილი. ავტოსატრანსპორტო საშუალების შემდეგი მფლობელი თავისი კომპანიის ბარათით "სხვის კომპანიას" და ქმნის თავის ახალ ფაილს.

კომპანიის (გადაშვიდვლის) ბარათი ყვითელი ფერისაა, გაიცემა კომპანიაზე 5 წლის ვადით. კომპანიის ბარათის მისაღებად (შესაცვლელად) განმცხადებელმა სააგენტოს უნდა წარუდგინოს განცხადება კომპანიის ბარათის მიღებაზე (შეცვლაზე, რომელსაც თან უნდა ახლდეს:

- კერძო სამართლის იურიდიული პირისა და ინდივიდუალური მეწარმისათვის სამეწარმეო რეესტრიდან ამონაწერი, ხოლო ფიზიკური პირისათვის – იდენტიფიკაციის დამადასტურებელი, კანონმდებლობით დადგენილი საბუთების ასლი, საჯარო სამართლის იურიდიული პირისათვის სადამფუძნებლო დოკუმენტების ასლი;
- კომპანიის ხელმძღვანელის ან/და ბარათის მიმღები პირ(ებ)ის, აგრეთვე ყველა იმ პირის, რომელზეც ფორმდება ბარათი, პასპორტის, ან პირადობის დამადასტურებელი სხვა დოკუმენტის იმ ფურცლების ასლები, რომლებიც შეიცავენ მფლობელის საიდენტიფიკაციო ინფორმაციას;
 - მინდობილობა განმცხადებლის წარმომადგენლისათვის;
- განმარტება ბარათის დაკარგვის (მოპარვის) გარემოებათა შესახებ (ბარათის დაკარგვის ან მოპარვის შემთხვევაში);
- კომპანიის ხელმძღვანელის ბრძანების ასლი ბარათის მიღებაზე, შენახვასა და გამოყენებაზე პასუხისმგებელი პირის დანიშვნის შესახებ (საჭიროების შემთხვევაში);
 - შესაცვლელი ბარათი (დაკარგვისა ან მოპარვის შემთხვევების გარდა);
 - მომსახურების საფასურის გადახდის დამადასტურებელი დოკუმენტის ასლი.

კომპანიაზე შეიძლება გაიცეს რამდენიმე კომპანიის ბარათი მოთხოვნის შესაბამისად. კომპანიის ბარათი ფორმდება კომპანიის ხელმძღვანელზე ან კომპანიის ხელმძღვანელის ბრძანებით დანიშნულ პირ(ებ)ზე, რომელსაც დაეკისრება პასუხისმგებლობა ბარათის მიღებაზე, შენახვასა და გამოყენებაზე. იმ შემთხვევაში, თუ მძღოლისა ან კომპანიის შესაცვლელ ბარათს დარჩენილი აქვს მოქმედების ვადა 2 ან ნაკლები თვე გაიცემა ახალი ბარათი.

3. სახელოსნოს ბარათი



სახელოსნოს ბარათი არის ტაქოგრაფების დაყენების, შემოწმების, ტექნიკური მომსახურებისა და შეკეთების სამუშაოების განმახორციელებელი სახელოსნოზე ან პერსონალურად მის მუშაზე (მექანიკოსზე) უფლებამოსილი ორგანოს მიერ გაცემული ციფრული ტაქოგრაფის ბარათი, რომელიც გამოიყენება ციფრული ტაქოგრაფის დაყენების, აქტივირებისა და რემონტის სამუშაოების შესრულებისათვის.

სახელოსნოს ბარათი წითელი ფერისაა, გაიცემა ერთი წლის ვადით.

განმცხადებელმა სააგენტოს უნდა წარუდგინოს განცხადება სახელოსნოს ბარათის მიღებაზე, რომელსაც თან უნდა ახლდეს:

- კანონი სამართლის იურიდიული პირისა და ინდივიდუალური მეწარმისათვის სამეწარმეო რეგისტრაციის ამონაწერი, საჯარო სამართლის იურიდიული პირისათვის სადამფუძნებლო დოკუმენტების ასლი;
- სახელოსნოს ხელმძღვანელის ან/და ბარათის მიმღები პირ(ებ)ის, აგრეთვე ყველა იმ პირის, რომელზეც ფორმდება ბარათი, პასპორტის, ან პირადობის დამადასტურებელი სხვა დოკუმენტის იმ ფურცლების ასლები, რომლებიც შეიცავენ მფლობელის საიდენტიფიკაციო ინფორმაციას;
 - მინდობილობა განმცხადებლის წარმომადგენლისათვის (საჭიროების შემთხვევაში);
- განმარტება ბარათის დაკარგვის (მოპარვის) გარემოებათა შესახებ (ბარათის დაკარგვის ან მოპარვის შემთხვევაში);
- სახელოსნოს ხელმძღვანელის ბრძანების ასლი ბარათის მიღებაზე, შენახვასა და გამოყენებაზე პასუხისმგებელი პირის დანიშვნის შესახებ;
- დოკუმენტის ასლი, რომელიც ადასტურებს შრომით ურთიერთობას სახელოსნოსა და მექანიკოს(ებს) შორის;
- კომპეტენტური ორგანოს მიერ გაცემული სერტიფიკატის ასლი, რომელიც ადასტურებს სახელოსნოს ტერიტორიის, შენობა-ნაგებობების, მოწყობილობა-დანადგარების, პერსონალის კვალიფიკაციის, დოკუმენტაციისა და ტექნოლოგიური პროცესების შესაბამისობას AETR-ის დებულებებით, 1B დამატებით, საქართველოს კანონმდებლობით და საკანონმდებლო ნორმატიული აქტებით დადგენილ მითხოვნებთან;
- კომპეტენტური ორგანოს მიერ გაცემული სერტიფიკატის ასლი, რომელიც ადასტურებს მექანიკოს(ებ)ის მომზადების პროცედურების გავლას;
 - შესაცვლელი ბარათი (დაკარგვის ან მოპარვის შემთხვევების გარდა);
 - მექანიკოს(ებ)ის ფოტოსურათი (1 ც.);
- მექანიკოს(ებ)ის საქართველოში ცხოვრების ვადიანი ან მუდმივი ნებართვის ასლი უცხო ქვეყნის მოქალაქეებისა ან მოქალაქეობის არმქონე პირებისათვის;
 - მომსახურების საფასურის გადახდის დამადასტურებელი დოკუმენტის ასლი.

სახელოსნოზე შეიძლება გაიცეს რამდენიმე სახელოსნოს ბარათი მითხოვნის შესაბამისად. სახელოსნოს ბარათი ფორმდება სახელოსნოს ხელმძღვანელზე ან სახელოსნოს ხელმძღვანელის ბრძანებით დანიშნულ პირ(ებ)ზე, რომელსაც დაეკისრება პასუხისმგებლობა ბარათის მიღებაზე, შენახვასა და გამოყენებაზე.

ფიზიკურ პირს (მექანიკოსს), შეიძლება ჰქონდეს რამდენიმე მოქმედი სახელოსნოს ბარათი, მაგრამ თითოეული სახელოსნოსათვის, რომელშიც ის მუშაობს, მას უნდა ჰქონდეს ცალკე ბარათი.

სახელოსნოს ბარათის გაცემისას, განმცხადებელს გადაეცემა აგრეთვე ბარათის პერსონალური საიდენტიფიკაციო ნომერი (PIN-კოდი). PIN-კოდი უნდა იქნეს განთავსებული სპეციალურ დამცავ საფართან დახურულ კონვერტში, რომლის გახსნის უფლება აქვს სახელოსნოს ხელმძღვანელს ან მის მიერ ბრძანებით დანიშნულ პასუხისმგებელ პირს.

4. მაკონტროლებლის ბარათი



მაკონტროლებლის ბარათი არის მაკონტროლებელ ორგანოზე ან პერსონალურად მაკონტროლებელ მუშაკზე უფლებამოსილი ორგანოს მიერ გაცემული ტაქოგრაფის ბარათი, რომელიც მაკონტროლებელი ორგანოს ან/და მაკონტროლებელი ორგანოს თანამშრომლის იდენტიფიცირებისა და ტაქოგრაფის მახსოვრობის ბლოკში ან/და მძღოლის ბარათში შენახულ მონაცემებთან წვდომის საშუალებას იძლევა, მათი დათვალიერების, დაბეჭდვისა ან/და ჩატვირთვის მიზნით. ამასთანავე ციფრული ტაქოგრაფის მახსოვრობაში ფიქსირდება მაკონტროლებლის ქმედებებიც, რაც მათი საქმიანობის მონიტორინგის განხორციელების საშუალებას იძლევა. მაკონტროლებლის ბარათი გამოიყენება მაკონტროლებელი ორგანოს (მუშაკის) მაკონტროლებლის ბარათი ლურჯი ფერისაა, გაიცემა 2 წლის ვადით.

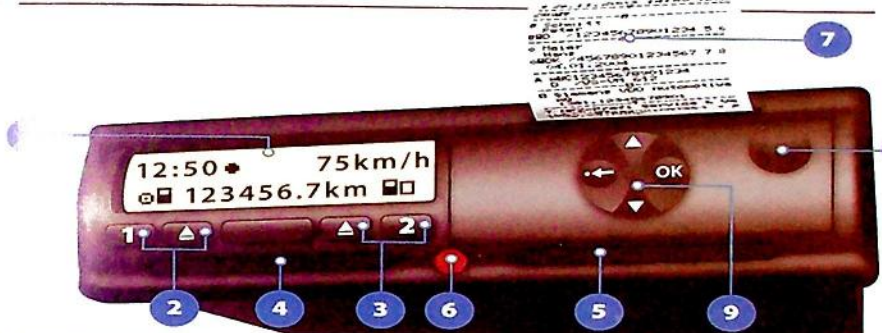
მაკონტროლებლის ბარათის მისაღებად (შესაცვლელად) განმცხადებელმა სააგენტოს უნდა წარუდგინოს განცხადება მაკონტროლებლის ბარათის მიღებაზე, რომელსაც თან უნდა ახლდეს:

- ყველა იმ პირის, რომელზეც ფორმდება ბარათი, პასპორტის, ან პირადობის დამადასტურებელი სს.კ. დოკუმენტის იმ ფურცლების სკანირებული ელექტრონული ასლები, რომლებიც შეიცავენ მფლობელის საიდენტიფიკაციო ინფორმაციას;
- მინდობილობა განმცხადებლის წარმომადგენლისათვის (საჭიროების შემთხვევაში);
- განმარტება ბარათის დაკარგვის (მოპარვის) გარემოებათა შესახებ (ბარათის დაკარგვის ან მოპარვის შემთხვევაში);
- შრომის წიგნაკის ან სხვა დოკუმენტის ასლი, რომელიც ადასტურებს შრომითი ურთიერთობას კონტროლის განმახორციელებელ უფლებამოსილ ორგანოსა და მაკონტროლებელს შორის; შესაბამისი უფლებამოსილი ორგანოს მიერ გაცემული დოკუმენტის ასლი, რომელიც ადასტურებს მაკონტროლებლის მომზადების სპეციალური პროცედურების გავლას;
- შესაცვლელი ბარათი (დაკარგვისა ან მოპარვის შემთხვევების გარდა);
- მაკონტროლებლის ფოტოსურათი (1 ც.);
- მომსახურების საფასურის გადახდის დამადასტურებელი დოკუმენტის ასლი (საჭიროების შემთხვევაში).

კონტროლის განმახორციელებელ უფლებამოსილ ორგანოზე შეიძლება გაიცეს რამდენიმე მაკონტროლებლის ბარათი მოთხოვნის შესაბამისად, ხოლო ამ ორგანოში მომუშავე კონკრეტულ ფიზიკურ პირზე შეიძლება გაიცეს მხოლოდ ერთი მაკონტროლებლის ბარათი. მაკონტროლებლის ბარათის მფლობელ პირზე არ შეიძლება გაიცეს სხვა სახის ბარათი.

1. ციფრული ტაქოგრაფის მეხსიერება ინახავს ავტოსატრანსპორტო საშუალებასთან დაკავშირებულ მონაცემებს 365 დღის განმავლობაში
2. მძღოლის ბარათი ინახავს უკანასკნელი 28 დღის მართვის მონაცემებს (პერსონალური მონაცემები, მართვისა და დასვენების დრო, მანძილი, დრო, სიჩქარის გადაშვება, შეცდომები, ღონისძიებები და შემოსწმენბები)

ქოხპონეგბი



1. მონაცემები და შეტყობინებები ნარჩვენობია ეკრანზე: ეკრანის ციმციმებს თუ მოხდება ცდომილება

2. მძღოლის ბარათის მონაცემები: 12:50, 75km/h, 123456.7km

3. ადგილობრივი დრო ნარჩვენობია ჯვარდინი სახით

4. მართვის საერთო მანძილი: 123456.7km

5. სიჩქარე: 75km/h

6. პიქტოგრამების კომბინაცია მართვისას

7. მონაცემების დაკალიბრების ინტერფეილი

8. ამონაბეჭდი

9. ამბეჭედის ილაკი

1. მონაცემები და შეტყობინებები ნარჩვენობია ეკრანზე: ეკრანის ციმციმებს თუ მოხდება ცდომილება

2. მძღოლი 1 აქტივობები/ბარათ 1 გამოღების ღილაკი

3. მძღოლი 2 აქტივობები/ბარათ 2 გამოღების ღილაკი

4 / 5. ბარათი 1-ის ჩასადები/ბარათი 2-ის ჩასადები

6. ჩატვირთული მონაცემების დაკალიბრების ინტერფეილი

7. ამონაბეჭდი

8. ამბეჭედის ილაკი

9. სარჩვეის ღილაკები

▲ ▼ სარჩვეის მოძრაობის ღილაკები

← ქვესარჩვეის დასაბრუნებელი ღილაკი

OK ღილაკი რომელიც ადასტურებს სარჩვეის არჩევას და გასვლას

ციფრული ტაქოგრაფის სისტემა იყენებს მეხსიერების ორ სახეობას:

1. ციფრული ტაქოგრაფის მეხსიერებას, რომელიც აფიქსირებს:

- ❖ გარბენას 1 კმ-მდე ზიზუსტით;
- ❖ სიჩქარეს მინიმუმ ბოლო 24 საათის განმავლობაში;
- ❖ მაქსიმალურად დასაშვები სიჩქარის გადაჭარბებას;
- ❖ მართვის დროს, სხვა სამუშაოს შესრულების დროს,



შესვენებებს, ყოველდღიური და ყოველკვირეული დასვენებების დროს,

სამუშაო ადგილზე ყოფნის სხვა პერიოდებს;

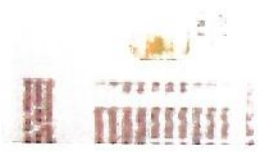
- ❖ კვების გათიშვას;
- ❖ დეფექტებს ტაქოგრაფისა და მძღოლის ბარათის მუშაობაში;
- ❖ მძღოლის ბარათის წომერს, ტაქოგრაფში მათი დაყენებისა და ტაქოგრაფიდან ამოღების დროს;
- ❖ მძღოლის ბარათის გარეშე ან დაზიანებული ბარათით ავტოსატრანსპორტო საშუალების მართვის

თარიღსა და დროს;

- ❖ შემოწმების განმახორციელებელი სახელოსნოს ბარათის ნომერს;
- ❖ რეგისტრირებულ მონაცემებს სამუშაო დღის დაწყებისა და დასრულების ადგილების შესახებ;
- ❖ შემოწმების განმახორციელებელი სახელოსნოს ბარათის ნომერსა და ტაქოგრაფის წინა პერიოდული შემოწმების თარიღს;
- ❖ მაკონტროლებლის ბარათის ნომერს, ტაქოგრაფში მაკონტროლებლის ბარათის დაყენების თარიღს, კონტროლის სახეობას (ეკრანიდან, ამონაბეჭდიდან, ან მონაცემების ჩატივრთვით).

2. მძღოლის ბარათის მეხსიერებას, რომელიც აფიქსირებს:

- ❖ გარბენას 1 კმ-მდე ზიზუსტით;
- ❖ მართვის დროს, სხვა სამუშაოს შესრულების დროს, შესვანებებს, ყოველდღიური და ყოველკვირეული დასვენებების დროს, სამუშაო ადგილზე ყოფნის სხვა პერიოდებს;
- ❖ ავტოსატრანსპორტო საშუალების სარეგისტრაციო ნომერს, ტაქოგრაფში ბარათის დაყენებისა და ტაქოგრაფიდან ამოღების დროს;
- ❖ რეგისტრირებულ მონაცემებს სამუშაო დღის დაწყებისა და დასრულების ადგილების შესახებ;
- ❖ დამატებით ხელით შეტანილ მონაცემებს;
- ❖ მაკონტროლებლის ბარათის ნომერს, ტაქოგრაფში მაკონტროლებლის ბარათის დაყენების თარიღს, კონტროლის სახეობას (ეკრანიდან, ამონაბეჭდიდან, ან მონაცემების ჩატივრთვით);
- ❖ ინციდენტებსა და გაფრთხილებებს.



11. მონასაშენების ჩამოტვირთვა

ავტოსატრანსპორტო საშუალების მფლობელი კომპანია უზრუნველყოფს მონაცემთა რეგულარულ ჩამოტვირთვას ტაქოგრაფიდან არანაკლებ ერთხელ 90 დღის განმავლობაში, ხოლო ამ კომპანიაში მომუშავე მძღოლების ბარათებიდან - არანაკლებ ერთხელ 28 დღის განმავლობაში.

ჩამოტვირთული მონაცემები უნდა ინახებოდეს კომპანიაში 1 წელი.

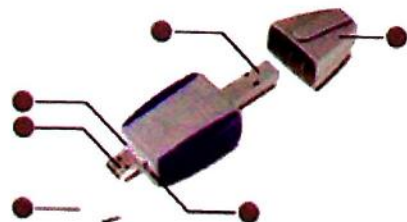
ჩამოტვირთვის გასახები downloadkey (VDO ნიმუში) წარმოადგენს მოწყობილობას, რომელიც უზრუნველყოფს მონაცემების ჩამოტვირთვას ციფრულ ტაქოგრაფიდან. ჩამოტვირთვის გასახების დანიშნულებაა ინფორმაციის გადატანა ავტოსატრანსპორტო საშუალების ტაქოგრაფიდან კომპანიის ოფისის კომპიუტერში. ჩამოტვირთვის გასახები ჰგავს USB ფლემ მეხსიერებას.



ჩამოტვირთვის გასახების ერთი ბოლო უერთდება ნებისმიერი ტიპის ციფრულ ტაქოგრაფს, ხოლო მეორე - კომპიუტერს USB - პორტით.

1. ჩამოტვირთვის შტეკერი
2. ჩამოტვირთვის შტეკერის სახურავი
3. ნათურა - გადაცემის სტატუსი
4. USB-ს შტეკერის სახურავი
5. USB-ს შტეკერი
6. ნათურა - მეხსიერების სტატუსი

ჩამოტვირთვის გასახები



მონაცემების ჩამოტვირთვა ციფრული ტაქოგრაფიდან

1. ტაქოგრაფის ბარათის მარჯვენა ჩასადებში თავსდება კომპანიის ბარათი.
2. უერთდება ჩამოტვირთვის გასაღები - downloadkey (მაგალითად: VDO).



ზემოთ მოყვანილი ქმედებების შემდეგ ავტომატურად იწყება

მონაცემების ჩამოტვირთვა როგორც ტაქოგრაფიდან, ასევე მძღოლის ბარათიდან, თუ ის მოთავსებულია ტაქოგრაფში. ჩამოტვირთვა ითვლება დასრულებულად, როცა ჩამოტვირთვის გასაღებში აინთება ორივე მწვანე ნათურა. ჩამოტვირთული მონაცემები დამიფრულია დამცავი კოდით. ამ მონაცემების წაკითხვისა და ანალიზისათვის საჭიროა სპეციალური კომპიუტერული პროგრამა, რომლის შექმნა კომპანიისათვის სავალდებულო არ არის.

მონაცემების ჩამოტვირთვა მძღოლის ბარათიდან

არსებობს მძღოლის ბარათიდან მონაცემების ჩამოტვირთვის ორი ვარიანტი:

I ვარიანტი

1. ტაქოგრაფის მარცხენა ჩასადებში თავსდება მძღოლის ბარათი.
2. ტაქოგრაფის მარჯვენა ჩასადებში თავსდება კომპანიის ბარათი.
3. უერთდება ჩამოტვირთვის გასაღები - downloadkey (მაგალითად: VDO).

ზემოთ მოყვანილი ქმედებების შემდეგ ავტომატურად იწყება მონაცემების ჩამოტვირთვა როგორც მძღოლის ბარათიდან, ასევე ტაქოგრაფიდან. ჩამოტვირთვა ითვლება დასრულებულად, როცა ჩამოტვირთვის გასაღებში აინთება ორივე მწვანე ნათურა. ჩამოტვირთული მონაცემები დამიფრულია დამცავი კოდით. ამ მონაცემების წაკითხვისა და ანალიზისათვის საჭიროა სპეციალური კომპიუტერული პროგრამა.

II ვარიანტი

მძღოლის ბარათიდან ინფორმაციის ჩამოტვირთვა შესაძლებელია ბარათების წამკითხველი მოწყობილობის გამოყენებით. ამისათვის საჭიროა კომპიუტერი, სპეციალური კომპიუტერული პროგრამა, რომელიც ამუშავებს მძღოლის ბარათიდან ჩამოტვირთულ მონაცემებს და ბარათების წამკითხველი მოწყობილობა.

ტაქოგრაფიდან მონაცემების ჩამოტვირთვის ალტერნატიული შესაძლებლობები

კომპანიას შეუძლია აირჩიოს ტაქოგრაფიდან მონაცემების ჩამოტვირთვის უფრო ეფექტური და მოსახერხებელი ვარიანტი:

- **D-BOX** – ჩამოტვირთვის გასაღები გაერთიანებულია ბარათების წამკითხველ მოწყობილობასთან – Actia-ს პროდუქტი.



- **OPTAC** – ჩამოტვირთვის გასაღები გაერთიანებულია ბარათების წამკითხველ მოწყობილობასთან – Stoneridge-ს პროდუქტი.



- **TachoDrive** – ჩამოტვირთვის გასაღები - EFKON -ს პროდუქტი.



ვინაიდან ტაქოგრაფი გამოიყენება საერთაშორისო გადაზიდვების განხორციელებისას, მის მიერ აღრიცხული პარამეტრები კონტროლირდება სხვადასხვა ქვეყნის ტერიტორიაზე და ამ სისტემის ფუნქციონირებაში მონაწილეობენ სხვადასხვა ეროვნების მძღოლები და მავტოლოგები, ტაქოგრაფს გააჩნია ურთიერთობის ზეეროვნული ინტერფეისი და მასში გამოიყენება პიქტოგრამები და არა ამა თუ ქვეყნის სახელმწიფო ენა.

პიქტოგრამების მნიშვნელობა

რეჟიმები

Ⓜ	კომპანია
Ⓜ	მაკონტროლებელი
Ⓜ	მძღოლი
Ⓜ	სახელოსნოს საგამოცდო სტენდი
Ⓜ	კონსტრუქტორი

მძღოლის აქტივობები

Ⓜ	სათადარიგო
Ⓜ	მართვა
Ⓜ	დასვენება
Ⓜ	მუშაობა
Ⓜ	შესვენების
Ⓜ	უცნობია

ფუნქციები

1	I ბარათის ჩასადები
2	II ბარათის ჩასადები
Ⓜ	ტაქობრაფის ბარათი
Ⓜ	საათი
Ⓜ	პრინტერი/ზეკვდა
Ⓜ	შეყვანა
Ⓜ	გამოსახვა
Ⓜ	გარე მეხსიერება
Ⓜ	მარჯვენელი
Ⓜ	ინტეგრირებული მოწყობილობა
Ⓜ	საბურავის ზომა
Ⓜ	ელექტრო მიწოდება

სხვადასხვა

!	შემთხვევა
×	ანომალია
Ⓜ	ბრძანების ინდიკატორი
Ⓜ	ყოველდღიური სამუშაო პერ. დას.
Ⓜ	დასასრული ყოველდღიური სამ. პერ
•	მდებარეობა
Ⓜ	უსაფრთხოება
>	სიჩქარე

Σ	სულ/ჯამი
Ⓜ	მძღოლის აქტივობის ხელით შეყვანა
OUT	მოწყობილობა არ არის საჭირო ქვეყანაში
Ⓜ	საბორნე/სარკინიგზო კვეთა
24h	დღიური
→	საიდან ან სად
	ყოველკვირეული
	ორი კვირა
Ⓜ	დასრულება

ბარათები

Ⓜ	მძღოლის ბარათი
Ⓜ	კომპანიის ბარათი
Ⓜ	მაკონტროლებლის ბარათი
Ⓜ	სახელოსნოს ბარათი
Ⓜ--	არ არის ბარათი

მართვა

Ⓜ	ორი ეკიპაჟის მართვა
Ⓜ	მართვის ერთი კვირა
Ⓜ	მართვის ორი კვირა

ამონაბეჭდი

24hⓂ	ყოველდღიური ამონაბეჭდი
!×Ⓜ	შემთხვევები ბარათის ამონაბეჭდიდან
Ⓜ	სიჩქარის გადაჭარბების ამონაბეჭდი
Ⓜ	ტექნიკური მონაცემების ამონაბეჭდი
24hⓂ	ას.-დან ყოველდღიური ამონაბეჭდი

!×Ⓜ ას.-დან შემთხვევების ამონაბეჭდი

ეკრანები

24hⓂ	აჩვენებს დღიურ აქტივობას
!×Ⓜ	აჩვენებს აქტივობას და შეცდომებს
Ⓜ	სიჩქარის გადაჭარბების ჩვენება
24hⓂ	ას.-დან ყოველდღიური აქტივობის ჩვენება
!×Ⓜ	ას.-დან აქტივობებისა და შეცდომების ჩვენება
Ⓜ	ტექნიკური მონაცემების ჩვენება



ინფორმაცია ციფრული ტაქოგრაფისა და მძღოლის ბარათის მოხსოვრობიდან იბეჭდება ტერმოგრაფიული ქაღალდზე.

არსებობს 6 სახეობის ამონაბეჭდი:

1. მონაცემების ამონაბეჭდი მძღოლის ბარათიდან 24 საათის განმავლობაში;
2. მონაცემების ამონაბეჭდი ტაქოგრაფის ბარათიდან 24 საათის განმავლობაში;
3. მოვლენებისა (ინციდენტების) და გაფრთხილებების ამონაბეჭდი მძღოლის ბარათის მეხსიერებიდან;
4. მოვლენებისა (ინციდენტების) და გაფრთხილებების ამონაბეჭდი ტაქოგრაფის მეხსიერებიდან;
5. ტექნიკური მონაცემების ამონაბეჭდი ტაქოგრაფის მეხსიერებიდან;
6. სიჩქარის გადაჭარბების მონაცემების ამონაბეჭდი ტაქოგრაფის მეხსიერებიდან.



VDO

```

T: 22.01.2009 12:17 (UTC)
24hBT
-----
o VDO
o Ver: Fahrer 00/0
o 000 - VDO 09 00 00 0 0
o CVTCCANSF5200 2
o /Ga
# VDO
# 1381.30 12V AD
# 00
T VDO
#U
TMD / 0 0 0 0
T 13.01.2009
ZMK / v 7 0
Z 05.09.2007 09:1
-----
# 19.01.2009
# 0 /Ga
# 00:00 07:13 07:1
# 07:13 00:00 16:
    
```

ციფრული ტაქოგრაფის ამონაბეჭდის ნიმუში:

24hBT	ყოველდღიური ამონაბეჭდი თარიღი	10.06.15
	ბარათის ნომერი	GE10000000631000
	მძღოლი	Giorgi Vardosanidze
	სატრანსპორტო საშუალების საოფისტო ნომერი	ZOZ 555
	სატრანსპორტო საშუალების მფლობელი	"Merani" LTD
	ტელეფონი	(995) 000-00-00
	სიჩქარის ლიმიტი	90 km/h
	გარბენი რეისის დასაწყისში	42000 km
	მზადყოფნა	07:45 08:09 00h24
	მართვა	08:10 16:10 08h00
	დასვენება	16:11 16:30 00h19
	მართვა	16:31 16:32 00h01
	კვების გათიშვა	16:33 17:30
	მართვა	17:31 18:00 00:29
	არ მიეწოდება გადაჭარბების სიგნალი	18:01 18:50
	დასვენება	18:51 19:11 00h20
	მართვა	19:12 20:00 00h48
	მუშაობა	20:01 20:15 00:14
	სიჩქარის გადაჭარბება	3
		09:57 121 km/h
		10:31 105 km/h
		12:10 107 km/h
	მართვა ბარათის გარეშე	12:15 13:15
	მართვის ღროის გადაჭარბება	2
	მართვის ღრო	09h18
	დასვენების ღრო	00h39
	გარბენა რეისის დასრულებისას	42630 km
	გარბენა მიმდინარე დღე-ღამეში	630 km
	საწვავის ხარჯი	-----

ტაქოგრაფის დაკალიბრება და ინსპექცია









ტაქოგრაფით აღჭურვილი ავტოსატრანსპორტო საშუალების რეგისტრაციის შემდეგ მისი ექსპლუატაციის დაწყებამდე აუცილებელია ტაქოგრაფის დაკალიბრება. ტაქოგრაფის დაკალიბრება მოიცავს ავტოსატრანსპორტო საშუალებების სარეგისტრაციო და საიდენტიფიკაციო ნომრების, საბურავების ზომების, და მათი ფაქტიური პერიმეტრების, თვლების ბრუნვის რიცხვის, სიჩქარის პარამეტრების, საათის მაჩვენებლის ცდომილების, საკონტროლო მოწყობილობის მუდმივას და სხვა პარამეტრების შემოწმებასა და იდენტიფიცირებას. ტაქოგრაფის დაკალიბრებას ახორციელებს უფლებამოსილი სახელოსნო ან მისი მექანიკოსი სახელოსნოს ბარათის გამოყენებით.



ტაქოგრაფის დაკალიბრების შემდეგ ავტოსატრანსპორტო საშუალებაზე ტაქოგრაფთან ან თავად ტაქოგრაფზე მაგრდება დაყენების შესახებ მონაცემების შემცველი ფორფიტა (იმგვარად, რომ ის კარგად ჩანდეს), რომელშიც უნდა იყოს მითითებული იმ უფლებამოსილი მექანიკოსის ან სახელოსნოს გვარი/სახელწოდება და მისამართი, რომელმაც განახორციელა ტაქოგრაფის დაკალიბრება (ინსპექტირება), ავტოსატრანსპორტო საშუალების ზოგიერთი პარამეტრები (ავტოსატრანსპორტო საშუალების მახასიათებელი კოეფიციენტი, ტაქოგრაფის მუდმივა, თვლის საბურავების „ეფექტიანი გარემოწერილობა“, საბურავების ზომები) და მათი განსაზღვრის მართი, ავტოსატრანსპორტო საშუალების სარეგისტრაციო და საიდენტიფიკაციო ნომრები.

ავტოსატრანსპორტო საშუალებებზე დამონტაჟებული ტაქოგრაფის განმეორებითი დაკალიბრება უნდა განსორციელდეს სულ ცოტა ერთხელ ორ წელიწადში. დაკალიბრება ხორციელდება აგრეთვე ტაქოგრაფის წარმოებიდან გამოშვებისას, რემონტის შემდეგ და იმპორტის დროს, ავტოსატრანსპორტო საშუალების მახასიათებელი კოეფიციენტის ან/და თვლის საბურავების „ეფექტიანი გარემოწერილობის“ ან/და რეგისტრაციის ნომრის ცვლილების შემდეგ, იმ შემთხვევაშიც, თუ საათი, რომელიც აჩვენებს კოორდინირებულ მსოფლიო დროს (Universal Time Coordinated – UTC) 20 წუთზე მეტად ჩამორჩება ან წინ უსწრებს რეალური დროის მაჩვენებელს.

14. მძღოლისა და კომპანიის ვალდებულებები

- მძღოლები, რომლებიც მართავენ ტაქოგრაფით აღჭურვილ ავტოსატრანსპორტო საშუალებას:
 - ❖ უზრუნველყოფენ ტაქოგრაფის, სარეგისტრაციო ფურცლის (იმ შემთხვევებში, როცა მართავენ ანალოგური ტაქოგრაფით აღჭურვილ ავტოსატრანსპორტო საშუალებას) და მძღოლის ბარათის (იმ შემთხვევებში, როცა მართავენ ციფრული ტაქოგრაფით აღჭურვილ ავტოსატრანსპორტო საშუალებას) სწორ ფუნქციონირებას და სათანადო გამოყენებას;
 - ❖ დროულად აწარმოებენ სარეგისტრაციო ფურცლების ან მძღოლის ბარათის დაყენებას, შეცვლასა და შევსებას, აგრეთვე უზრუნველყოფენ მათ შენახვასა და ადეკვატურ დაცვას გაჭუჭყიანებისა ან დაზიანებისაგან;
 - ❖ სარგებლობენ სარეგისტრაციო ფურცლით ან მძღოლის ბარათით ყოველდღიურად, როდესაც ისინი მართავენ ავტოსატრანსპორტო საშუალებას, ავტოსატრანსპორტო საშუალების თავიანთ პასუხისმგებლობაში მიღების მომენტიდან. სარეგისტრაციო ფურცლის ან მძღოლის ბარათის ამოღება არ ხდება სამუშაო ყოველდღიური პერიოდის დასრულებამდე, გარდა იმ შემთხვევებისა, როცა მისი ამოღება დასაშვებია სხვა დებულებათა შესაბამისად. არც ერთი სარეგისტრაციო ფურცელი და არც ერთი მძღოლის ბარათი არ შეიძლება გამოყენებულ იქნეს უფრო ხანგრძლივი პერიოდის განმავლობაში ვიდრე პერიოდი, რომლისთვისაც ისინი განკუთვნილია;
 - ❖ უზრუნველყოფენ სარეგისტრაციო ფურცელზე მითითებული დროის შესაბამისობას ავტოსატრანსპორტო საშუალების რეგისტრაციის ქვეყნის ოფიციალურ დროსთან;
 - ❖ მოქმედებაში მოჰყავთ ჩამრთველი მექანიზმები, რომლებიც საშუალებას იძლევა ცალკეულად და გარკვევით დაარეგისტრირონ დროის შემდეგი პერიოდები:
 - ❖  ან  მართვის ხანგრძლივობა;
 - ❖  ან  მუშაობის ყველა სხვა პერიოდი (ავტოსატრანსპორტო საშუალების კაბინის გარეთ);
 - ❖  ან  ნიშნით: სამუშაო ადგილზე (კაბინაში) ყოფნის სხვა პერიოდები;
 - ❖  ან  მართვაში შესვენებები და ყოველდღიური დასვენების პერიოდები.
- იმ შემთხვევაში თუ ავტოსატრანსპორტო საშუალების ბორტზე, რომელიც აღჭურვილია ციფრული საკონტროლო მოწყობილობით იმყოფება ერთზე მეტი მძღოლი, თითოეული მძღოლი უზრუნველყოფს, რომ მისი მძღოლის ბარათი ტაქოგრაფის შესაბამის ბუდეში იქნეს მოთავსებული.

3. თუ თავისი არყოფნის გამო მძღოლს არ შეუძლია ისარგებლოს ავტოსატრანსპორტო საშუალებაზე დაყენებული ტაქოგრაფით, მაშინ მუშაობისა და დასვენების დროის პერიოდები (მართვის დროის გარდა):
 - ❖ თუ ავტოსატრანსპორტო საშუალება აღჭურვილია ანალოგური ტაქოგრაფით, დატანილი უნდა იქნეს სარეგისტრაციო ფურცელზე ხელით გარკვევით და სუფთა სახით;
 - ❖ თუ სატრანსპორტო საშუალება აღჭურვილია ციფრული ტაქოგრაფით, მძღოლის ბარათზე დატანილი უნდა იქნეს მონაცემთა შესატანი ხელის მოწყობილობის გამოყენებით, რომელიც გათვალისწინებულია ჩანაწერი აპარატურით.
4. თუ მძღოლი მართავს ანალოგური ტაქოგრაფით აღჭურვილ ავტოსატრანსპორტო საშუალებას, მას უნდა შეეძლოს წარადგინოს ყოველთვის, როცა ამას მოითხოვს შემმოწმებელი პირი:
 - ❖ მიმდინარე დღის სარეგისტრაციო ფურცელი და ფურცლები, რომლებიც მძღოლმა გამოიყენა წინა 28 კალენდარული დღის განმავლობაში;
 - ❖ მძღოლის ბარათი, თუ იგი მას აქვს; და გ) ხელით გაკეთებული ნებისმიერი ჩანაწერი და ამონაბეჭდები, გაკეთებული მიმდინარე დღის და წინა 28 კალენდარული დღის განმავლობაში.
5. თუ მძღოლი მართავს ციფრული ტაქოგრაფით აღჭურვილ ავტოსატრანსპორტო საშუალებას, მას უნდა შეეძლოს წარადგინოს ყოველთვის, როცა ამას მოითხოვს შემმოწმებელი პირი:
 - ❖ მძღოლის ბარათი, რომლის მფლობელიც იგი არის;
 - ❖ ხელით გაკეთებული ნებისმიერი ჩანაწერი და ამონაბეჭდები, გაკეთებული მიმდინარე დღის და წინა 28 კალენდარული დღის განმავლობაში.
 - ❖ სარეგისტრაციო ფურცლები, რომლებიც შეესატყვისება დროის იმავე პერიოდს, რომელზედაც აღნიშნულია წინა ქვეპუნქტში და რომლის განმავლობაშიც იგი მართავდა ანალოგური საკონტროლო მოწყობილობით აღჭურვილ ავტოსატრანსპორტო საშუალებას.
6. ვიდრე ტაქოგრაფი გაუმართავია ან არასწორად ფუნქციონირებს, სარეგისტრაციო ფურცელზე ან შესაბამის ფურცელზე, რომელიც თან უნდა ერთვოდეს სარეგისტრაციო ფურცელს ან/და მძღოლის ბარათს, მძღოლი წერს მონაცემებს, რომლებიც იძლევა მისი იდენტიფიცირების საშუალებას (გვარს და თავისი მართვის მოწმობის ნომერს ან გვარს და თავისი მძღოლის ბარათის ნომერს), მისი ხელმოწერის ჩათვლით, მძღოლი მიუთითებს მთელ ინფორმაციას დროის სხვადასხვა პერიოდების მიხედვით, რომელიც აღარ რეგისტრირდება ან სათანადოდ არ იბეჭდება ტაქოგრაფით.
7. თუ ტაქოგრაფი მწყობრიდან გამოვიდა ან არასწორად ფუნქციონირებს, იგი უნდა შეკეთდეს უფლებამოსილი მექანიკოსის ან სახელოსნოს დახმარებით მაშინვე, როგორც კი ამის შესაძლებლობა იქნება. თუ შეუძლებელია ავტოსატრანსპორტო საშუალების საწარმოში დაბრუნება ტაქოგრაფის გაფუჭების ან არასწორი ფუნქციონირების გამოვლენის დღიდან ერთი კვირის განმავლობაში, რემონტი გზაში უნდა შესრულდეს, რისთვისაც მძღოლმა უნდა მიმართოს მარშრუტის გზასავალზე ფუნქციონირებად უახლოეს უფლებამოსილ სახელოსნოს.
8. იმ შემთხვევაში თუ მძღოლის ბარათი დაზიანებულია, არასწორად ფუნქციონირებს, დაკარგული ან გატაცებულია, ანდა არ იმყოფება მძღოლის განკარგულებაში, მძღოლი:
 - ❖ თავისი რეისის დასაწყისში ამობეჭდავს დაწვრილებით ცნობებს ავტოსატრანსპორტო საშუალების შესახებ, რომელსაც მართავს, და შეაქვს მასში:
 - ცნობები, რომლებიც იძლევა მძღოლის იდენტიფიცირების საშუალებას (გვარს და თავისი მართვის მოწმობის ნომერს ან გვარს და თავისი მძღოლის ბარათის ნომერს), მათ შორის საკუთარი ხელმოწერა;
 - შრომისა და დასვენების დროის პერიოდები (მართვის დროის გარდა);
 - ❖ თავისი რეისის ბოლოს ამობეჭდავს მონაცემებს ტაქოგრაფის მიერ დაფიქსირებული დროის პერიოდების შესახებ, არეგისტრირებს სხვა საშუალოს, ყოფნისა და დასვენების ნებისმიერ პერიოდებს იმ მომენტიდან, როდესაც რეისის დასაწყისში გაკეთდა ამონაბეჭდი, თუ ეს მონაცემები დარეგისტრირებული არაა ტაქოგრაფის მიერ, და მიუთითებს ამ დოკუმენტში დეტალებს, რომლებიც იძლევა მძღოლის იდენტიფიცირების საშუალებას (გვარს და თავისი მართვის მოწმობის ნომერს ან გვარს და თავისი მძღოლის ბარათის ნომერს), მათ შორის საკუთარ ხელმოწერას.

9. თუ მძღოლის ბარათი დაზიანებულია, არასწორად ფუნქციონირებს, მძღოლი უბრუნებს მას იმ ხელშემკვერელი მხარის კომპეტენტურ ორგანოს, სადაც მისი ჩვეულებრივი საცხოვრებელი ადგილი მდებარეობს. ბარათის მოპარვის შემთხვევაში, მძღოლი ვალდებულია ოფიციალური განცხადებით მიმართოს იმ სახელმწიფოს კომპეტენტურ ორგანოებს, სადაც ქურდობა მოხდა.
10. მძღოლის ბარათის დაკარგვის შემთხვევაში, მძღოლი ვალდებულია ამის შესახებ ოფიციალური განცხადებით აცნობოს ბარათის გამცემი ხელშემკვერელი მხარის კომპეტენტურ ორგანოს და იმ ხელშემკვერელი მხარე სახელმწიფოს კომპეტენტურ ორგანოებს, სადაც მისი ჩვეულებრივი საცხოვრებელი ადგილი მდებარეობს, თუ საქმე ეხება სხვადასხვა ხელშემკვერელ მხარეებს.
11. მძღოლს შეუძლია ავტოსატრანსპორტო საშუალების მართვა მძღოლის ბარათის გარეშე განაგრძოს მაქსიმუმ 15 კალენდარული დღის ან უფრო ხანგრძლივი პერიოდის განმავლობაში, თუ ეს საჭიროა ავტოსატრანსპორტო საშუალების საწარმოში დასაბრუნებლად, იმ პირობით, რომ მას შეუძლია დაამტკიცოს, რომ ამ პერიოდის განმავლობაში შეუძლებელი იყო ბარათის წარდგენა ან გამოყენება.
12. თუ იმ ხელშემკვერელი მხარის სახელმწიფოს კომპეტენტური ორგანოები, სადაც მძღოლი ჩვეულებრივ ცხოვრობს, განსხვავდება იმ კომპეტენტური ორგანოებისაგან, რომლებმაც მასზე გასცეს ბარათი და რომლებშიც იგი ვალდებულია განაახლოს, შეცვალოს ან გადაცვალოს მძღოლის ბარათი, ეს კომპეტენტური ორგანოები აცნობებენ იმ კომპეტენტურ ორგანოებს, რომლებმაც გასცეს ადრინდელი ბარათი, მისი განახლების, შეცვლის ან გადაცვლის ზუსტ მიზეზებს.
13. იმ შემთხვევაში, როდესაც მძღოლი იმყოფება შვებულებაში ავადმყოფობის გამო ან ყოველწლიურ შვებულებაში ან თუ იგი მართავდა ავტოსატრანსპორტო საშუალებას, რომელიც არ ექვემდებარება AETR-ს დებულებების მოქმედებას მას შეუძლია წარმოუდგინოს შემოწმებელ პირს საქმიანობის დამადასტურებელი შემდეგი ფორმის ბლანკი.
14. *საქმიანობის დამადასტურებელ ბლანკს არ აქვს სავალდებულო ძალა, მაგრამ მისი გამოყენების შემთხვევაში, ის უნდა შეესაბამებოდეს ამ ფორმას. ამ ფორმით შევსებული ბლანკი უნდა იქნეს მიღებული ყველა შემომწმებელი პირის მიერ AETR-ს ხელშემკვერელი მხარეების ტერიტორიაზე.*
15. *იკრძალება ტაქოგრაფში დაცულ სარეგისტრაციო ფურცელში ან მძღოლის ბარათში შეტანილი მონაცემების და ციფრული ტაქოგრაფის ამობეჭდილი მონაცემების გაყალბება, ამოღება ან განადგურება. იკრძალება აგრეთვე ნებისმიერი მოქმედება ტაქოგრაფის, სარეგისტრაციო ფურცლის ან მძღოლის ბარათის მიმართ, რომლის შედეგადაც შეიძლება მოხდეს მონაცემების და/ან დაბეჭდილი ინფორმაციის გაყალბება, ამოღება ან განადგურება. არც ერთი მონაცემილობა, რომლის გამოყენებაც შეიძლება აღნიშნული მიზნებით, არ უნდა იმყოფებოდეს ავტოსატრანსპორტო საშუალებაში.*
16. კომპანია:
 - ❖ უბრუნველყოფს ტაქოგრაფების სწორ ექსპლუატაციას, ქარხანა დამამზადებლის მიერ დამტკიცებული ტაქოგრაფის ექსპლუატაციის სახელმძღვანელოს, AETR-ის დებულებების, 1B დამატებისა და საქართველოს კანონმდებლობის მოთხოვნათა შესაბამისად;
 - ❖ საკმარისი რაოდენობის სარეგისტრაციო ფურცლებს გასცემს ანალოგური ტაქოგრაფით აღჭურვილი ავტოსატრანსპორტო საშუალებების მძღოლებზე, იმ გარემოების გათვალისწინებით, რომ ეს ფურცლები პირადი ხასიათისაა, აგრეთვე მიმოსვლის ხანგრძლივობის და იმ დაზიანებული ფურცლის ან ფურცლების შეცვლის შესაძლო ვალდებულების გათვალისწინებით, რომლებიც უფლებამოსილი შემოწმებელი პირების მიერ იქნა ამოღებული. კომპანია მძღოლებზე გასცემს მხოლოდ დამტკიცებული ნიმუშის ფურცლებს, რომლებიც ვარგისია ავტოსატრანსპორტო საშუალებაზე დამონტაჟებულ ტაქოგრაფში გამოყენებისათვის;
 - ❖ ინახავს სარეგისტრაციო ფურცლებს და ამონაბეჭედებს ქრონოლოგიური თანამიმდევრობით და საკითხავად მოსახერხებელი ფორმით მათი გამოყენებიდან არანაკლებ ერთი წლის განმავლობაში და მიაწვდის მათ ასლებს დაინტერესებულ მძღოლებს, რომლებიც მას შესაბამისი თხოვნით მიმართავენ. კომპანია ასევე მიაწვდის დაინტერესებულ მძღოლებს, რომლებიც მას შესაბამისი თხოვნით მიმართავენ, მძღოლების ბარათებიდან მიღებულ მონაცემებს და ამ ასლების დაბეჭდილ ვარიანტებს. ეს სარეგისტრაციო ფურცლები, ამონაბეჭედები და მიღებული მონაცემები მიეწოდება ან გაიცემა უფლებამოსილი შემოწმებელი პირების მოთხოვნით;
 - ❖ ციფრული ტაქოგრაფით აღჭურვილი ავტოსატრანსპორტო საშუალებებით სარგებლობისას:
 - უბრუნველყოფს მონაცემთა რეგულარულ ჩატვირთვას მძღოლის ბარათიდან და ტაქოგრაფიდან, რათა უბრუნველყოფს ყველა მონაცემის არსებობა ამ კომპანიის მიერ ან ამ კომპანიისთვის შესრულებული

საქმიანობის შესახებ;

- უზრუნველყოფს ყველა მონაცემის შენახვას, რომლებიც იტვირთება როგორც ტაქოგრაფიდან, ისე მძღოლის ბარათიდან არანაკლებ 12 თვის განმავლობაში რეგისტრაციის მომენტიდან და ასეთ მონაცემთა ხელმისაწვდომობას შემმოწმებელი პირის მოთხოვნისამებრ ან უშუალოდ, ან დისტანციურად, კომპანიის ტერიტორიიდან;
- ❖ მძღოლის ბარათიდან და ტაქოგრაფიდან კომპანიის პროგრამულ-ტექნიკურ საშუალებებში ინფორმაციის ჩატვირთვას ახორციელებს:
 - პერიოდულად, არანაკლებ ერთხელ 28 დღის განმავლობაში მძღოლის ბარათიდან და არანაკლებ ერთხელ 90 დღის განმავლობაში ტაქოგრაფიდან;
 - ავტოსატრანსპორტო საშუალების გასხვისების წინ;
 - ავტოსატრანსპორტო საშუალების იჯარით (ლიზინგით) გადაცემის წინ;
 - ავტოსატრანსპორტო საშუალების ექსპლუატაციის შეწყვეტის წინ;
- ❖ უზრუნველყოფს ტაქოგრაფების შემოწმების ოქმებისა და დამოწმების შესახებ მოწმობების შენახვას მათი ვადის გასვლიდან არანაკლებ ერთი წლის განმავლობაში;
- ❖ აანალიზებს ტაქოგრაფებიდან და მძღოლების ბარათებიდან, აგრეთვე ამონაბეჭდებიდან მიღებულ ინფორმაციას მძღოლების მიერ შრომისა და დასვენების რეჟიმების დაცვასთან დაკავშირებით და დარღვევების გამოვლენის შემთხვევაში იღებს ყველა საჭირო ზომას მომავალში მათი აცილებისა და დაუშვებლობისათვის;
- ❖ მძღოლების მიერ შრომისა და დასვენების რეჟიმის დაცვის კონტროლს ახორციელებს ტაქოგრაფში ან მძღოლის ბარათში რეგისტრირებული შემდეგი პარამეტრების მიხედვით:
 - მუშაობის დაწყების და დასრულების ადგილებში რეგისტრირებული მონაცემები;
 - ავტოსატრანსპორტო საშუალების მუშაობის ჯამური დრო;
 - ავტოსატრანსპორტო საშუალების გაცდენის დრო;
 - მძღოლის დასვენებებისა და შესვენებების დრო;
 - ავტოსატრანსპორტო საშუალების მოძრაობის სიჩქარე;
 - ტაქოგრაფის და/ან მძღოლის ბარათის ექსპლუატაციის წესების დარღვევის ფაქტები;
- ❖ უზრუნველყოფს ტაქოგრაფის დროული ტექნიკური მომსახურება და დამოწმება, მისი მწყობრიდან გამოსვლის ან შეფერხებებით ფუნქციონირების შემთხვევაში მიმართავს შესაკეთებლად მხოლოდ უფლებამოსილ სახელისნოებს, რომლებსაც ამ მიზნით ამტკიცებენ AETR-ის ხელშემკვერელ მხარეთა კომპეტენტური ორგანოები.

15. სახელოსნოს ხელმძღვანელი და მუშაოს მფლობელის პატივსაცემი

1. სახელოსნოს ხელმძღვანელი ვალდებულია:

- ❖ უზრუნველყოს სახელოსნოს ცერტიფიკატი და შენობა-ნაგებობებში საქართველოს კანონმდებლობით დადგენილი სანიტარულ-ჰიგიენური, მოძრაობის, ეკოლოგიური და სახანძრო უსაფრთხოების წესების მოთხოვნების დაცვა და წარმართოს საქმიანობა AETR-ის დებულებების, 1B დამატებისა და საქართველოს კანონმდებლობით მოთხოვნათა შესაბამისად;
- ❖ შეიმუშაოს და დაწეროს შესრულებული სამუშაოების ხარისხისა და უსაფრთხოების მართვის სისტემა, რომელიც მოიცავს შესრულებული სამუშაოების ხარისხის კონტროლსა და ელექტრონულ მატარებლებში შენახული მონაცემების არასანქცირებული შეღწევისაგან დაცვას;
- ❖ იმუშაოს მხოლოდ დაშვების მოწმობით განსაზღვრული უფლებამოსილების ფარგლებში;

- ❖ აწარმოოს დოკუმენტური აღრიცხვა:
 - შესრულებული სამუშაოების;
 - გამოყენებული მონაცემების, სათადარიგო ნაწილების, მასალების, ინსტრუმენტებისა და საზომი საშუალებების; დ.გ) გამოყენებული სახელოსნოს ბარათების;
 - გამოყენებული პლომბირატორების;
 - სამუშაოების შესრულებისას გამოვლენილი ტაქოგრაფის გამოყენების წესების დარღვევების.
 - ❖ შეინახოს ციფრული ტაქოგრაფიდან გადმოტანილი ინფორმაცია არა ნაკლებ 12 თვის განმავლობაში, სახელოსნოს ბარათიდან გადმოტანილი ინფორმაცია - არა ნაკლებ 24 თვის განმავლობაში, ხოლო გადმოტანილი ინფორმაციების სარეზერვო ასლები შეინახოს სეფში ან ლითონის ყუთში არა ნაკლებ 24 თვის განმავლობაში.
 - ❖ აცნობოს სააგენტოს სახელოსნოს საქმიანობის ნებისმიერ ცვლილებაზე, რომელიც გავლენას მოახდენს ამ ტექნიკური რეგლამენტის მოთხოვნებთან სახელოსნოს შესაბამისობაზე;
 - ❖ ყოველი წლის 20 იანვრამდე მიაწოდოს სააგენტოს ინფორმაცია წინა წლის განმავლობაში შესრულებული სამუშაოების შესახებ დადგენილი ფორმის მიხედვით;
 - ❖ სახელოსნოს დასახელების, ადგილმდებარეობისა ან მისი მესაკუთრის შეცვლის შემთხვევაში ცვლილებიდან 15 სამუშაო დღის განმავლობაში წერილობით აცნობოს სააგენტოს აღნიშნულის შესახებ, სახელოსნოების ნუსხაში შესაბამისი ცვლილებებისა ანდა დამატებების შეტანის მიზნით.
 - ❖ შესაბამის უფლებამოსილ მაკონტროლებელ მუშაკს მოთხოვნისთანავე წარუდგინოს შესამოწმებლად სახელოსნოს ბარათები, ლუქის დასაღები მონაცემები, აგრეთვე ციფრული ტაქოგრაფების მახსოვრობიდან სახელოსნოს პროგრამულ-ტექნიკურ საშუალებებში გადმოტანილი ინფორმაციები ბოლო 12 თვის განმავლობაში.
 - ❖ ბარათის ან სახელოსნოს ბარათის PIN-კოდის დაზიანების, დაკარგვის, მოპარვის შემთხვევაში ან თუ სახელოსნოს ბარათის PIN-კოდი ცნობილი გახდა მესამე პირისათვის ან თუ შეიცვალა ბარათის მფლობელის პერსონალური მონაცემები (რომლებიც გავლენას ახდენენ ბარათისა და მისი მომხმარებლის იდენტიფიკაციაზე) ამ ფაქტების დადგენიდან 7 კალენდარული დღის ვადაში წერილობით წარუდგინოს სააგენტოს განმარტება აღნიშნულის შესახებ, ბარათის დაზიანების, დაკარგვის, მოპარვის, გარემოებათა მითითებით და ამ ფაქტების დამადასტურებელი დოკუმენტების (არსებობის შემთხვევაში) წარმოდგენით და განცხადება ახალი ბარათის მიღებაზე;
 - ❖ ბარათის გამოყენებლობის შემთხვევაში (კომპანიის/ორგანიზაციის ლიკვიდაციისას, პროფესიული საქმიანობის/შრომითი ურთიერთობის შეწყვეტისას, ტაქოგრაფების დაყენების, შემოწმების, ტექნიკური მომსახურებისა და შეკეთების საქმიანობის განხორციელების უფლების ჩამორთმევისას), ჩააბაროს ბარათი სააგენტოს ბარათის გამოყენების შეწყვეტიდან 15 სამუშაო დღის ვადაში.
2. სახელოსნოს მექანიკოსი ვალდებულია:
- ❖ ტაქოგრაფების დაყენების, შემოწმების, ტექნიკური მომსახურებისა და შეკეთების სამუშაოები შეასრულოს AETR-ის მოთხოვნებისა და ტაქოგრაფების მწარმოებლის ტექნიკური და ტექნოლოგიური დოკუმენტაციით გათვალისწინებული ტექნოლოგიური პროცესების დაცვით;
 - ❖ გადაიტანოს მონაცემები ციფრული ტაქოგრაფების მახსოვრობიდან სახელოსნოს ბარათში;
 - ❖ სახელოსნოს ბარათის დაკარგვის, მოპარვის ან დაზიანების შემთხვევაში დაუყონებლივ აცნობოს აღნიშნულის შესახებ სახელოსნოს ხელმძღვანელობას;
 - ❖ საიდუმლოდ შეინახოს სახელოსნოს ბარათის PIN-კოდი და თუ იგი გახდა ცნობილი სხვა პირისათვის, აცნობოს აღნიშნულის შესახებ სახელოსნოს ხელმძღვანელობას;
 - ❖ ბარათის ან სახელოსნოს ბარათის PIN-კოდის დაზიანების, დაკარგვის, მოპარვის შემთხვევაში ან თუ სახელოსნოს ბარათის PIN-კოდი ცნობილი გახდა მესამე პირისათვის ან თუ შეიცვალა მექანიკოსის პერსონალური მონაცემები (რომლებიც გავლენას ახდენენ ბარათისა და მისი მომხმარებლის იდენტიფიკაციაზე), დაუყონებლივ აცნობოს აღნიშნულის შესახებ სახელოსნოს ხელმძღვანელობას;

- ❖ ბარათის გამოყენებლობის შემთხვევაში (კომპანიის/ორგანიზაციის ლიკვიდაციისას, პროფესიული საქმიანობის/შრომითი ურთიერთობის შეწყვეტისას, ტაქოგრაფების დაყენების, შემონახვის, ტექნიკური მომსახურებისა და შეკეთების საქმიანობის განხორციელების უფლების ჩამორთმევისას), დაუყოვნებლივ ჩააბაროს ბარათი სახელოსნოს ხელმძღვანელობას.
 - ❖ უზრუნველყოს რეგულარულად (არანაკლებ 28 დღეში ერთხელ) ინფორმაციის გადაცანა სახელოსნოს ბარათიდან სახელოსნოს საინფორმაციო ბაზაში.
 - ❖ სამუშაოების შესრულების პროცესში ტაქოგრაფისა და მასზე დადებული ლუქების დაზიანების ფაქტების გამოვლენისას აცნობოს აღნიშნულის შესახებ სახელოსნოს ხელმძღვანელობას.
 - ❖ ტაქოგრაფის დაყენების, შემონახვის, ტექნიკური მომსახურებისა და შეკეთების სამუშაოების შესრულებისას უზრუნველყოს მასში დაფიქსირებული მონაცემების შენარჩუნება.
3. სახელოსნოს ხელმძღვანელი და მექანიკოსი პერსონალურად აგებენ პასუხს ყველა იმ ქმედებაზე, რომელიც განხორციელდა მათ სახელზე გაცემული სახელოსნოს ბარათის მეშვეობით.

16. კონტროლი

1. ტაქოგრაფის სისტემის მუშაუნარიანობის უზრუნველყოფელ მნიშვნელოვან რგოლს წარმოადგენს AETR-ის შეთანხმებით, საქართველოს მთავრობის 2013 წლის 31 დეკემბრის №407 დადგენილებით დამტკიცებული ტექნიკური რეგლამენტით „საერთაშორისო გადაზიდვების მწარმოებელი ავტოსატრანსპორტო საშუალებების მძღოლთა შრომისა და დასვენების რეჟიმები“ და საქართველოს მთავრობის 2013 წლის 31 დეკემბრის №426 დადგენილებით დამტკიცებული ტექნიკური რეგლამენტით „ავტოსატრანსპორტო საშუალებების მოძრაობის პარამეტრების აღმრიცხველი საკონტროლო მოწყობილობების (ტაქოგრაფების) ექსპლუატაციის წესი“ გათვალისწინებული პირობების დაცვაზე კონტროლი, რომელიც შემდეგი ელემენტებისაგან შედგება:



- ❖ უფლებამოსილი მაკონტროლებელი ორგანოების მიერ კონტროლის განხორციელება მძღოლებზე დაკისრებული ვალდებულებების შესრულებაზე;
 - ❖ უფლებამოსილი მაკონტროლებელი ორგანოების მიერ კონტროლის განხორციელება კომპანიებზე (გადამზიდველებზე) დაკისრებული ვალდებულებების შესრულებაზე;
 - ❖ უფლებამოსილი მაკონტროლებელი ორგანოების მიერ კონტროლის განხორციელება სახელოსნოებზე და მექანიკოსებზე დაკისრებული ვალდებულებების შესრულებაზე;
 - ❖ კომპანიების (გადამზიდველების) მიერ კონტროლის განხორციელება ავტოსატრანსპორტო საშუალებების მძღოლთა შრომისა და დასვენების პირობების დაცვაზე.
2. სახელმწიფო კონტროლს მძღოლებისა და კომპანიების მიერ ზემოთ მოყვანილი ნორმატიული აქტებით მათზე დაკისრებული ვალდებულებების შესრულებაზე ახორციელებენ საქართველოს შინაგან საქმეთა სამინისტროს საპატრულო პოლიციის დეპარტამენტი და სააგენტო თავიანთი კომპეტენციის ფარგლებში.
 3. სახელმწიფო კონტროლს სახელოსნოებისა და მექანიკოსების მიერ მათზე დაკისრებული ვალდებულებების შესრულებაზე ახორციელებს აკრედიტაციის ერთიანი ეროვნული ორგანო - აკრედიტაციის ცენტრი და სააგენტო თავიანთი კომპეტენციის ფარგლებში.
 4. უფლებამოსილი სახელმწიფო მაკონტროლებელი ორგანოები მიმართავენ ყველა საჭირო ზომას AETR-ის შეთანხმებისა და ტექნიკური რეგლამენტების დებულებების დაცვის უზრუნველსაყოფად, კერძოდ, გზებზე და კომპანიებში (ავტოსატრანსპორტო საწარმოებში) სათანადო კონტროლის განხორციელების გზით. მათ ორგანიზება უნდა გაუწიონ კონტროლის ჩატარებას იმგვარად, რომ:
- ❖ ყოველი კალენდარული წლის განმავლობაში შემოწმდეს იმ ავტოსატრანსპორტო საშუალებათა მძღოლების სამუშაო დღეების არანაკლებ 3%-სა, რომლებზეც ვრცელდება წინამდებარე შეთანხმება;

- ❖ საერთო რაოდენობის არანაკლებ 30% შემოწმდეს გზებზე და არანაკლებ 50% - საწარმოებში.
5. შემოწმება გზებზე უნდა შეიცავდეს შემდეგ ელემენტებს:
- ❖ მართვის ყოველდღიურ და ყოველკვირეულ ხანგრძლივობას, ყოველდღიური და ყოველკვირეული შესვენებებისა და დასვენების ხანგრძლივობას, მოძრაობის სიჩქარეებს;
 - ❖ წინა დღეების სარეგისტრაციო ფურცლებს, რომლებიც უნდა იქონიონ ავტოსატრანსპორტო საშუალებებზე და/ან საჭიროების შემთხვევაში მონაცემები, რომლებიც იმავე პერიოდის განმავლობაში ინახება მძღოლის ბარათზე და/ან საკონტროლო მოწყობილობის მეხსიერების ბლოკში და/ან ამონაბეჭდზე;
 - ❖ საკონტროლო მოწყობილობის შესაბამისობას AETR-ის შეთანხმების მოთხოვნებთან და მის გამართულ ფუნქციონირებას.
6. შემოწმება კომპანიებში (საწარმოებში), გარდა გზაზე შესამოწმებელი ელემენტებისა უნდა შეიცავდეს შემდეგ ელემენტებს:
- ❖ სარეგისტრაციო ფურცლებიდან და ანაბეჭდებიდან მიღებული მონაცემების შენახვასა და გამოყენებას, გრძელვადიანი ციფრული ტაქოგრაფების მოხსოვობიდან და მძღოლების ბარათებიდან მონაცემების რეგულარულ გადმოტვირთვას და მათ შენახვასა და გამოყენებას;
 - ❖ დასვენების ყოველკვირეული პერიოდების ხანგრძლივობას და მართვის პერიოდებს ამ დასვენების პერიოდებს შორის;
 - ❖ მართვის ხანგრძლივობის შეზღუდვას ორი კვირის მანძილზე;
 - ❖ კომპენსაციის გაცემას დასვენების ყოველკვირეული პერიოდების შემცირებისათვის;
 - ❖ სარეგისტრაციო ფურცლების და/ან ავტოსატრანსპორტო საშუალებისა და მძღოლის ბარათის მონაცემების და ამონაბეჭდების და მძღოლების სამუშაო დროის ფურცლების გამოყენებას.
7. ზემოაღნიშნული ნორმატიული აქტების მოთხოვნათა დარღვევისათვის პასუხისმგებლობა განისაზღვრება საქართველოს ადმინისტრაციულ სამართალდარღვევათა კოდექსის 127¹ მუხლის მე-7 და მე-8 ნაწილებით, კერძოდ:
- ❖ საერთაშორისო საავტომობილო გადაზიდვა-გადაყვანის „საერთაშორისო საავტომობილო მიმოსვლის მწარმოებელი სატრანსპორტო საშუალებების ეკიპაჟების მუშაობის შესახებ“ ევროპის შეთანხმების (AETR) წესების დარღვევით განხორციელება – გამოიწვევს დაჯარიმებას 500 ლარის ოდენობით;
 - ❖ საერთაშორისო საავტომობილო გადაზიდვა-გადაყვანის განმახორციელებელი საწარმოს „საერთაშორისო საავტომობილო მიმოსვლის მწარმოებელი სატრანსპორტო საშუალებების ეკიპაჟების მუშაობის შესახებ“ ევროპის შეთანხმების (AETR) წესების დარღვევით საქმიანობა – გამოიწვევს დაჯარიმებას 5000 ლარამდე.

- ❖ ბარათის გამოყენებლობის შემთხვევაში (კომპანიის/ორგანიზაციის ლიკვიდაციისას, პროფესიული საქმიანობის/შრომითი ურთიერთობის შეწყვეტისას, ტაქოგრაფების დაყენების, შემონების, ტექნიკური მომსახურებისა და შეკეთების საქმიანობის განხორციელების უფლების ჩამორთმევისას), დაუყოვნებლივ ჩააბაროს ბარათი სახელოსნოს ხელმძღვანელობას.
 - ❖ უზრუნველყოს რეგულარულად (არანაკლებ 28 დღეში ერთხელ) ინფორმაციის გადაცანა სახელოსნოს ბარათიდან სახელოსნოს საინფორმაციო ბაზაში.
 - ❖ სამუშაოების შესრულების პროცესში ტაქოგრაფისა და მასზე დადებული ლუქების დაზიანების ფაქტების გამოვლენისას აცნობოს აღნიშნულის შესახებ სახელოსნოს ხელმძღვანელობას.
 - ❖ ტაქოგრაფის დაყენების, შემონების, ტექნიკური მომსახურებისა და შეკეთების სამუშაოების შესრულებისას უზრუნველყოს მასში დაფიქსირებული მონაცემების შენარჩუნება.
3. სახელოსნოს ხელმძღვანელი და მექანიკოსი პერსონალურად აგებენ პასუხს ყველა იმ ქმედებაზე, რომელიც განხორციელდა მათ სახელზე გაცემული სახელოსნოს ბარათის მეშვეობით.

16. კონტროლი

1. ტაქოგრაფის სისტემის მუშაუნარიანობის უზრუნველყოფელ მნიშვნელოვან რგოლს წარმოადგენს AETR-ის შეთანხმებით, საქართველოს მთავრობის 2013 წლის 31 დეკემბრის №407 დადგენილებით დამტკიცებული ტექნიკური რეგლამენტით „საერთაშორისო გადაზიდვების მწარმოებელი ავტოსატრანსპორტო საშუალებების მძღოლთა შრომისა და დასვენების რეჟიმები“ და საქართველოს მთავრობის 2013 წლის 31 დეკემბრის №426 დადგენილებით დამტკიცებული ტექნიკური რეგლამენტით „ავტოსატრანსპორტო საშუალებების მოძრაობის პარამეტრების აღმრიცხველი საკონტროლო მოწყობილობების (ტაქოგრაფების) ექსპლუატაციის წესი“ გათვალისწინებული პირობების დაცვაზე კონტროლი, რომელიც შემდეგი ელემენტებისაგან შედგება:



- ❖ უფლებამოსილი მაკონტროლებელი ორგანოების მიერ კონტროლის განხორციელება მძღოლებზე დაკისრებული ვალდებულებების შესრულებაზე;
 - ❖ უფლებამოსილი მაკონტროლებელი ორგანოების მიერ კონტროლის განხორციელება კომპანიებზე (გადამზიდველებზე) დაკისრებული ვალდებულებების შესრულებაზე;
 - ❖ უფლებამოსილი მაკონტროლებელი ორგანოების მიერ კონტროლის განხორციელება სახელოსნოებზე და მექანიკოსებზე დაკისრებული ვალდებულებების შესრულებაზე;
 - ❖ კომპანიების (გადამზიდველების) მიერ კონტროლის განხორციელება ავტოსატრანსპორტო საშუალებების მძღოლთა შრომისა და დასვენების პირობების დაცვაზე.
2. სახელმწიფო კონტროლს მძღოლებისა და კომპანიების მიერ ზემოთ მოყვანილი ნორმატიული აქტებით მათზე დაკისრებული ვალდებულებების შესრულებაზე ახორციელებენ საქართველოს შინაგან საქმეთა სამინისტროს საპატრულო პოლიციის დეპარტამენტი და სააგენტო თავიანთი კომპეტენციის ფარგლებში.
3. სახელმწიფო კონტროლს სახელოსნოებისა და მექანიკოსების მიერ მათზე დაკისრებული ვალდებულებების შესრულებაზე ახორციელებს აკრედიტაციის ერთიანი ეროვნული ორგანო - აკრედიტაციის ცენტრი და სააგენტო თავიანთი კომპეტენციის ფარგლებში.
4. უფლებამოსილი სახელმწიფო მაკონტროლებელი ორგანოები მიმართავენ ყველა საჭირო ზომას AETR-ის შეთანხმებისა და ტექნიკური რეგლამენტების დებულებების დაცვის უზრუნველსაყოფად, კერძოდ, გზებსა და კომპანიებში (ავტოსატრანსპორტო საწარმოებში) სათანადო კონტროლის განხორციელების გზით. მათ ორგანიზება უნდა გაუწიონ კონტროლის ჩატარებას იმგვარად, რომ:
- ❖ ყოველი კალენდარული წლის განმავლობაში შემოწმდეს იმ ავტოსატრანსპორტო საშუალებათა მძღოლების სამუშაო დღეების არანაკლებ 3%-სა, რომლებზეც ვრცელდება წინამდებარე შეთანხმება;

- ❖ საერთო რაოდენობის არანაკლებ 30% შემოწმდეს გზებზე და არანაკლებ 50% - საწარმოებში.
5. შემოწმება გზებზე უნდა შეიცავდეს შემდეგ ელემენტებს:
- ❖ მართვის ყოველდღიურ და ყოველკვირეულ ხანგრძლივობას, ყოველდღიური და ყოველკვირეული შესვენებებისა და დასვენების ხანგრძლივობას, მოძრაობის სიჩქარეებს;
 - ❖ წინა დღეების სარეგისტრაციო ფურცლებს, რომლებიც უნდა იქონიონ ავტოსატრანსპორტო საშუალებებზე და/ან საქიროების შემთხვევაში მონაცემები, რომლებიც იმავე პერიოდის განმავლობაში ინახება მძღოლის ბარათზე და/ან საკონტროლო მოწყობილობის მეხსიერების ბლოკში და/ან ამონაბეჭდზე;
 - ❖ საკონტროლო მოწყობილობის შესაბამისობას AETR-ის შეთანხმების მოთხოვნებთან და მის გამართულ ფუნქციონირებას.
6. შემოწმება კომპანიებში (საწარმოებში), გარდა გზაზე შესამოწმებელი ელემენტებისა უნდა შეიცავდეს შემდეგ ელემენტებს:
- ❖ სარეგისტრაციო ფურცლებიდან და ანაბეჭდებიდან მიღებული მონაცემების შენახვასა და გამოყენებას, აგრეთვე ციფრული ტაქოგრაფების მოხსოვრობიდან და მძღოლების ბარათებიდან მონაცემების რეგულარულ გადმოტვირთვას და მათ შენახვასა და გამოყენებას;
 - ❖ დასვენების ყოველკვირეული პერიოდების ხანგრძლივობას და მართვის პერიოდებს ამ დასვენების პერიოდებს შორის;
 - ❖ მართვის ხანგრძლივობის შეზღუდვას ორი კვირის მანძილზე;
 - ❖ კომპენსაციის გაცემას დასვენების ყოველკვირეული პერიოდების შემცირებისათვის;
 - ❖ სარეგისტრაციო ფურცლების და/ან ავტოსატრანსპორტო საშუალებისა და მძღოლის ბარათის მონაცემების და ამონაბეჭდების და მძღოლების სამუშაო დროის ფურცლების გამოყენებას.
7. ზემოაღნიშნული ნორმატიული აქტების მოთხოვნათა დარღვევისათვის პასუხისმგებლობა განისაზღვრება საქართველოს ადმინისტრაციულ სამართალდარღვევათა კოდექსის 127¹ მუხლის მე-7 და მე-8 ნაწილებით, კერძოდ:
- ❖ საერთაშორისო საავტომობილო გადაზიდვა-გადაყვანის „საერთაშორისო საავტომობილო მიმოსვლის მწარმოებელი სატრანსპორტო საშუალებების ეკიპაჟების მუშაობის შესახებ“ ევროპის შეთანხმების (AETR) წესების დარღვევით განხორციელება – გამოიწვევს დაჯარიმებას 500 ლარის ოდენობით;
 - ❖ საერთაშორისო საავტომობილო გადაზიდვა-გადაყვანის განმახორციელებელი საწარმოს „საერთაშორისო საავტომობილო მიმოსვლის მწარმოებელი სატრანსპორტო საშუალებების ეკიპაჟების მუშაობის შესახებ“ ევროპის შეთანხმების (AETR) წესების დარღვევით საქმიანობა – გამოიწვევს დაჯარიმებას 5000 ლარამდე.

**ევროპის შეთანხმება საერთაშორისო საავტომობილო მიმოსვლის
მნარმოებელი სატრანსპორტო საშუალებების ეკიპაჟების მუშაობის
შესახებ**

(კონსოლიდირებული ვერსია)

ხელშემკვერელი მხარეები,

სურთ რა ხელი შეუწყონ მგზავრთა საერთაშორისო საავტომობილო გადაყვანისა და ტვირთბრუნვის განვითარებასა და გაუმჯობესებას,

დარწმუნებული არიან რა საგზაო მოძრაობის უსაფრთხოების გაზრდის, შრომის საერთაშორისო ორგანიზაციის პრინციპების შესაბამისად საერთაშორისო საავტომობილო ტრანსპორტის საწარმოებში შრომის პირობების რეგლამენტაციის და ასეთი რეგლამენტაციის დაცვის უზრუნველყოფის ზოგიერთი ზომის ერთობლივად შემუშავების აუცილებლობაში, შეთანხმდნენ შემდეგზე:

მუხლი 1

განსაზღვრებანი

წინადადებაში შეთანხმებაში ნიშნავს:

- a) "სატრანსპორტო საშუალება" - ნებისმიერ ავტომობილს ან მისაბმელს; ეს ტერმინი სატრანსპორტო საშუალებების ნებისმიერ შემადგენლობას მოიცავს;
- b) "ავტომობილი" - ნებისმიერ ავტოსაგზაო თვითმავალ სატრანსპორტო საშუალებას, რომელიც ჩვეულებრივ გამოიყენება გზებზე ადამიანების გადაყვანის ან ტვირთის გადაზიდვისათვის ან გზებზე ადამიანების გადასაყვანად ან ტვირთის გადასაზიდად გამოყენებული საშუალებების ბუქსირებისათვის; ეს ტერმინი არ მოიცავს სასოფლო-სამეურნეო ტრაქტორებს;
- c) "მისაბმელი" - ნებისმიერ სატრანსპორტო საშუალებას, რომელიც გათვალისწინებულია ავტომობილით მისი ბუქსირებისათვის; ეს ტერმინი მოიცავს აგრეთვე ნახევარმისაბმელებს;
- d) "ნახევარმისაბმელი" - ნებისმიერ მისაბმელს, რომელიც გათვალისწინებულია ავტომობილთან იმგვარად მისაბმელად, რომ მისი ნაწილი ეყრდნობა ავტომობილს, და ამ უკანასკნელზე მოდის ნახევარმისაბმელის და მისი ტვირთის წონის მნიშვნელოვანი ნაწილი;
- e) "სატრანსპორტო საშუალებათა შემადგენლობა" - გადაბმულ სატრანსპორტო საშუალებებს, რომლებიც საგზაო მოძრაობაში ერთ მთლიანობად მონაწილეობენ;
- f) "ნებადართული მაქსიმალური მასა" ¹ - დატვირთული სატრანსპორტო საშუალების მაქსიმალური მასა, გამოცხადებული დასაშვებად იმ სახელმწიფოს კომპეტენტური ორგანოს მიერ, სადაც რეგისტრირებულია სატრანსპორტო საშუალება;
- g) "საავტომობილო მიმოსვლა" ² - ნებისმიერი გადაადგილება მთელი რეისის ან მისი ნაწილის განმეორებაში, საზოგადო სარგებლობისათვის გახსნილ გზებზე, ცარიელი ანდა ხალხითა ან ტვირთით სავსე სატრანსპორტო საშუალებისა, რომელიც გამოიყენება მგზავრების გადასაყვანად და ტვირთის გადასაზიდად;
- h) "საერთაშორისო სატრანსპორტო მიმოსვლა" - ნებისმიერ საავტომობილო მიმოსვლას ერთი საზღვრის გადაკვეთით მაინც;
- i) "რეგულარული ხაზები" ³ - ხაზებს, რომლებიც უზრუნველყოფს მგზავრების გადაყვანას დადგენილი მარშრუტებით მოძრაობის კონკრეტულად მითითებულ ინტერვალებში წინასწარ განსაზღვრულ გაჩერებებზე მგზავრების ჩასხდომით და გადმოსხდომით.

ხაზების ექსპლუატაციის მარეგულირებელ წესებში ან მათ შემცვლელ დოკუმენტებში, რომლებიც დამტკიცებულია ხელშემკვერელი მხარეების კომპეტენტური ორგანოების მიერ და გამოქვეყნებულია გადამზიდველის მიერ მათ ძალაში შესვლამდე, კონკრეტულადაა მითითებული მიმოსვლის პირობები და, კერძოდ, ხაზებით მოძრაობის სიხშირე, განრიგები, ტარიფები და მგზავრთა გადაყვანის ვალდებულება, თუ ასეთი პირობები კანონით ან წესებით არ არის განსაზღვრული.

იმის ორგანიზაციის მიუხედავად, ვინც ასეთ მიმოსვლას აგვარებს, ხაზები, რომლებიც უზრუნველყოფს კონკრეტულად მითითებული კატეგორიის მგზავრების გადაყვანას, სხვა მგზავრების გამორიცხვით, თუ ასეთი ხაზების ექსპლუატაცია ხდება ამ განსაზღვრების პირველ ქვეკუნქტში მითითებული პირობებით, რეგულარულ ხაზებად ითვლება. ასეთი ხაზები, კერძოდ ისეთები, რომლებიც უზრუნველყოფს მუშების მიყვანას სამუშაო ადგილზე და უკან დაბრუნებას ან მოსწავლეების მიყვანას სკოლაში და უკან დაბრუნებას,

¹ განსაზღვრება შეცვლილია მე-6 შესწორების საფუძველზე

² განსაზღვრება შემოღებულია მე-2 შესწორების საფუძველზე და შეცვლილია მე-6 შესწორების საფუძველზე

³ განსაზღვრება შემოღებულია მე-2 შესწორების საფუძველზე

შემდგომში "სპეციალიზებულ რეგულარულ ხაზებად" იწოდება;

- j) „მძლოლი“⁴ - ნებისმიერი პირი, მიუხედავად იმისა დაქირავებულია იგი თუ არა, რომელიც მართავს სატრანსპორტო საშუალებას თუნდაც დროის მოკლე პერიოდის განმავლობაში ან იმყოფება სატრანსპორტო საშუალებაზე თავის მოვალეობათა ფარგლებში, რათა საჭიროების შემთხვევაში მართოს იგი;
- k) "კვიპაის წევრი" - მძლოლს ან ნებისმიერ შემდეგ პირს, იმისდა მიუხედავად, დაქირავებით მუშაობენ ისინი თუ არა;
 - i) თანმხლები, ანუ ნებისმიერი პირი, რომელიც ახლავს მძლოლს, რათა დახმარება გაუწიოს ზოგიერთი მანევრის შესრულებისას ან ჩვეულებრივ აქტიურად მონაწილეობს სატრანსპორტო ოპერაციებში, თუმცა არ წარმოადგენს მძლოლს ამ მუხლის "j" ქვეპუნქტში მითითებული მნიშვნელობით;
 - ii) კონდუქტორი, ანუ ნებისმიერი პირი, რომელიც ახლავს მგზავრების გადამყვანი სატრანსპორტო საშუალების მძლოლს, კერძოდ, იმ მიზნით, რომ გასცეს ან შეამოწმოს ბილეთები ან სხვა დოკუმენტები, რომლებიც მგზავრს აძლევს ამ სატრანსპორტო საშუალებით მგზავრობის უფლებას;
- l) „კვირა“⁵ - დროის პერიოდს ორშაბათს 00.00 საათიდან კვირას 24.00 საათამდე;
- m) „დასვენება“⁶ - ნებისმიერი უწყვეტი პერიოდი, რომლის განმავლობაშიც მძლოლს შეუძლია საკუთარი დროის განკარგვა;
- n) ⁷ „შესვენება“ - ნებისმიერი პერიოდი, რომლის განმავლობაშიც მძლოლს არ შეუძლია მართოს სატრანსპორტო საშუალება ან შესარულოს ნებისმიერი სხვა სამუშაო, და რომელიც გამოიყენება მხოლოდ და მხოლოდ ძალების აღსადგენად“;
- o) „დასვენების ყოველდღიური პერიოდი“ - ყოველდღიური პერიოდი, რომლის განმავლობაშიც მძლოლს შეუძლია თავისუფლად განკარგოს საკუთარი დრო, და რომელიც მოიცავს „დასვენების ნორმალურ ყოველდღიურ პერიოდს“ და „დასვენების შემოკლებულ ყოველდღიურ პერიოდს“:

„დასვენების ნორმალური ყოველდღიური პერიოდი“ - დასვენების ნებისმიერი პერიოდი არანაკლებ 11 საათის ხანგრძლივობით. ალტერნატიული ვარიანტის სახით დასვენების ეს ნორმალური ყოველდღიური პერიოდი შეიძლება დაიყოს ორ პერიოდად, რომელთაგან პირველი უნდა წარმოადგენდეს უწყვეტ პერიოდს არანაკლებ 3 საათის ხანგრძლივობით და მეორე - უწყვეტ პერიოდს არანაკლებ 9 საათის ხანგრძლივობით;

- „დასვენების შემცირებული ყოველდღიური პერიოდი“ - დასვენების ნებისმიერი პერიოდი არანაკლებ 9 საათის, მაგრამ 11 საათზე ნაკლები ხანგრძლივობით;

- p) „დასვენების ყოველკვირეული პერიოდი“ - ყოველკვირეული პერიოდი, რომლის განმავლობაშიც მძლოლს შეუძლია თავისუფლად განკარგოს საკუთარი დრო, და რომელიც მოიცავს „დასვენების ნორმალურ ყოველკვირეულ პერიოდს“ და „დასვენების შემოკლებულ ყოველკვირეულ პერიოდს“;

„დასვენების ნორმალური ყოველკვირეული პერიოდი“- დასვენების ნებისმიერი პერიოდი არანაკლებ 45 საათის ხანგრძლივობით;

„დასვენების შემცირებული ყოველკვირეული პერიოდი“- დასვენების ნებისმიერი პერიოდი არანაკლებ 45 საათის ხანგრძლივობით, რომელიც შეიძლება შემოკლდეს შეთანხმების 8(6) მუხლში მოცემულ დებულებათა შესრულების პირობით, მინიმუმ 24 თანამდევრულ საათამდე;

- q) „სხვა სამუშაო“ - სხვა ნებისმიერი საქმიანობა გარდა სატრანსპორტო საშუალების მართვისა, მათ შორის იმავე ან სხვა დამსაქმებელზე მუშაობაც, სატრანსპორტო სექტორში ან მის გარეთ. ეს ტერმინი არ მოიცავს ლოდინის დროს და დროს, რომელიც არ გამოიყენება მოძრავი სატრანსპორტო საშუალების, ბორნის ან მატარებლის, სამართავად ან მასში არაა გატარებული;
- r) „მართვის ხანგრძლივობა“ - დრო, რომელიც გამოიყენება მართვისათვის, დარეგისტრირებული ავტომატურად ან ნახევრაავტომატურად ანდა ხელით, წინამდებარე შეთანხმებით განსაზღვრული პირობების შესაბამისად;

4 განსაზღვრება შეცვლილია მე-6 შესწორების საფუძველზე

5 განსაზღვრება შემოღებულია მე-2 შესწორების საფუძველზე

6 განსაზღვრება შემოღებულია მე-2 შესწორების საფუძველზე და შეცვლილია მე-6 შესწორების საფუძველზე

7 განსაზღვრებები (ბ) -დან (წ) -ის ჩათვლით შემოღებულია მე-6 შესწორების საფუძველზე

- s) „მართვის ყოველდღიური ხანგრძლივობა“ - მართვის საერთო, ჯამური ხანგრძლივობა დასვენების ერთი ყოველდღიური პერიოდის დასრულებასა და შემდგომი ყოველდღიური დასვენების პერიოდის დასაწყისის შორის ან დასვენების ყოველდღიურ და ყოველკვირეულ პერიოდებს შორის;
- t) „მართვის ყოველკვირეული ხანგრძლივობა“ - მართვის საერთო ჯამური ხანგრძლივობა კვირის განმავლობაში;
- u) „მართვის პერიოდი“ - მართვის ჯამური ხანგრძლივობა იმ მომენტიდან, როცა მძღოლი იწყებს სატრანსპორტო საშუალების მართვას დასვენებისა და შესვენების პერიოდის შემდგომ და დასვენებისა და შესვენების შემდგომი პერიოდის დაწყებამდე. მართვის პერიოდი შეიძლება იყოს უწყვეტი ან დაიყოს ცალკეულ პერიოდებად;
- v) „რამდენიმეკაციანი ეკიპაჟი“ - სიტუაცია, როდესაც მართვის თითოეული პერიოდის განმავლობაში ყოველდღიური დასვენების ნებისმიერ ორ თანამიმდევრულ პერიოდს შორის ან დასვენების ყოველდღიურ და ყოველკვირეულ პერიოდებს შორის სატრანსპორტო საშუალებაში მის სამართავად იმყოფება სულ ცოტა ორი მძღოლი. მართვის პირველი საათის განმავლობაში რამდენიმეკაციანი ეკიპაჟის შემადგენლობაში სხვა მძღოლის ან მძღოლების ყოფნა ფაქტულტატურია, თუმცა დაანარჩენი პერიოდის მანძილზე ასეთი ყოფნა სავალდებულოა;
- w) „სატრანსპორტო საწარმო“ - ნებისმიერი ფიზიკური პირი, ნებისმიერი იურიდიული პირი, ნებისმიერი ვაჭრობიანობა და პირთა ჯგუფი, რომელიც არ წარმოადგენს სამართალსუბიექტს, იქნება ეს კომერციული თუ სხვა ხასიათის, ანდა ნებისმიერი ოფიციალურ ორგანო, რომელიც საკუთრივ სამართალსუბიექტს წარმოადგენს ან დამოკიდებულია ხელისუფლების ორგანოზე, რომელიც ასეთ სამართალსუბიექტს წარმოადგენს, და რომელიც მონაწილეობენ საავტომობილო გადაზიდვაში, იქნება ეს დაქირავებით თუ ანაზღაურებით, თუ საკუთარი ხარჯით.

მუხლი 2⁸

გამოყენების სფერო

1. წინამდებარე შეთანხმება გამოიყენება თითოეული ხელშემკვრელი მხარის ტერიტორიაზე ყველა საერთაშორისო საავტომობილო მიმოსვლის მიმართ, რომელსაც ახორციელებს ნებისმიერი სატრანსპორტო საშუალება, რეგისტრირებული ზემოხსენებული ხელშემკვრელი მხარის ტერიტორიაზე ან სხვა ნებისმიერი ხელშემკვრელი მხარის ტერიტორიაზე.
2. თუმცა, თუკი ხელშემკვრელი მხარეები, რომელთა ტერიტორიაზეც ხორციელდება მიმოსვლა, არ შეთანხმდებიან საპირისპიროს შესახებ, წინამდებარე შეთანხმება არ გამოიყენება საერთაშორისო საავტომობილო ტვირთზიდვის მიმართ, რომელიც სრულდება:
 - a) სატრანსპორტო საშუალებათა მიერ, რომლებიც გამოიყენება ტვირთის გადასაზიდვად და რომელთა ნებადართული მაქსიმალური მასა, მისაბმელებისა და ნახევარმისაბმელების მასის ჩათვლით, არ აღემატება 3,5 ტონას;
 - b) სატრანსპორტო საშუალებათა მიერ, რომლებიც გამოიყენება მგზავრთა გადასაცვანად და რომლებსაც თავიანთი კონსტრუქციისა და აღჭურვილობის გამო შეუძლიათ გადაიყვანონ არა უმეტეს ცხრა კაცისა, მათ შორის მძღოლის ჩათვლით, და განკუთვნილია ამ მიზნისათვის;
 - c) სატრანსპორტო საშუალებათა მიერ, რომლებიც გამოიყენება მგზავრთა გადასაცვანად რეგულარულ ხაზებზე, რომელთა სიგრძეც არ აღემატება 50 კმ;
 - d) სატრანსპორტო საშუალებათა მიერ, რომელთა მაქსიმალური ნებადართული სიჩქარე არ აღემატება 40კმ/სთ;
 - e) სატრანსპორტო საშუალებათა მიერ, რომლებიც იმყოფება შეიარაღებული ძალების, სამოქალაქო თავდაცვის ორგანოების, სახანძრო სამსახურის და საზოგადოებრივი წესრიგის დაცვის ძალების საკუთრებაში ან მათ მიერ მძღოლის გარეშე დაქირავებული, როდესაც გადაზიდვა ხორციელდება ამ სამსახურებზე დაკისრებული ამოცანების შესრულების ფარგლებში, ან მათი კონტროლით;
 - f) სატრანსპორტო საშუალებათა მიერ, რომლებიც გამოიყენება საგანგებო ვითარებაში ან სამაშველო ოპერაციების მსვლელობისას, მათ შორის ჰუმანიტარული ტვირთის არაკომერციული გადატანისას;

⁸ შეცვლილია თანამიმდევრობით მე-2 და მე-6 შესწორებების საფუძველზე

- g) სპეციალური სატრანსპორტო საშუალებების მიერ, რომლებიც გამოიყენება სამედიცინო მიზნებით;
- h) სპეციალურ საავარიო სატრანსპორტო საშუალებათა მიერ, რომელთა ექსპლუატაციაც წარმოებს მათი მიწერის პუნქტიდან 100 კმ ფარგლებში;
- i) სატრანსპორტო საშუალებათა მიერ, რომლებიც გადის საგზაო გამოცდებს ტექნიკის სრულყოფის, რემონტის ან მომსახურების მიზნით, და ახალი ან ხელახლა აღჭურვილი სატრანსპორტო საშუალებების მიერ, რომლებიც ჯერ კიდევ არ ჩაუბარებიათ საექსპლუატაციოდ;
- jj) სატრანსპორტო საშუალებათა მიერ, რომელთა ნებადართული მაქსიმალური მასა არ აღემატება 7,5 ტონას და რომლებიც გამოიყენება ტვირთის არაკომერციული გადაზიდვისათვის;
- k) კომერციული სატრანსპორტო საშუალებების მიერ, რომლებსაც აქვთ ისტორიული სტატუსი იმ ხელშემკვრელი მხარის კანონმდებლობის მიხედვით, სადაც წარმოებს მათი ექსპლუატაცია, და რომლებიც გამოიყენება არაკომერციული მგზავრთა გადაყვანისა და ტვირთის გადაზიდვისთვის.

მუხლი 3⁹

შეთანხმების ზოგიერთი დებულების გამოყენება იმ სახელმწიფოთა სატრანსპორტო საშუალებე-თა განხორციელებული საავტომობილო მიმოსვლისათვის, რომლებიც არ არიან ხელშემკვრელი მხარეები

1. ყოველი ხელშემკვრელი მხარე თავის ტერიტორიაზე იმ სახელმწიფოს ტერიტორიაზე რეგისტრირებული ნებისმიერი სატრანსპორტო საშუალებით განხორციელებული საერთაშორისო საავტომობილო მიმოსვლისადმი, რომელიც არ არის წინამდებარე შეთანხმების ხელშემკვრელი მხარე, გამოიყენებს იმაზე არანაკლებ მკაცრ დებულებებს, რომლებიც გათვალისწინებულია წინამდებარე შეთანხმების მე-5, მე-6, მე-7, მე-8, მე-9 და მე-10 მუხლებით.
2. a) მაგარამ იმ შემთხვევაში, როდესაც სატრანსპორტო საშუალება რეგისტრირებულია სახელმწიფოში, რომელიც არ წარმოადგენს წინამდებარე შეთანხმების ხელშემკვრელ მხარეს, თითოეულ ხელშემკვრელ მხარეს შეუძლია, საკონტროლო მოწყობილობის ნაცვლად, რომელიც შეესაბამება წინამდებარე შეთანხმების დანართში არსებულ სპეციფიკაციებს, შემოიფარგლოს ყოველდღიური სარეგისტრაციო ფურცლების წარდგენის მოთხოვნით, რომელსაც ხელით ავსებს ეკიპაჟის ყოველი წევრი პირველი ხელშემკვრელი მხარის ტერიტორიაზე შესვლის მომენტიდან ათვლილ დროის მონაკვეთში.
- ბ) ამ მიზნით ეკიპაჟის თითოეულმა წევრმა საკუთარი ხელით უნდა შეიტანოს სარეგისტრაციო ფურცელში, წინამდებარე შეთანხმების მე-12 მუხლით განსაზღვრულ გრაფიკულ გამოსახულებათა გამოყენებით, ინფორმაცია თავისი პროფესიული საქმიანობისა და დასვენების შესახებ.

მუხლი 4¹⁰

ზოგადი პრინციპები

ყოველ ხელშემკვრელ მხარეს შეუძლია გამოიყენოს უფრო მაღალი მინიმალური ან უფრო დაბალი მაქსიმალური მოთხოვნები იმ მოთხოვნებთან შედარებით, რომლებიც მითითებულია

5-8 მუხლებში. ამის მიუხედავად წინამდებარე შეთანხმების დებულებები კვლავაც გამოიყენება იმ სხვა სახელმწიფოში რეგისტრირებული სატრანსპორტო საშუალებით საერთაშორისო საავტომობილო მიმოსვლის მწარმოებელი მძღოლების მიმართ, რომელიც არის ან არ არის წინამდებარე შეთანხმების ხელშემკვრელი მხარე.

მუხლი 5¹¹

ეკიპაჟის წევრები

1. ტვირთბრუნვაზე დასაქმებული მძღოლებისათვის დაწესებულია შემდეგი მინიმალური ასაკი:
 - a) სატრანსპორტო საშუალებების, მათ შორის, საჭიროების შემთხვევაში, იმ მისაბმელების ან ნახევარმისაბმელების მძღოლებისათვის, რომელთა დაშვებული მაქსიმალური წონა არ აღემატება 7,5 ტონას, არანაკლებ 18 წელი;

9 შეცვლილია 1-ლი, მე-2 და მე-6 შესწორებების საფუძველზე

10 შეცვლილია მე-2 შესწორების საფუძველზე

11 შეცვლილია მე-2 შესწორების საფუძველზე

b) სხვა სატრანსპორტო საშუალებების მძღოლებისათვის:

არანაკლებ 21 წელი ან არანაკლებ 18 წელი იმ პირობით, რომ ამ პირებს აქვთ ერთ-ერთი ხელშემკვრელი მხარის მიერ აღიარებული პროფესიული ვარგისიანობის და მათ მიერ ტვირთის გადაზიდვისათვის გათვალისწინებული სატრანსპორტო საშუალებების მძღოლების მოსამზადებელი კურსების დამთავრების დამადასტურებელი მოწმობა. ხელშემკვრელი მხარეები ერთმანეთს აცნობებენ საერთაშორისო ტვირთზიდვაში დასაქმებულ მძღოლებთან დაკავშირებული მომზადების მინიმალური ეროვნული დონის და სხვა შესაბამისი პირობების შესახებ, წინამდებარე შეთანხმების შესაბამისად.

2. მგზავრების გადაყვანით დასაქმებული მძღოლი 21 წელზე ახალგაზრდა არ უნდა იყოს. მძღოლი, რომელიც დასაქმებულია მგზავრების გადაყვანით სატრანსპორტო საშუალების მიწერის ჩვეულებრივი ადგილიდან 50 კმ-ზე მეტი რადიუსის მარშრუტებით, გარდა ამისა, უნდა აკმაყოფილებდეს ერთ-ერთ შემდეგ პირობას:

- a) მას უნდა ჰქონდეს იმ სატრანსპორტო საშუალებების მძღოლად მუშაობის სულ ცოტა ერთი წლიანი სტაჟი, რომელთა დაშვებული მაქსიმალური წონა 3,5 ტონას არ აღემატება;
- b) მას უნდა ჰქონდეს იმ სატრანსპორტო საშუალებების მძღოლად მუშაობის სულ ცოტა ერთი წლის სტაჟი, რომლებიც გათვალისწინებულია ამ სატრანსპორტო საშუალებების მიწერის ჩვეულებრივი ადგილიდან 50 კმ-ზე მეტი რადიუსის მარშრუტებით მგზავრების გადაყვანისათვის ან იმ სხვა ტიპის მგზავრთა გადაყვანისათვის, რომლებზეც არ ვრცელდება წინამდებარე შეთანხმების მოქმედება, იმ პირობით, რომ კომპეტენტური ორგანო ჩათვლის, რომ ამ ხნის განმავლობაში მან შეიძინა საჭირო გამოცდილება;
- c) მას უნდა ჰქონდეს პროფესიული მომზადების დამადასტურებელი მოწმობა, რომელსაც აღიარებს ერთ-ერთი ხელშემკვრელი მხარე და რომელიც ადასტურებს, რომ მან დაამთავრა მგზავრთა გადაყვანისათვის გათვალისწინებული სატრანსპორტო საშუალებების მძღოლის მოსამზადებელი კურსები.

მუხლი 6¹²

მართვის ხანგრძლივობა

- 1. მართვის ყოველდღიური ხანგრძლივობა, განსაზღვრული წინამდებარე შეთანხმების 1s) მუხლით, არ უნდა აღემატებოდეს ცხრა საათს. იგი შეიძლება გაიზარდოს მაქსიმუმ 10 საათამდე არა უმეტეს კვირაში ორჯერ.
- 2. მართვის ყოველკვირეული ხანგრძლივობა, განსაზღვრული წინამდებარე შეთანხმების 1t) მუხლით, არ უნდა აღემატებოდეს 56 საათს.
- 3. მართვის საერთო ჯამური ხანგრძლივობა ნებისმიერი ორი ერთმანეთის მომდევნო კვირის განმავლობაში არ უნდა აღემატებოდეს 90 საათს.
- 4. მართვის პერიოდები მოიცავს მართვის ნებისმიერ დროს ხელშემკვრელ მხარეთა და იმ სახელმწიფოთა ტერიტორიაზე, რომლებიც არ წარმოადგენენ ხელშემკვრელ მხარეებს.
- 5. მძღოლი სხვა სამუშაო დროდ არეგისტრირებს ნებისმიერი დროს, დახარჯულს 1 q) მუხლის შესაბამისად, ასევე ნებისმიერ დროს, დახარჯულს სატრანსპორტო საშუალების სამართავად, რომელიც გამოიყენება კომერციული ოპერაციებისათვის, რომლებიც არ ექვემდებარება წინამდებარე შეთანხმების გამოყენების სფეროს მოქმედებას, და არეგისტრირებს თავისი ყოფნის ნებისმიერ პერიოდს, როგორც ამას ითვალისწინებს წინამდებარე შეთანხმების დანართის 12.3 c) მუხლი. ასეთი მონაცემების რეგისტრაცია ხდება ან ხელით სარეგისტრაციო ფურცელზე, ანდა ხელის სარეგისტრაციო საშუალებათა გამოყენებით ჩამწერ მოწყობილობაზე.

მუხლი 7¹³

შესვენება

- 1. ოთხნახევარი საათის განმავლობაში მართვის პერიოდის შემდეგ მძღოლმა უნდა შეისვენოს არანაკლებ 45 წუთისა, თუ არ დგება დასვენების პერიოდი.
- 2. ეს შესვენება, განსაზღვრული წინამდებარე შეთანხმების 1 n) მუხლით, შეიძლება შეიცვალოს არანაკლებ 15 წუთის ხანგრძლივობის შესვენებით, რომელსაც მოჰყვება შესვენება არანაკლებ 30 წუთის

¹² შეცვლილია მე-2 და მე-6 შესწორებების საფუძველზე

¹³ შეცვლილია მე-2 და მე-6 შესწორებების საფუძველზე

ხანგრძლივობით, რომლებიც ნაწილდება მართვის პერიოდზე ან ამ პერიოდის შემდგომ ისეთნაირად, რათა ეს შეესაბამებოდეს 1 პუნქტის დებულებებს.

- წინამდებარე მუხლის მიზნებისათვის ლოდინის დრო, ასევე დრო, რომელიც არ გამოიყენება სამართავად და გატარებულია მოძრავ სატრანსპორტო საშუალებაში, ბორანზე ან მატარებელში, არ განიხილება როგორც „სხვა სამუშაო“, განსაზღვრული წინამდებარე შეთანხმების 1 q) მუხლით, და უნდა კვალიფიცირდებოდეს როგორც „შესვენება“.
- ამ მუხლის საფუძველზე დაცული შესვენებები არ მიიჩნევა შესვენების ყოველდღიურ პერიოდებად.

მუხლი 8¹⁴

დასვენების ხანგრძლივობა

- მძღოლმა უნდა გამოიყენოს 1 o) და p) მუხლებით განსაზღვრული დასვენების ყოველდღიური და ყოველკვირეული პერიოდები.
- დასვენების წინა ყოველდღიური პერიოდის ან ყოველკვირეული პერიოდის დასრულებიდან ყოველი 24-საათიანი პერიოდის განმავლობაში მძღოლმა უნდა გამოიყენოს ახალი ყოველდღიური დასვენების პერიოდი. თუკი ყოველდღიური დასვენების პერიოდის ის ნაწილი, რომელიც ემთხვევა ამ 24-საათიან პერიოდს, შეადგენს როგორც მინიმუმ 9 საათს, მაგრამ 11 საათზე ნაკლებს, მაშინ ეს დასვენებები ყოველდღიური პერიოდი განიხილება როგორც შემცირებული ყოველდღიური დასვენების პერიოდი.
- მე-2 პუნქტიდან გადახვევით ყოველდღიური ან ყოველკვირეული დასვენების პერიოდის დასრულებიდან 30 საათის განმავლობაში მძღოლი, რომელიც შედის 1 ვ) მუხლით განსაზღვრული რამდენიმეკაციანი ეკიპაჟის შემადგენლობაში, უნდა სარგებლობდეს ახალი ყოველდღიური დასვენების პერიოდით, როგორც მინიმუმ 9 საათის ხანგრძლივობით.
- დასვენების ყოველდღიური პერიოდი შეიძლება გაიზარდოს ნორმალური ყოველდღიური დასვენების ან შემცირებული ყოველკვირეული დასვენების პერიოდამდე.
- მძღოლს შეიძლება ჰქონდეს არაუმეტეს სამი შემცირებული ყოველდღიური დასვენების პერიოდის დასვენების ნებისმიერ ორ ყოველკვირეულ პერიოდს შორის.
- a) ნებისმიერი ორი ერთმანეთის მომდევნო კვირის მანძილზე მძღოლმა უნდა გამოიყენოს სულ ცოტა:
 - დასვენების ორი ნორმალური ყოველკვირეული პერიოდი, ან
 - დასვენების ერთი ნორმალური ყოველკვირეული და ერთი შემცირებული ყოველკვირეული პერიოდი არანაკლებ 24 საათის ხანგრძლივობით. ოღონდ ეს შემცირება შეიძლება ანაზღაურდეს დასვენების ეკვივალენტური პერიოდით, რომელიც გამოიყენება მთლიანად მესამე კვირის ბოლომდე, რომელიც მოსდევს მოცემულ კვირას.

დასვენების ყოველკვირეული პერიოდი უნდა იწყებოდეს არა უგვიანეს ექვსი 24-საათიანი პერიოდებისა, რომლებიც იწყება დასვენების წინა ყოველკვირეული პერიოდის დასრულების შემდეგ.

b) 6 a) პუნქტის დებულებებიდან გადახვევით მძღოლს, რომელიც ახორციელებს ერთჯერად საერთაშორისო მგზავრთა გადაყვანას, გარდა რეგულარულ ხაზებზე გადაყვანისა, შეუძლია გადადოს ყოველკვირეული დასვენება არა უმეტეს თორმეტი მომდევნო 24-საათიანი პერიოდისა, რომლებიც მოჰყვება დასვენების წინა ნორმალურ ყოველკვირეულ პერიოდს, იმ პირობით რომ:

i) მგზავრობა გრძელდება არანაკლებ 24 მომდევნო საათისა ხელშემკვრელი მხარის ან მესამე მხარის ტერიტორიაზე, რომელიც არ არის მხარე, სადაც დაიწყო მგზავრობა და

ii) მოცემული გადახვევის გამოყენების შემდგომ მძღოლი იყენებს:

a. ან ორ ნორმალურ ყოველკვირეულ დასვენებას, ან

b. ერთ ნორმალურ და ერთ შემცირებულ ყოველკვირეული დასვენების პერიოდს ხანგრძლივობით არანაკლებ 24 საათისა. ოღონდ ეს შემცირება უნდა ანაზღაურდეს დასვენების ეკვივალენტური პერიოდით, თუ იგი არ გამოიყენება მთლიანად იმ მესამე კვირის ბოლომდე, რომელიც მოსდევს გადახვევის პერიოდის დასასრულს. და

14 შეცვლილია მე-2 და მე-6 შესწორებების საფუძველზე

iii) ოთხი წლის შემდგომ მას მერე, რაც რეგისტრაციის ქვეყანამ დანერგა ციფრულსაკონტროლო მოწყობილობა, სატრანსპორტო საშუალება საკონტროლო მოწყობილობით აღჭურვილია AETR დანართის 1 B დამატების მოთხოვნათა შესაბამისად, და

iv) 2014 წლის 1 იანვრის შემდეგ, 22:00-დან 06:00-მდე პერიოდში მართვის შემთხვევაში, ეკიპაჟი შედგება რამდენიმე ადამიანისგან, ან მე-7 მუხლში მითითებული მართვის პერიოდი შემცირებულია 3 სათამდე.

C) 6 ა) პუნქტის დებულებათა გადახვევით რამდენიმეკაციანი ეკიპაჟის მძღოლებს უნდა ჰქონდეთ ნორმალური ყოველკვირეული დასვენების პერიოდი არანაკლებ 45 საათისა ყოველ კვირას. ეს პერიოდი შეიძლება შემცირდეს არა უმეტეს 24 სათამდე (დასვენების შემცირებული ყოველკვირეული პერიოდი). მაგრამ თითოეული შემცირება უნდა ანაზღაურდეს დასვენების ეკვივალენტური პერიოდით, თუ იგი გამოიყენება მთლიანად მესამე კვირის დასასრულამდე, რომელიც მოსდევს მოცემულ კვირას.

დასვენების ყოველკვირეული პერიოდი უნდა იწყებოდეს არა უგვიანეს ექვსი 24-საათიანი პერიოდის დასრულებისა, რომლებიც იწყება დასვენების წინა ყოველკვირეული პერიოდის შემდგომ.

7. ნებისმიერი დასვენება, რომელიც არ გამოიყენება როგორც ანაზღაურება დასვენების ყოველკვირეული პერიოდის შემცირებისათვის, უნდა შეუერთდეს არანაკლებ ცხრა საათის ხანგრძლივობის დასვენების ხხვა პერიოდს.
8. მძღოლის შეხედულებისამებრ დასვენების ყოველდღიური და შემცირებული ყოველკვირეული პერიოდები მიწერის ადგილის ფარგლებს გარეთ შეიძლება გამოყენებულ იქნეს სატრანსპორტო საშუალებაზე, თუ მასზე არსებობს სპეციალურად დაყენებული საძილე მოწყობილობები თითოეული მძღოლისათვის, გათვალისწინებულნი სატრანსპორტო საშუალების კონსტრუქციით, და თუ ეს სატრანსპორტო საშუალება იმყოფება სადგომზე.
9. დასვენების ყოველკვირეული პერიოდი, რომელიც თანხვედრა ორ კვირას, შეიძლება მიეკუთვნოს ნებისმიერ ამ კვირას, მაგრამ არა ორივეს ერთდროულად.

მუხლი 8-Bis¹⁵ (გადახვევა მე-8 მუხლიდან)

1. მე-8 მუხლიდან გადახვევით, იმ შემთხვევაში, თუ მძღოლი თან ახლავს სატრანსპორტო საშუალებას, რომელიც გადაიზიდება ბორნით ან მატარებლით, და სარგებლობს ნორმალური ყოველდღიური დასვენების პერიოდით, ეს პერიოდი შეიძლება შეწყვეტილ იქნეს საქმიანობის ხხვა სახეობებით არა უმეტეს ორჯერ, თუკი დაცულია შემდეგი პირობები:
 - a) ყოველდღიური დასვენების პერიოდის ის ნაწილი, რომელიც გატარდება ხმელეთზე, უნდა გამოიყენებოდეს ყოველდღიური დასვენების პერიოდის იმ ნაწილის შემდგომ ან მანამდე, რომელიც გატარდება ბორნის ბორტზე ან მატარებელში;
 - b) პერიოდი ყოველდღიური დასვენების შუალედებს შორის შეიძლება დაგვარად უფრო მოკლე უნდა იყოს და არავითარ შემთხვევაში არ შეიძლება აღემატებოდეს მთლიანობაში ერთ საათს დატვირთვამდე ან გადმოტვირთვის შემდეგ, ამასთან საბაჟო ფორმალობები უნდა ჩართული იქნეს დატვირთვის ან გადმოტვირთვის ოპერაციაში.

ყოველდღიური დასვენების პერიოდის მთელი ამ შუალედების განმავლობაში მძღოლის განკარგულებაში უნდა იყოს საძილე ადგილი.

2. გადაადგილების ნებისმიერი დრო იმ სატრანსპორტო საშუალების მდებარეობის ადგილისაკენ, რომელიც ექვემდებარება წინამდებარე შეთანხმების მოქმედებას, მის საკუთარ პასუხისმგებლობაში მისაღებად, ან უკანა გზაზე, როდესაც სატრანსპორტო საშუალება არ იმყოფება არც მძღოლის საცხოვრებელ ადგილას, არც დამსაქმებლის საოპერაციო ცენტრში, სადაც მდებარეობს მძღოლის მიწერის ადგილი, არ განიხილება როგორც დასვენება ან შესვენება, გარდა იმ შემთხვევებისა, როდესაც მძღოლი იმყოფება ბორანზე ან მატარებელში და შეუძლია ძილისათვის განკუთვნილი შესაბამისი მოწყობილობების გამოყენება.
3. ნებისმიერი დრო, დახარჯული მძღოლის მიერ სატრანსპორტო საშუალების მართვაზე, რომელიც არ ექვემდებარება წინამდებარე შეთანხმების მოქმედებას, გადაადგილებისას იმ სატრანსპორტო საშუალების ადგილსამყოფელისკენ, რომელიც ექვემდებარება წინამდებარე შეთანხმების მოქმედებას, ან ამ ადგილიდან, რომელიც არ წარმოადგენს მძღოლის საცხოვრებელ ადგილს ან დამსაქმებლის საოპერაციო ცენტრს, სადაც მდებარეობს მძღოლის მიწერის ადგილი, განიხილება როგორც „ხხვა სამუშაო“.

¹⁵ შემოღებულია მე-6 შესწორების საფუძველზე

მუხლი 9¹⁶

გამონაკლისი

იმისათვის, რომ საფრთხე არ შეუქმნას საგზაო მოძრაობას და მიაღწიოს ხელსაყრელ სადგომს, მძღოლს შეუძლია გადაუხვიოს წინამდებარე შეთანხმების დებულებებს იმდენად, რამდენადაც ეს საჭიროა სატრანსპორტო საშუალებაში მყოფი პირების, სატრანსპორტო საშუალების ან იქ არსებული ტვირთის უსაფრთხოების უზრუნველყოფისათვის.

მძღოლს შეუძლია მიუთითოს ამ დებულებებიდან გადახვევის ხასიათი და მიზეზი სარეგისტრაციო ფურცელში ან საკონტროლო მოწყობილობის ამონაბეჭდზე ან თავის უწყისში არა უგვიანეს შესაბამის სადგომ ადგილზე მისვლისა.

მუხლი 10¹⁷

საკონტროლო მოწყობილობა

1. ხელშემკვრელი მხარეები მიუთითებენ, რომ მათ ტერიტორიაზე რეგისტრირებულ სატრანსპორტო საშუალებებზე დადგმული იყოს და გამოიყენებოდეს საკონტროლო მოწყობილობა წინამდებარე შეთანხმების მოთხოვნების, მათ შორის მისი დანართის და დამატების თანახმად.
2. საკონტროლო მოწყობილობა წინამდებარე შეთანხმების შინაარსის თანახმად უნდა შეესაბამებოდეს, იმ თვალსაზრისით, რაც შეეხება მის კონსტრუირებას, დამონტაჟებას, გამოყენებას და შემოწმებას, წინამდებარე შეთანხმების მოთხოვნებს, მათ შორის მის დანართსა და დამატებას.
3. მიჩნეულია, რომ საბჭოს 1985 წლის 20 დეკემბრის (EEC) 3821/85 დადგენილების შესაბამისი საკონტროლო მოწყობილობა, იმ თვალსაზრისით, რაც შეეხება მის კონსტრუირებას, დამონტაჟებას, გამოყენებას და შემოწმებას, უნდა შეესაბამებოდეს წინამდებარე შეთანხმების მოთხოვნებს, მათ შორის მის დანართსა და დამატებას.

მუხლი 11¹⁸

საწარმოს მიერ განხორციელებული კონტროლი

1. საწარმომ იმგვარად უნდა მოაგვაროს საავტომობილო მიმოსვლა და სათანადო ინსტრუქცია ჩაუტაროს ეკიპაჟის წევრებს, რომ მათ შეძლონ წინამდებარე შეთანხმების დებულებათა დაცვა.
2. იგი მუდმივად უნდა აკონტროლებდეს მართვის დროს, სხვა სამუშაოს საათებს და დასვენების დროს, რისთვისაც უნდა იყენებდეს მის განკარგულებაში არსებულ ყველა დოკუმენტს, ისეთებს, როგორიცაა პირადი საკონტროლო წიგნაკი. წინამდებარე შეთანხმების დარღვევების აღმოჩენის შემთხვევაში იგი დაუყოვნებლივ უნდა აღმოფხვრიდეს მათ და იღებდეს ზომებს, რათა აღკვეთოს მათი გამეორება მომავალში, მაგალითად, მუშაობისა და მარშრუტების გრაფიკების შეცვლის გზით.
3. დაქირავებით მომუშავე მძღოლებისათვის გადახდა, თუნდაც ეს ხორციელდებოდეს პრემიების ან ხელფასის დანამატების ფორმით, განვილი მანძილთან და/ან გადაზიდული ტვირთის მოცულობასთან დაკავშირებით, აკრძალულია, გარდა იმ შემთხვევებისა, როცა ასეთი გადახდა საფრთხეს არ უქმნის საგზაო მოძრაობას და ხელს არ უწყობს წინამდებარე შეთანხმების დარღვევას.
4. სატრანსპორტო საწარმო პასუხისმგებელია ამ საწარმოს მძღოლების მიერ დაშვებულ დარღვევებზე, მაშინაც კი როდესაც დარღვევა დაშვებულ იქნა სხვა ხელშემკვრელიმხარის ან იმ ქვეყნის ტერიტორიაზე, რომელიც არ წარმოადგენს ხელშემკვრელ მხარეს. ხელშემკვრელ მხარეთა უფლებისათვის, სრული პასუხისმგებლობა სატრანსპორტო საწარმოებს დააკისრონ, ზიანის მიუყენებლად, ხელშემკვრელ მხარეებს შეუძლიათ დადონ პირობა, რომ ასეთი პასუხისმგებლობა წარმოიქმნება საწარმოს მიერ 1 და 2 პუნქტების დარღვევის შემთხვევაში. ხელშემკვრელ მხარეებს შეუძლიათ გაითვალისწინონ ნებისმიერი მტკიცებულება, რომელიც ადასტურებს საფუძვლის არარსებობას დაშვებული დარღვევისათვის სატრანსპორტო საწარმოს პასუხისმგებლობის მისაღებად.
5. საწარმოები, ტვირთის გამგზავნები, ექსპედიტორები, ტურისტული ოპერატორები, გენერალური მოიჯარეები, ქვემოთხარეები და მძღოლების დამსაქმებელი სააგენტოები უზრუნველყოფენ, რათა გადაზიდვის შეთანხმებული სახელშეკრულებო გრაფიკების შედგენისას დაცული იქნეს წინამდებარე შეთანხმების დებულებები.

¹⁶ შეცვლილია მე-2 და მე-6 შესწორებების საფუძველზე

¹⁷ შეცვლილია თანამდებარეობით 1-ლი, მე-2, მე-3 და მე-5 შესწორებების საფუძველზე

¹⁸ შეცვლილია მე-2 და მე-6 შესწორებების საფუძველზე

შეთანხმების გამოყენების უზრუნველყოფის ზომები

1. ყოველი ხელშემკვერელი მხარე მიმართავს ყველა საჭირო ზომას წინამდებარე შეთანხმების დებულებების დაცვის უზრუნველსაყოფად, კერძოდ, გზებსა და საწარმოებში სათანადო კონტროლის განხორციელების გზით, რითაც ყოველწლიურად მოიცავს მძღოლების, საწარმოებისა და ყველა იმ კატეგორიის მიმოსვლის სატრანსპორტო საშუალებების მნიშვნელოვან და რეპრეზენტაციულ ნაწილს, რომელზეც ვრცელდება წინამდებარე შეთანხმების გამოყენების სფერო.

a) ხელშემკვერელ მხარეთა კომპეტენტური ადმინისტრაციული ორგანოები ორგანიზებას უწყვენ კონტროლის ჩატარებას იმგვარად, რომ:

i) ყოველი კალენდარული წლის განმავლობაში შემოწმდეს იმ სატრანსპორტო საშუალებათა მძღოლების სამუშაო დღეების არანაკლებ 1%-სა, რომლებზეც ვრცელდება წინამდებარე შეთანხმება; ეს პროცენტული წილი გაიზრდება როგორც მინიმუმ 2%-მდე 2010 წლის 1 იანვრიდან და, როგორც მინიმუმ, 3%-მდე 2012 წლის 1 იანვრიდან;

ii) საერთო რეზიდენტობის არანაკლებ 15% გზებზე და არანაკლებ 25% - საწარმოებში; 2010 წლის 1 იანვრიდან შემოწმდება სამუშაო დღეების არანაკლებ 30% უნდა შემოწმდეს გზებზე და არანაკლებ 50% - საწარმოებში.

b) შემოწმება გზებზე უნდა შეიცავდეს შემდეგ ელემენტებს:

i) მართვის ყოველდღიურ და ყოველკვირეულ ხანგრძლივობას, ყოველდღიური და ყოველკვირეული შესვენებებისა და დასვენების ხანგრძლივობას;

ii) წინა დღეების სარეგისტრაციო ფურცლებს, რომლებიც უნდა იქონიონ სატრანსპორტო საშუალებებზე; და/ან საჭიროების შემთხვევაში მონაცემები, რომლებიც იმავე პერიოდის განმავლობაში ინახება მძღოლის ბარათზე და/ან საკონტროლო მოწყობილობის მეხსიერების ბლოკში და/ან ამონაბეჭდზე.

iii) საკონტროლო მოწყობილობის გამართულ ფუნქციონირებას.

ეს შემოწმება უნდა ხორციელდებოდეს იმგვარად, რომ არ მოხდეს სატრანსპორტო საშუალებების, საწარმოებისა და მძღოლების გამიჯვნა რეზიდენტებად და არარეზიდენტებად, და წარმოშობის ადგილის, რეისის დანიშნულებისა ან ტაქოგრაფის ტიპისგან დამოუკიდებლად.

c) შემოწმება საწარმოებში, გარდა გზაზე შესამოწმებელი ელემენტებისა და დანართის მე-11 მუხლის მე-2 პუნქტის დებულებათა შესრულებისა, უნდა შეიცავდეს შემდეგ ელემენტებს:

i) დასვენების ყოველკვირეული პერიოდების ხანგრძლივობა და მართვის პერიოდები ამ დასვენების პერიოდებს შორის;

ii) მართვის ხანგრძლივობის შეზღუდვა ორი კვირის მანძილზე;

iii) კომპენსაციის გაცემა დასვენების ყოველკვირეული პერიოდების შემცირებისათვის მე-8 მუხლის მე-6 პუნქტის საფუძველზე;

iv) სარეგისტრაციო ფურცლების და/ან სატრანსპორტო საშუალებისა და მძღოლის ბარათის მონაცემების და ამონაბეჭდების და მძღოლების სამუშაო დროის ფურცლების გამოყენება.

¹⁹ შეცვლილია მე-2, მე-4 და მე-6 შესწორებების საფუძველზე

3. ხელშემკვერელი მხარეების კომპეტენტური ორგანოები ურთიერთდახმარების ფარგლებში რეგულარულად უზავენიან ერთმანეთს მთელ არსებულ ინფორმაციას, რომელიც ეხება:

- არარეზიდენტების მიერ ჩადენილ წინამდებარე შეთანხმების დარღვევებს და ასეთი დარღვევებისათვის დაკისრებულ ნებისმიერ სანქციებს;

- ხელშემკვერელი მხარეების მიერ თავიანთი რეზიდენტებისათვის სანქციების დაკისრება ასეთი დარღვევებისათვის, რომლებიც სხვა ხელშემკვერელი მხარის ტერიტორიაზე ჩაიდინეს.

სერიოზული დარღვევების შემთხვევაში ასეთი ინფორმაცია უნდა შეიცავდეს სანქციების დაწესებას.

4. თუ გზებზე შემოწმების შედეგები იძლევა იმ ვარაუდის საფუძველს, რომ სხვა ხელშემკვერელი მხარის ტერიტორიაზე რეგისტრირებული სატრანსპორტო საშუალების მძღოლმა ჩაიდინა დარღვევა, რომლის გამოვლენაც ამ შემოწმების დროს ვერ მოხერხდება საჭირო ინფორმაციის ნაკლებობის გამო, დაინტერესებული ხელშემკვერელი მხარეების კომპეტენტური ორგანოები ერთმანეთს დახმარებას უწევენ სიტუაციის გარკვევის მიზნით. იმ შემთხვევაში, როცა ამ მიზნით კომპეტენტური ხელშემკვერელი მხარე აწყობს შემოწმებას საწარმოს ტერიტორიაზე, ამ შემოწმების შედეგები უნდა აცნობოს მეორე დაინტერესებულ ხელშემკვერელ მხარეს.
5. ხელშემკვერელი მხარეები თანამშრომლობენ გზებზე შეთანხმებული შემოწმებების ორგანიზებაში.
6. ორ წელიწადში ერთხელ გაერთიანებული ერების ორგანიზაციის ევროპის ეკონომიკური კომისია აქვეყნებს მოხსენებას ხელშემკვერელი მხარეების მიერ ამ მუხლის 1-ლი პუნქტის გამოყენების შესახებ.
7. a) ხელშემკვერელი მხარე თავის კომპეტენტურ ორგანოებს ანიჭებს უფლებამოსილებას დაუწესონ სანქციები მძღოლებს წინამდებარე შეთანხმების დარღვევისათვის, რომელიც გამოვლინდა მის ტერიტორიაზე და რომლისათვისაც სანქციები ჯერ კიდევ არ დაწესებულა, მაშინაც კი, თუ ეს დარღვევა დაშვებულ იქნა სხვა ხელშემკვერელი მხარის ან იმ სახელმწიფოს ტერიტორიაზე, რომელიც არ წარმოადგენს ხელშემკვერელ მხარეს.
- b) ხელშემკვერელი მხარე თავის კომპეტენტურ ორგანოებს ანიჭებს უფლებამოსილებას დაუწესოს სანქციები საწარმოებს წინამდებარე შეთანხმების დარღვევისათვის, რომელიც გამოვლინდა მის ტერიტორიაზე და რომლისათვისაც სანქციები ჯერ კიდევ არ დაწესებულა, მაშინაც კი თუ ეს დარღვევა დაშვებულ იქნა სხვა ხელშემკვერელი მხარის ან იმ სახელმწიფოს ტერიტორიაზე, რომელიც არ წარმოადგენს ხელშემკვერელ მხარეს. გამონაკლისის წესით, ისეთი დარღვევის გამოვლენის შემთხვევაში, რომელიც დაშვებულ იქნა სხვა ხელშემკვერელი მხარის ან წინამდებარე შეთანხმების არაწევრი სახელმწიფოს ტერიტორიაზე დაარსებული საწარმოს ან დაწესებულების მიერ, სანქციების დაწესება წარმოებს შესაბამის მხარეებს შორის საავტომობილო მიმოსვლის შესახებ ორმხრივი შეთანხმებით გათვალისწინებული წესით.

2011 წლიდან ხელშემკვერელი მხარეები შეისწავლიან 6 ბ) პუნქტში გათვალისწინებული გამონაკლისის გაუქმების შესაძლებლობას ყველა ხელშემკვერელი მხარის მზადყოფნის გათვალისწინებით.

8. იმ შემთხვევაში, თუ ხელშემკვერელი მხარე წამოიწყებს სასამართლო გარჩევას ან დააწესებს სანქციას კონკრეტული დარღვევისთვის, იგი მძღოლს წერილობითი სახით წარუდგენს ამის სათანადო მტკიცებულებას.
9. ხელშემკვერელი მხარეები უზრუნველყოფენ პროპორციულ სანქციათა სისტემის

მოქმედებაში შეყვანას, რომლებიც შეიძლება მოიცავდეს ფინანსურ სანქციებს საწარმოების ან ასოციაციებში გაერთიანებული ტვირთის გამგზავნების, ექსპედიტორების, ტურისტული

ოპერატორების, გენერალური მოიჯარეების, ქვემოიჯარეების და მძღოლების დამსაქმებელი სააგენტოების მიერ წინამდებარე შეთანხმების დარღვევისათვის.

მუხლი 12-Bis²⁰

(ტიპური ბლანკების ნიმუშები)

1. გზებზე საერთაშორისო დონის შემოწმების ჩატარების ხელშეწყობის მიზნით, წინამდებარე შეთანხმების დანართში, რომელიც ამ მიზნით შეივსო მე-3 დამატებით, საჭიროების შემთხვევაში ჩართული იქნება ტიპური ბლანკების ნიმუშები. ეს ბლანკები შეტანილი იქნება ან შეიცვლება 22-ter მუხლში განსაზღვრული პროცედურის თანახმად.
2. დამატება 3-ში ჩართულ ტიპურ ბლანკებს სავალდებულო ძალა არ გააჩნიათ. ამასთან მათი გამოყენების შემთხვევაში ისინი უნდა შესაბამებოდეს დადგენილ შინაარსს, კერძოდ იმაში, რაც შეეხება პოზიციების ნუმერაციას, წესსა და სახელწოდებებს.
3. ხელშემკვერელ მხარეებს შეუძლიათ დაუმატონ ამ მონაცემებს სხვა ცნობები ეროვნულ და რეგიონულ მოთხოვნილებათა დაკმაყოფილების მიზნით. ეს დამატებითი ცნობები არავითარ შემთხვევაში არ შეიძლება მოთხოვნილ იქნეს იმ შემთხვევაში, როცა მიმოსვლა ხორციელდება რომელიმე სხვა ხელშემკვერელი მხარის ან სხვა რომელიმე მესამე ქვეყნიდან. ამ შემთხვევაში ისინი ბლანკზე მოცემული უნდა იყოს საერთაშორისო მიმოსვლისათვის დადგენილი მონაცემებისგან სრულიად განცალკევებით.

²⁰ შემოღებულია მე-6 შესწორების საფუძველზე

4. ეს ფორმები მიღებული უნდა იყოს გზებზე ნებისმიერი შემოწმებისას მოცემული შეთანხმების ხელშემკვრელ მხარეთა ტერიტორიაზე.

მუხლი 13²¹

გარდამავალი დებულებები

1. წინამდებარე შეთანხმების ყველა ახალი დებულება, მათ შორის დანართი და მისი I B და 2 დანამატები, რომლებიც ციფრული საკონტროლო მოწყობილობის შემოღებას ეხება, სავალდებულო ხდება იმ ქვეყნებისათვის, რომლებიც არიან წინამდებარე შეთანხმების ხელშემკვრელი მხარეები, არა უგვიანეს ოთხი წლისა იმ თარიღიდან, როცა ძალაში შევიდა მისი შესწორებები 21-ე მუხლით განსაზღვრული პროცედურის შესაბამისად. შესაბამისად, წინამდებარე შეთანხმებით მოცული ყველა სატრანსპორტო საშუალება, საექსპლუატაციოდ პირველად შემოღებული ამ ზღვრული ვადის გასვლის შემდეგ, უნდა აღიჭურვოს ამ ახალი მითითებების შესაბამისი საკონტროლო მოწყობილობით. აღნიშნული ოთხწლიანი პერიოდის განმავლობაში ხელშემკვრელი მხარეები, რომლებიც ჯერ კიდევ არ იქნებენ ამ შესწორებებს თავიანთ ქვეყნებში, იღებენ და აკონტროლებენ თავიანთ ტერიტორიაზე სატრანსპორტო საშუალებებს, რომლებიც რეგისტრირებულია ამ შეთანხმების სხვა ხელშემკვრელ მხარეში და უკვე აღჭურვილია ასეთი ციფრული საკონტროლო მოწყობილობით.
 2. ა) ხელშემკვრელი მხარეები იღებენ საჭირო ზომებს მძღოლისათვის ბარათების გაცემის უზრუნველყოფისათვის, რომლებიც გათვალისწინებულია წინამდებარე შეთანხმების დანართით და მასში შეტანილი ცვლილებებით, სულ ცოტა სამი თვით ადრე I-ლი პუნქტით გათვალისწინებული ოთხწლიანი ზღვრული ვადის გასვლამდე. ეს მინიმალური სამთვიანი ვადა ასევე დაცული უნდა იყოს ხელშემკვრელი მხარის მიერ იმ დებულებების განხორციელების შემთხვევაში, რომლებიც ეხება ამ დანართის I B დამატების შესაბამისი ციფრული საკონტროლო მოწყობილობის, ოთხწლიანი ზღვრული ვადის ამოწურვამდე. ასეთი ხელშემკვრელი მხარეები ვალდებული არიან ევროპის ეკონომიკური კომისიის საავტომობილო ტრანსპორტის სამუშაო ჯგუფის სამდივნოს აცნობონ ამ დანართის I B დამატების შესაბამისი ციფრული საკონტროლო მოწყობილობის მათ ტერიტორიაზე უფრო ადრე შემოღების შესახებ.
 - b) ხელშემკვრელი მხარეების მიერ (a) ქვეპუნქტით გათვალისწინებული ბარათების გაცემამდე წინამდებარე შეთანხმების დანართის მე-14 მუხლის დებულებები გამოიყენება მძღოლებისადმი, რომლებმაც უნდა მართონ ამ დანართის I B დამატების შესაბამისად ციფრული საკონტროლო მოწყობილობებით აღჭურვილი სატრანსპორტო საშუალებები.
3. რატიფიკაციის ან შეერთების შესახებ ნებისმიერი დოკუმენტი, რომელიც სახელმწიფომ შესანახად გადასცა I-ელ პუნქტში მითითებული შესწორებების ძალაში შესვლის თარიღის შემდეგ, უნდა ჩაითვალოს, რომ გავრცელდება შეთანხმებაზე, მათ შორის მასში შეტანილ შესწორებებზე, I-ელ პუნქტში განხორციელებისათვის მითითებული ზღვრული ვადის ჩათვლით.

თუ შეერთება ხდება I-ელი პუნქტით გათვალისწინებული ზღვრული ვადის ამოწურვამდე ორ წელზე ნაკლები დროით ადრე, რატიფიკაციის ან შეერთების შესახებ თავისი დოკუმენტის შესანახად გადაცემის მომენტში სახელმწიფო დეპოზიტარს აცნობებს თარიღს, რომლიდანაც ციფრული საკონტროლო მოწყობილობა შემოღებულია მის ტერიტორიაზე. ასეთ სახელმწიფოს შეუძლია ისარგებლოს გარდამავალი ვადით, რომელიც არ აღემატება ამ სახელმწიფოსათვის შეთანხმების ძალაში შესვლის თარიღიდან ორ წელს. დეპოზიტარი ამის შესახებ ატყობინებს ყველა ხელშემკვრელ მხარეს.

წინა აბზაცის დებულებები გამოიყენება აგრეთვე I-ელი პუნქტით გათვალისწინებული განხორციელებისათვის ოთხწლიანი ზღვრული ვადის ამოწურვის შემდეგ სახელმწიფოს შეერთების შემთხვევაში.

მუხლი 13 - bis²²

(გარდამავალი დებულებები)

წინამდებარე შეთანხმების დანართის მე-12 მუხლის 7 a) და 7 b) პუნქტების ბოლოს ხსენებული დებულებები გამოიყენება წინამდებარე შესწორების ძალაში შესვლიდან სამი თვის შემდეგ.

21 შეცვლილია თანამიმდევრობით მე-2 და მე-5 შესწორებების საფუძველზე

22 შემოღებულია მე-6 შესწორების საფუძველზე

დასკვნითი დებულებები

მუხლი 14

1. წინამდებარე შეთანხმება ხელმოსაწერად გახსნილი იქნება 1971 წლის 31 მარტამდე და ამ თარიღის შემდეგ ევროპის ეკონომიკური კომისიის წევრი სახელმწიფოების და იმ სახელმწიფოების შეერთებისათვის, რომლებიც დაშვებული არიან კომისიის მუშაობაში საკონსულტაციო სტატუსით ამ კომისიის კომპეტენციის შესახებ დებულების მე-8 პუნქტის შესაბამისად.
2. წინამდებარე შეთანხმება ექვემდებარება რატიფიკაციას.
3. სარატიფიკაციო სიგელები ან შეერთების შესახებ აქტები შესანახად გადაეცემა გაერთიანებული ერების ორგანიზაციის გენერალურ მდივანს.
4. წინამდებარე შეთანხმება ძალაში შევა რატიფიკაციის ან შეერთების შესახებ მერვე დოკუმენტის შესანახად ჩაბარებიდან ას მეოთხმოცე დღეს.
5. ყოველი სახელმწიფოს მიმართ, რომელიც ახდენს წინამდებარე შეთანხმების რატიფიკაციას ან უერთდება მას ამ მუხლის მე-4 პუნქტში ნახსენები რატიფიკაციის ან შეერთების შესახებ მე-7 დოკუმენტის შესანახად გადაცემის შემდეგ, წინამდებარე შეთანხმება ძალაში შევა ამ სახელმწიფოს მიერ თავისი სარატიფიკაციო სიგელის ან შეერთების შესახებ აქტის შესანახად გადაცემის თარიღიდან ას ოთხმოცი დღის გასვლის შემდეგ.

მუხლი 15

1. ყოველ ხელშემკვერელ მხარეს შეუძლია წინამდებარე შეთანხმების დენონსაცია გაერთიანებული ერების ორგანიზაციის გენერალური მდივნისათვის გაგზავნილი ნოტიფიკაციის გზით.
2. დენონსაცია ძალაში შედის გენერალური მდივნის მიერ ამ ნოტიფიკაციის მიღების დღიდან ექვსი თვის გასვლის შემდეგ.

მუხლი 16

წინამდებარე შეთანხმება ძალას კარგავს, თუ მისი ძალაში შესვლის შემდეგ ხელშემკვერელ მხარეთა რაოდენობა სულ ცოტა სამს შეადგენს მიყოლებული თორმეტი თვის რომელიმე პერიოდის განმავლობაში.

მუხლი 17²³

1. ყოველ სახელმწიფოს შეუძლია წინამდებარე შეთანხმების ხელმოწერისას ან რატიფიკაციის ან შეერთების შესახებ თავისი დოკუმენტის შესანახად გადაცემისას ანდა შემდგომ ნებისმიერ მომენტში გაერთიანებული ერების ორგანიზაციის გენერალური მდივნისათვის გაგზავნილი ნოტიფიკაციის მეშვეობით განაცხადოს, რომ წინამდებარე შეთანხმების მოქმედება გავრცელდება მთელ ტერიტორიაზე ან ტერიტორიის ნაწილზე, რომლის საგარეო ურთიერთობისთვისაც ის არის პასუხისმგებელი. წინამდებარე შეთანხმება გამოყენებული იქნება ნოტიფიკაციაში მითითებულ ტერიტორიაზე ან ტერიტორიებზე, დაწყებული გენერალური მდივნის მიერ მიღებული ნახსენები ნოტიფიკაციის მიღებიდან ას მეოთხმოცე დღიდან ან, თუ ამ დღეს წინამდებარე შეთანხმება ჯერ არ შევიდა ძალაში, მისი ძალაში შესვლის დღიდან.

2. ყოველ სახელმწიფოს, რომელმაც ამ მუხლის წინა პუნქტის შესაბამისად გააკეთა განცხადება წინამდებარე შეთანხმების იმ ტერიტორიაზე გავრცელების შესახებ, რომლის საგარეო ურთიერთობისთვისაც ის არის პასუხისმგებელი, წინამდებარე შეთანხმების მე-15 მუხლის შესაბამისად შეუძლია წინამდებარე შეთანხმების დენონსაცია ამ ტერიტორიის მიმართ.

მუხლი 18

1. ყოველი დავა ორ ან მეტ ხელშემკვერელ მხარეს შორის წინამდებარე შეთანხმების გაგებასთან ან გამოყენებასთან დაკავშირებით წყდება შემდეგნაირად მოდავე მხარეების მოლაპარაკების გზით.
2. ყოველი დავა, რომელიც მოლაპარაკების გზით ვერ გადაწყდება, გადაეცემა არბიტრაჟს იმ ხელშემკვერელ

²³ შეცვლილია მე-2 შესწორების საფუძველზე

მხარეებიდან ერთ-ერთის განცხადებით, რომელთა შორისაც დავა წამოიჭრა, და გადაეცემა შესაბამისად მოდავე მხარეთა საერთო თანხმობით არჩეულ ერთ ან რამდენიმე არბიტრს. თუ არბიტრაჟის შესახებ განცხადების დღიდან სამი თვის განმავლობაში მოდავე მხარეები შეთანხმებას ვერ მიაღწევენ არბიტრის ან არბიტრების არჩევის თაობაზე, ამ მხარეთაგან ნებისამიერს შეუძლია მიმართოს გაერთიანებული ერების ორგანიზაციის გენერალურ მდივანს თხოვნით დანიშნოს საერთო არბიტრი, რომელსაც დავა გადაეცემა გადასაჭრელად.

3. წინა პუნქტის შესაბამისად დანიშნული არბიტრის ან არბიტრების გადაწყვეტილებას მოდავე მხარეებისათვის სავალდებულო ძალა აქვს.

მუხლი 19²⁴

1. ყოველ სახელმწიფოს შეუძლია წინამდებარე შეთანხმების ხელმოწერის ან რატიფიკაციის ან მასთან შეერთების დროს განაცხადოს, რომ წინამდებარე შეთანხმების მე-18 მუხლის მე-2 და მე-3 პუნქტებით ხელშეკრულებად თავს არ მიიჩნევს. სხვა ხელშემკვრელი მხარეები არ იქნებიან ამ პუნქტებით ხელშეკრულნი ნებისმიერი ხელშემკვრელი მხარის მიმართ, რომელიც ასეთ დათქმას გააკეთებს.

2. თუ რატიფიკაციის და შეერთების შესახებ თავისი დოკუმენტის ჩაბარებისას რომელიმე სახელმწიფო იმ დათქმასგან განსხვავებულ დათქმას გააკეთებს, რომელიც ამ მუხლის 1-ელი პუნქტითაა გათვალისწინებული, გაერთიანებული ერების ორგანიზაციის გენერალური მდივანი ამ დათქმის შესახებ აცნობებს სახელმწიფოებს, რომლებმაც უკვე ჩააბარეს შესაბამისად რატიფიკაციის ან შეერთების შესახებ თავიანთი დოკუმენტები და არ მოუხდენიათ შემდგომში წინამდებარე შეთანხმების დენონსაცია. დათქმა მიღებულად ითვლება, თუ ამ შეტყობინების დღიდან ექვსი თვის განმავლობაში არც ერთი სახელმწიფო მისი მიღების წინააღმდეგი არ წავა. სხვა შემთხვევაში დათქმა არ იქნება მიღებული და თუ ამ დათქმის ავტორი სახელმწიფო მას უკან არ გაითხოვს, ამ სახელმწიფოს დოკუმენტს რატიფიკაციის ან შეერთების შესახებ ძალა არ ექნება. ამ პუნქტის გამოყენებისას მხედველობაში არ მიიღება იმ სახელმწიფოთა უარი, რომელთა შეერთებას ან რატიფიკაციას ამ პუნქტის თანახმად ძალა არ ექნება მათ მიერ გაკეთებული დათქმების გამო.

3. ყოველ ხელშემკვრელ მხარეს, რომლის დათქმაც მიღებულია წინამდებარე შეთანხმების ხელმოწერის შესახებ თქმში, ან რომელმაც დათქმა გააკეთა ამ მუხლის 1-ელი პუნქტის შესაბამისად, ანდა გააკეთა ამ მუხლის მე-2 პუნქტის შესაბამისად მიღებული დათქმა, შეუძლია ნებისმიერ მომენტში უკან გაითხოვოს თავისი დათქმა გენერალური მდივნის სახელზე ნოტიფიკაციის გაგზავნის გზით.

მუხლი 20²⁵

1. წინამდებარე შეთანხმების სამწლიანი მოქმედების შემდეგ ნებისმიერ ხელშემკვრელ მხარეს შეუძლია გაერთიანებული ერების ორგანიზაციის გენერალური მდივნის სახელზე ნოტიფიკაციის გაგზავნის გზით მიმართოს თხოვნით წინამდებარე შეთანხმების გადასინჯვის მიზნით კონფერენციის მოწვევის შესახებ. გენერალური მდივანი ამ თხოვნის შესახებ ატყობინებს ყველა ხელშემკვრელ მხარეს და იწვევს კონფერენციას შეთანხმების გადასინჯვისათვის, თუმცა შეტყობინებიდან ოთხთვიანი პერიოდის განმავლობაში ხელშემკვრელ მხარეთა სულ ცოტა ერთი მესამედი შეატყობინებს მას, რომ თანახმაა ასეთი კონფერენციის მოწვევაზე.

2. თუ წინა პუნქტის შესაბამისად ხდება კონფერენციის მოწვევა, გენერალური მდივანი ამის შესახებ ყველა ხელშემკვრელ მხარეს ატყობინებს, მიმართავს მათ თხოვნით, სამთვიან ვადაში წარმოუდგინონ წინადადებები, რომელთა კონფერენციაზე განხილვაც სასურველად მიაჩნიათ. კონფერენციის გახსნამდე სულ ცოტა სამი თვით ადრე გენერალური მდივანი ყველა ხელშემკვრელ მხარეს უგზავნის კონფერენციის წინასწარ დღის წესრიგს, აგრეთვე ამ წინადადებების ტექსტს.

3. გენერალური მდივანი ამ მუხლის თანახმად მოწვეულ ნებისმიერ კონფერენციაზე იწვევს წინამდებარე შეთანხმების მე-14 მუხლის 1-ელ პუნქტში მითითებულ ყველა სახელმწიფოს.

²⁴ შეცვლილია მე-2 შესწორების საფუძველზე

²⁵ შეცვლილია მე-2 შესწორების საფუძველზე

1. ყოველი ხელშემკვერელ მხარეს შეუძლია წინამდებარე შეთანხმების ერთი ან რამდენიმე შესწორება წარადგინოს. ყოველი წარდგენილი შესწორების ტექსტი ეგზავნება გაერთიანებული ერების ორგანიზაციის გენერალურ მდივანს, რომელიც მას ყველა ხელშემკვერელ მხარეს უგზავნის, აგრეთვე ატყობინებს მას ყველა სხვა სახელმწიფოს, რომლებიც მითითებულია წინამდებარე შეთანხმების მე-14 მუხლის 1-ელ პუნქტში.

2. გენერალური მდივნის მიერ შესწორების პროექტის გაგზავნის დღიდან ექვსი თვის განმავლობაში ყოველ ხელშემკვერელ მხარეს შეუძლია გენერალურ მდივანს აცნობოს:

a) ან ის, რომ წინააღმდეგია წარმოდგენილი შესწორების,

b) ან ის, რომ მისი განზრახვის მიუხედავად, მიიღოს შესაწორება, მის ქვეყანაში ჯერ არ არსებობს ამ მიღებისათვის საჭირო პირობები.

3. სანამ ხელშემკვერელი მხარე, რომელმაც გაგზავნა ამ მუხლის 2(b) პუნქტით გათვალისწინებული შეტყობინება, არ აცნობებს გენერალურ მდივანს მის მიერ შესწორების მიღების შესახებ, მას შეუძლია შეტყობინებისათვის გათვალისწინებული ექვსთვიანი ვადის გასვლის დღიდან ცხრა თვის განმავლობაში წარადგინოს უარი შეთავაზებულ შესწორებაზე.

4. თუ შესწორების პროექტის წინააღმდეგ უარი ითქვა ამ მუხლის მე-2 და მე-3 პუნქტებში გათვალისწინებულ პირობებში, შესწორება მიღებულად არ ითვლება და მას ძალა არ აქვს.

5. თუ შესწორების პროექტის წინააღმდეგ უარი არ ითქვა ამ მუხლის მე-2 და მე-3 პუნქტებით გათვალისწინებულ პირობებში, შესწორება მიღებულად ითვლება, თუ:

a) არც ერთ ხელშემკვერელ მხარეს გენერალური მდივნისათვის არ გაუგზავნია ამ მუხლის 2(b) პუნქტით გათვალისწინებული შეტყობინება, ამ მუხლის მე-2 პუნქტში მითითებული

ექვსთვიანი ვადის გასვლის შემდეგ;

b) ერთმა ხელშემკვერელმა მხარემ მაინც გაგზავნა ამ მუხლის 2(b) პუნქტით გათვალისწინებული შეტყობინება იმ დროს, რომელიც ქვემოთ მოყვანილი ორი თარიღიდან ყველაზე ახლო თარიღს ემთხვევა:

- თარიღი, როცა ასეთი შეტყობინების გამგზავნა ყველა ხელშემკვერელმა მხარემ გენერალურ მდივანს აცნობა მის მიერ პროექტის მიღების თაობაზე; თუმცა ამ თარიღად მიიჩნევა ამ მუხლის მე-2 პუნქტში მითითებული ექვსთვიანი ვადის ამოწურვის თარიღი, თუ შესწორების მიღების შესახებ ყველა შეტყობინება ნოტიფიცირებული იყო ამ ვადის ამოწურვამდე;

- ამ მუხლის მე-3 პუნქტში მითითებული ცხრათვიანი ვადის ამოწურვის თარიღი.

5-bis. იმ ქვეყანასთან დაკავშირებით, რომელიც წინამდებარე შეთანხმების ხელშემკვერელი მხარე ხდება შესწორების პროექტის შესახებ შეტყობინების მომენტს და იმ მომენტს შორის პერიოდში, როცა ეს შესწორება მისაღებად ჩაითვალა, ევროპის ეკონომიკური კომისიის საავტომობილო ტრანსპორტის სამუშაო ჯგუფის სამდივნო რაც შეიძლება დროულად ატყობინებს ახალ მონაწილე სახელმწიფოს შესწორების ამ პროექტის შესახებ. ახალ მონაწილე სახელმწიფოს შეუძლია გენერალურ მდივანს აცნობოს ნებისმიერი უარი ყველა ხელშემკვერელი მხარისათვის თავდაპირველი შესწორების გადაგზავნის თარიღიდან ექვსთვიანი პერიოდის ამოწურვამდე.

6. მიღებულად მიჩნეული ყოველი შესწორება ძალაში შედის იმ თარიღიდან სამი თვის შემდეგ, როცა ის მიღებულად იქნა მიჩნეული.

7. გენერალური მდივანი რაც შეიძლება დროულად აცნობებს ყველა ხელშემკვერელ მხარეს იმის შესახებ, იყო თუ არა უარი ამ მუხლის 2(a) პუნქტის შესაბამისად შესწორების პროექტის მიმართ და გადაუგზავნა თუ არა მას ერთმა ან რამდენიმე ხელშემკვერელმა მხარემ შეტყობინება ამ მუხლის 2(b) პუნქტის შესაბამისად. თუ ერთმა ან რამდენიმე ხელშემკვერელმა მხარემ გაუგზავნა ასეთი შეტყობინება, გენერალური მდივანი შემდგომში ყველა ხელშემკვერელ მხარეს ატყობინებს იმის თაობაზე, გამოთქვებს თუ არა ხელშემკვერელმა მხარემ ან მხარეებმა, რომლებმაც მას ეს შეტყობინება გაუგზავნეს, უარი შეთავაზებული შესწორების მიმართ თუ მიიღეს იგი.

8. ამ მუხლის 1-6 პუნქტებით გათვალისწინებულის მიუხედავად შესწორებების შეტანის პროცედურები,

26 შეცვლილია მე-2 და მე-5 შესწორებების საფუძველზე

წინამდებარე შეთანხმების დანართი შეიძლება შეიცვალოს ყველა ხელშემკვერელი მხარის კომპეტენტურ ორგანოებს შორის მიღწეული შეთანხმებით; თუ ერთ-ერთი ხელშემკვერელი მხარის კომპეტენტური ორგანო განაცხადებს, რომ მისი ეროვნული კანონმდებლობის თანახმად მისი თანხმობა დამოკიდებულია სპეციალური ნებართვის მიღებაზე ან საკანონმდებლო ორგანოს თანხმობაზე, აღნიშნული ხელშემკვერელი მხარის კომპეტენტური ორგანოს თანხმობა დანართის შეცვლაზე მიღებულად მიჩნევა მხოლოდ მაშინ, როცა ეს კომპეტენტური ორგანო გენერალურ მდივანს განუცხადებს, რომ საჭირო უფლებამოსილება ან ნებართვა მიღებულია. კომპეტენტურ ორგანოებს შორის მიღწეულ შეთანხმებაში დადგენილი იქნება შეცვლილი დანართის ძალაში შესვლის თარიღი და შეიძლება გათვალისწინებული იყოს, რომ გარდამავალი პერიოდის განმავლობაში ადრინდელი დანართი მთლიანად ან ნაწილობრივ ძალაში დარჩება ახალ დანართთან ერთად.

მუხლი 22²⁷

1. წინამდებარე შეთანხმების დანართის 1-ელ და მე-2 დამატებებში შეიძლება შესწორებების შეტანა ამ მუხლით გათვალისწინებული პროცედურის შესაბამისად.
2. როგორც ხელშემკვერელი მხარის თხოვნით, ნებისმიერ მის წინადადებას წინამდებარე შეთანხმების დანართის 1-ელ და მე-2 დამატებებში შესწორებების შეტანის თაობაზე განიხილავს ევროპის ეკონომიკური კომისიის საავტომობილო ტრანსპორტის ძირითადი სამუშაო ჯგუფი.
3. კენჭისყრის დამსწრე და მონაწილე წევრთა უმრავლესობის მიერ შესწორების მოწონების შემთხვევაში, და თუ ასეთი უმრავლესობა მოიცავს კენჭისყრის დამსწრე და მონაწილე ხელშემკვერელ მხარეთა უმრავლესობას, გენერალური მდივანი შესწორებას უგზავნის ყველა ხელშემკვერელი მხარის კომპეტენტურ ადმინისტრაციებს მისი მიღების მიზნით.
4. შესწორება მიიღება, თუ შეტყობინების დღიდან ექვსთვიანი ვადის განმავლობაში ხელშემკვერელ მხარეთა კომპეტენტური ადმინისტრაციების ერთ მესამედზე ნაკლები გენერალურ მდივანს შეატყობინებს, რომ არ ეთანხმება შესწორებას.

4-bis. იმ ქვეყანასთან დაკავშირებით, რომელიც წინამდებარე შეთანხმების ხელშემკვერელი მხარე ხდება შესწორების პროექტის შესახებ შეტყობინების მომენტს და იმ მომენტს შორის პერიოდში, როცა ეს შესწორება მისაღებად ჩაითვალა, ევროპის ეკონომიკური კომისიის საავტომობილო ტრანსპორტის სამუშაო ჯგუფის სამდივნო რაც შეიძლება დროულად ატყობინებს ახალ მონაწილე სახელმწიფოს შესწორების ამ პროექტის შესახებ. ახალ მონაწილე სახელმწიფოს შეუძლია გენერალურ მდივანს აცნობოს ნებისმიერი უარი ყველა ხელშემკვერელი მხარისათვის თავდაპირველი შესწორების გაგზავნის თარიღიდან ექვსთვიანი პერიოდის ამოწურვამდე.

5. გენერალური მდივანი ყველა ხელშემკვერელ მხარეს ატყობინებს ნებისმიერი მიღებული შესწორების შესახებ, რომელიც ძალაში შედის ასეთი შეტყობინების დღიდან სამი თვის შემდეგ.

მუხლი 22-bis²⁸

1 B დამატებაში შესწორებების შეტანის პროცედურა

1. წინამდებარე შეთანხმების დანართის 1B დამატებაში შესწორებები შედის ამ მუხლით განსაზღვრული პროცედურის შესაბამისად.
2. ნებისმიერ წინადადებას 1 B დამატების შესავალ სტატიებში შესწორებების თაობაზე ევროპის ეკონომიკური კომისიის საავტომობილო ტრანსპორტის სამუშაო ჯგუფი იღებს კენჭისყრის დამსწრე და მონაწილე ხელშემკვერელ მხარეთა უმრავლესობით. ამგვარად მიღებული ნებისმიერი შესწორება აღნიშნული სამუშაო ჯგუფის სამდივნომ უნდა გაუგზავნოს გენერალურ მდივანს, რათა მან შეატყობინოს ყველა ხელშემკვერელ მხარეს. იგი ძალაში შედის ხელშემკვერელი მხარეებისათვის შეტყობინების თარიღიდან სამ თვეში.
3. ვინაიდან 1 B დამატება, რომელიც ადაპტირებულია წინამდებარე შეთანხმების კონტექსტთან წინამდებარე შეთანხმების მე-10 მუხლში ნახსენები (EEC) 3821/85 დადგენილების 1 B დანართის* საფუძველზე, დამოკიდებულია უშუალოდ ევროპის კავშირის მიერ ამ შეტანილ ცვლილებებზე, ამ 1 B დანართში შეტანილი ნებისმიერი შესწორება 1 B დამატების მიმართ გამოიყენება შემდეგი პირობებით:
- ევროპის ეკონომიკური კომისიის საავტომობილო ტრანსპორტის სამუშაო ჯგუფის სამდივნო ოფიციალურად აცნობებს ყველა ხელშემკვერელი მხარის კომპეტენტურ ორგანოებს გაერთიანების დადგენილების 1 B დანართში

²⁷ შემოღებულია მე-2 შესწორების საფუძველზე, შემდეგ შეცვლილია მე-5 შესწორების საფუძველზე

²⁸ შემოღებულია მე-5 შესწორების საფუძველზე

შეტანილი ცვლილებების ევროპის გაერთიანებათა ოფიციალურ ბიულეტენში გამოქვეყნების შესახებ და იმავდროულად ასეთ ინფორმაციას

გაუზიარებს გენერალურ მდივანს, ამასთან დაურთავს შესაბამისი ტექსტების ასლებს;

- ეს შესწორებები 1 B დამატების ფარგლებში უშუალოდ ძალაში შედის ხელშემკვერელი მხარეებისათვის ინფორმაციის გაგზავნის თარიღიდან სამ თვეში.

4. იმ შემთხვევაში, თუ წინამდებარე შეთანხმების დანართთან დაკავშირებული შესწორებების შესახებ წინადადება გამოიწვევს აგრეთვე შესწორებების შეტანას 1 B დამატებაში, ამ დამატების შესწორებები ძალაში ვერ შევა დანართთან დაკავშირებული შესწორებების ძალაში შესვლამდე. თუ ამასთან 1 B დამატების შესწორებების წარდგენა ხდება დანართთან დაკავშირებულ შესწორებებთან ერთად, მათი ძალაში შესვლის თარიღი განისაზღვრება თარიღით, რომელიც დადგენილია 21-ე მუხლში ზოგადად აღწერილი პროცედურების გამოყენების საფუძველზე.

მუხლი 22-ter²⁹

(დამატება 3-ში შესწორებათა შეტანის პროცედურა)

1. წინამდებარე შეთანხმების დანართის დამატება 3-ში შესწორებათა შეტანა ხდება ქვემოთ განსაზღვრული პროცედურის შესაბამისად.
2. ნებისმიერი წინადადება წინამდებარე შეთანხმების 12-ბის მუხლის თანახმად დამატება 3-ში ტიპური ბლანკების ნიმუშთა ჩართვის თაობაზე ან არსებული ბლანკების შეცვლის თაობაზე მისაღებად გადაეცემა ევროპის ეკონომიკური კომისიის საავტომობილო ტრანსპორტის სამუშაო ჯგუფს. წინადადება მიღებულად ითვლება კენჭისყრის დამსწრე და მონაწილე ხელშემკვერელ მხარეთა უმრავლესობის მიერ მისი მოწონების შემთხვევაში. ევროპის ეკონომიკური კომისიის სამდივნო ოფიციალურად შეატყობინებს ამგვარად მიღებული შესწორების შესახებ ყველა ხელშემკვერელი მხარის კომპეტენტურ ორგანოებს და ამასთან ერთად მიაწვდის ამ ინფორმაციას გენერალურ მდივანს შესაბამისი ტექსტის ასლთან ერთად.
3. ამგვარად მიღებული ნებისმიერი ნიმუში შეიძლება გამოყენებულ იქნეს სამი თვის შემდეგ მოცემული შეთანხმების ხელშემკვერელი მხარეებისათვის ამ ინფორმაციის მიწოდების თარიღიდან.

მუხლი 23³⁰

წინამდებარე შეთანხმების მე-20 და 21-ე მუხლებით გათვალისწინებული შეტყობინებების გარდა გაერთიანებული ერების ორგანიზაციის გენერალური მდივანი წინამდებარე შეთანხმების მე-14 მუხლის 1-ელ პუნქტში მითითებულ სახელმწიფოებს ატყობინებს:

- a) წინამდებარე შეთანხმების მე-14 მუხლის შესაბამისად რატიფიკაციისა და შეერთების შესახებ;
- b) წინამდებარე შეთანხმების ძალაში შესვლის თარიღს წინამდებარე შეთანხმების მე-14 მუხლის შესაბამისად;
- c) წინამდებარე შეთანხმების მე-15 მუხლის შესაბამისად დენონსაციის შესახებ;
- d) წინამდებარე შეთანხმების მე-16 მუხლის შესაბამისად წინამდებარე შეთანხმების შეწყვეტის შესახებ;
- e) წინამდებარე შეთანხმების მე-17 მუხლის შესაბამისად მიღებული შეტყობინებების შესახებ;
- f) წინამდებარე შეთანხმების მე-19 მუხლის შესაბამისად მიღებული განცხადებებისა და შეტყობინებების შესახებ;
- g) წინამდებარე შეთანხმების 21-ე მუხლის შესაბამისად ნებისმიერი შესწორების ძალაში შესვლის შესახებ.

მუხლი 24

წინამდებარე შეთანხმების ხელმოწერის შესახებ ოქმს აქვს იგივე ძალა, საფუძველი და მოქმედების ვადა, რაც წინამდებარე შეთანხმებას, რომლის განუყოფელ ნაწილადაც იგი ითვლება.

29 შემოღებულია მე-6 შესწორების საფუძველზე - ბოლო შესწორებები, შეტანილი კომისიის (EC) 2002 წლის 13 ივნისის #1360/2002 (ოფიციალური ბიულეტენი # L 207, 05/08/2002 (შესწორება, ოფიციალური ბიულეტენი #L77, 13/03/2004)) და 2004 წლის 5 მარტის # 432/2004 (ოფიციალური ბიულეტენი, # L 71, 10/03/2004) დადგენილებების საფუძველზე

30 შეცვლილია მე-2 შესწორების საფუძველზე

მუხლი 25³¹

1971 წლის 31 მარტის შემდეგ წინამდებარე შეთანხმების დედანი შესანახად გადაეცემა გაერთიანებული ერების ორგანიზაციის გენერალურ მდივანს, რომელიც სათანადოდ დამოწმებულ ასლებს გადაუზღავნის წინამდებარე შეთანხმების მე-14 მუხლის 1-ელ პუნქტში მითითებულ ყოველ სახელმწიფოს.

დანართი³²

საკონტროლო მოწყობილობა

ზოგადი დებულებები

თავი I

ტიპის ოფიციალური დამტკიცება

მუხლი 1

ამ თავის ნიშნებისათვის "საკონტროლო მოწყობილობა" ნიშნავს "საკონტროლო მოწყობილობას ან მის კომპონენტებს".

საკონტროლო მოწყობილობის ტიპის, სარეგისტრაციო ფურცლის ან მეხსიერების ბარათის ნიმუშის ოფიციალური დამტკიცების შესახებ განაცხადები თანდართულ შესაბამის სპეციფიკაციებთან ერთად უნდა წარმოადგინოს დამამზადებელმა ან მისმა აგენტმა ერთ-ერთი ხელშემკვრელი მხარიდან. საკონტროლო მოწყობილობის ერთი და იმავე ტიპის, სარეგისტრაციო ფურცლის ან მეხსიერების ბარათის ერთი და იმავე ნიმუშის მიმართ არანაირი განაცხადი არ შეიძლება იყოს წარმოდგენილი ერთზე მეტი ხელშემკვრელი მხარიდან.

მუხლი 2

ხელშემკვრელი მხარე წინამდებარე დანართის 1-ლი ან 1 B დამატებების მოთხოვნათა შესაბამისი საკონტროლო მოწყობილობის ნებისმიერი ტიპის, სარეგისტრაციო ფურცლის ან მეხსიერების ბარათის ნებისმიერი ნიმუშის ოფიციალურ დამტკიცებას წარადგენს იმ შემთხვევაში, თუ მოცემულ ხელშემკვრელ მხარეს შეუძლია შეამოწმოს, შეესაბამება თუ არა სერიული ნიმუშები ოფიციალურად დამტკიცებულ პროტოტიპს.

1 B დამატებაში მითითებული საკონტროლო მოწყობილობის ტიპის წარდგენა არ უნდა მოხდეს იმ მომენტამდე, ვიდრე არ იქნება დემონსტრირებული მთელი სისტემის ქმედუნარიანობა (თავად საკონტროლო მოწყობილობის, მძღოლის ბარათის და სიჩქარის კოლოფის ელექტროსადენების), აღკვეთის თაღლითობის ან მართვის ხანგრძლივობის მონაცემების შეცვლის ცდები. ამ ქმედუნარიანობის გამოვლენის მიზნით საჭირო ცდებს ატარებენ ექსპერტები, რომლებიც იცნობენ მონაცემების გაყალბების ყველაზე თანამედროვე მეთოდებს.

ოფიციალურად დამტკიცებული ნიმუშის ნებისმიერი ცვლილებები ან დამატებები დამატებითი ოფიციალური დამტკიცების საგნად უნდა იქცეს, რომელსაც ახდენს ის ხელშემკვრელი მხარე, რომელმაც თავდაპირველი ოფიციალური დამტკიცება წარმოადგინა.

მუხლი 3

ხელშემკვრელი მხარეები განაცხადის წარმომდგენს გადასცემენ ოფიციალური დამტკიცების ნიშნს, რომელიც შეესაბამება მე-2 დამატებაში მითითებულ ნიმუშს, საკონტროლო მოწყობილობის, სარეგისტრაციო ფურცლისა თუ მეხსიერების ბარათის ყოველი ტიპისათვის, რომლებიც მათ ოფიციალურად დაამტკიცეს მე-2 მუხლის საფუძველზე.

მუხლი 4

იმ ხელშემკვრელი მხარის კომპეტენტურმა ორგანომმა, რომელსაც წარედგინა ოფიციალური დამტკიცების შესახებ განაცხადი, საკონტროლო მოწყობილობის ყოველი ტიპის, სარეგისტრაციო ფურცლის ან მეხსიერების ბარათის ყოველი ნიმუშის მიმართ, რომელსაც ისინი ოფიციალურად ამტკიცებენ ან უარს ამბობენ დაამტკიცონ, ერთი თვის განმავლობაში სხვა ხელშემკვრელი მხარეების ორგანოებს უნდა გაუზღავნონ ოფიციალური დამტკიცების მოწმობის ასლი, ამასთან დაურთონ მას შესაბამისი სპეციფიკაციების ასლები, ანდა, შესაბამის შემთხვევაში, აცნობონ ამ ორგანოებს ოფიციალურ დამტკიცებაზე უარის შესახებ; უარის შემთხვევაში მათ უნდა აცნობონ თავისი გადაწყვეტილების მიზეზი.

³¹ შეცვლილია მე-2 შესწორების საფუძველზე

³² შეცვლილია მე-2 შესწორების საფუძველზე და შემდგომ მოლიანად გადასინჯულია მე-5 შესწორების საფუძველზე.

მუხლი 5

1. თუ ხელშემკვერელი მხარე, რომელმაც წარმოადგინა ტიპის ოფიციალური დამტკიცება მე-2 მუხლის შესაბამისად, დაადგენს, რომ გარკვეული საკონტროლო მოწყობილობა, სარეგისტრაციო ფურცელი ან მეხსიერების ბარათი, მასზე დატანებული ოფიციალური დამტკიცების ნიშნით, არ შეესაბამება იმ პროტოტაქსს, რომლის მიმართაც მან წარმოადგინა ოფიციალური დამტკიცება, მან უნდა მიმართოს საჭირო ზომებს იმის უზრუნველსაყოფად, რომ სერიული ნიმუშები შეესაბამებოდეს ოფიციალურად დამტკიცებულ პროტოტაქსს. მიღებული ზომები, საჭიროების შემთხვევაში, შეიძლება ოფიციალური დამტკიცების გაუქმებასაც კი შეიცავდეს.
2. ხელშემკვერელი მხარე, რომელმაც წარმოადგინა ტიპის ოფიციალური დამტკიცება, აუქმებს ასეთ ოფიციალურ დამტკიცებას, თუ ოფიციალურად დამტკიცებული საკონტროლო მოწყობილობა, სარეგისტრაციო ფურცელი ან მეხსიერების ბარათი, არ შეესაბამება წინამდებარე დანართის დებულებებს, მათ შორის მისი დამატებების დებულებებს, ანდა თუ ექსპლუატაციის დროს აღმოჩნდა, რომ მათ აქვთ რაიმე საერთო დეფექტი, რომელიც მათ უვარგისს ხდის იმ მიზნისათვის, რომლისთვისაც ისინი გათვალისწინებულია.
3. თუ ხელშემკვერელ მხარეს, რომელმაც წარმოადგინა ტიპის ოფიციალური დამტკიცება, მეორე ხელშემკვერელი მხარე ატყობინებს 1-ელ და მე-2 პუნქტებში ნახსენები რომელიმე შემთხვევის შესახებ, მან ამ უკანასკნელ ხელშემკვერელ მხარესთან კონსულტაციების შემდეგ აგრეთვე უნდა მიიღოს ამ პუნქტებში ჩამოყალიბებული ზომები, მე-5 პუნქტის დებულებების დაცვის პირობით.
4. ხელშემკვერელ მხარეს, რომელმაც დააფიქსირა მე-2 პუნქტში ნახსენები ერთ-ერთი შემთხვევა, შეუძლია შემდეგ შეტყობინებამდე აკრძალოს საკონტროლო მოწყობილობის, სარეგისტრაციო ფურცლის ან მეხსიერების ბარათის გაყიდვა ან საექსპლუატაციოდ შემოღება. ეს დებულება ვრცელდება 1-ელ პუნქტში ნახსენებ შემთხვევებზეც იმ საკონტროლო მოწყობილობების, სარეგისტრაციო ფურცლების ან მეხსიერების ბარათების მიმართ, რომლებიც გათავისუფლდა თავდაპირველი შემოწმებისგან, თუ დამამზადებელ ქარხანას შესაბამისი გაფრთხილების შემდეგ არ მოჰყავს ისინი ოფიციალურად დამტკიცებულ ნიმუშთან ან ამ დანართის მოთხოვნებთან შესაბამისობაში.

ნებისმიერ შემთხვევაში ხელშემკვერელი მხარეების კომპეტენტური ორგანოები ერთი თვის განმავლობაში ატყობინებენ ერთმანეთს ტიპის ოფიციალური დამტკიცების ნებისმიერი გაუქმების შესახებ ან 1-ელ, მე-2 და მე-3 პუნქტების შესაბამისად მიღებული ნებისმიერი ზომების შესახებ, ასეთი მოქმედების მიზეზების მითითებასთან ერთად.

5. თუ ხელშემკვერელი მხარე, რომელმაც წარმოადგინა ტიპის ოფიციალური დამტკიცება, სადავოს ხდის იმ ნებისმიერი შემთხვევის არსებობას, რომლებიც მითითებულია 1-ელ და მე-2 პუნქტებში და რომელთა შესახებაც მას ეცნობა, დაინტერესებული ხელშემკვერელი მხარეები მიმართავენ უთანხმოების მოგვარების ზომებს.

მუხლი 6

1. სარეგისტრაციო ფურცლის ნიმუშის ოფიციალური დამტკიცების შესახებ განაცხადის წარმდგენი თავის განაცხადში მიუთითებს იმ საკონტროლო მოწყობილობის ტიპს ან ტიპებს, რომელზეც ან რომლებზეც უნდა იქნეს გამოყენებული მოცემული ფურცელი, და უზრუნველყოფს მოწყობილობის ასეთი ტიპის ან ტიპების წარმოდგენას ამ ფურცლის ტესტირებისათვის.
2. ყოველი ხელშემკვერელი მხარის კომპეტენტური ორგანოები სარეგისტრაციო ფურცლის ოფიციალური დამტკიცების მოწმობაში მიუთითებენ საკონტროლო მოწყობილობის ტიპს ან ტიპებს, რომელზეც ან რომლებზეც ეს ფურცელი შეიძლება იქნეს გამოყენებული.

მუხლი 7

ხელშემკვერელმა მხარეებმა უარი არ უნდა თქვან საკონტროლო მოწყობილობით აღჭურვილ სატრანსპორტო საშუალებების რეგისტრაციაზე ან არ უნდა აკრძალონ ასეთი სატრანსპორტო საშუალებების საექსპლუატაციოდ შემოღება ან გამოყენება ნებისმიერი ისეთი მიზეზით, რომელიც უკავშირდება იმას, რომ ეს სატრანსპორტო საშუალება აღჭურვილია ასეთი მოწყობილობით, თუ საკონტროლო მოწყობილობაზე დატანილია მე-3 მუხლში მითითებული ოფიციალური დამტკიცების ნიშანი და მე-9 მუხლში მითითებული დამონტაჟების შესახებ მონაცემების ფირფიტა.

მუხლი 8

წინამდებარე დანართის დებულებების შესაბამისად მიღებული ნებისმიერი გადაწყვეტილება საკონტროლო მოწყობილობის ყოველი ტიპის, სარეგისტრაციო ფურცლის ან მეხსიერების ბარათის ყოველი ნიმუშის ოფიციალურ დამტკიცებაზე ან ასეთი ოფიციალური დამტკიცების გაუქმებაზე დეტალურად უნდა იყოს დასაბუთებული. გაუქმება უნდა ეცნობოს დაინტერესებულ მხარეს, რომელიც იმავდროულად ინფორმირებული უნდა იყოს მის ხელთ არსებული სამართლებრივი დაცვის საშუალებების შესახებ, რომლებიც გათვალისწინებულია მოცემული ხელშემკვრელი მხარის კანონმდებლობით, აგრეთვე იმ ზღვრული ვადების შესახებ, რომლებშიც შეუძლია გამოიყენოს სამართლებრივი დაცვის ეს საშუალებები.

თავი II

დამონტაჟება და შემოწმება

მუხლი 9

1. საკონტროლო მოწყობილობა შეიძლება დაამონტაჟონ ან შეაკეთონ მხოლოდ იმ მექანიკოსებმა ან სახელოსნოებმა, რომლებსაც ამ მიზნით ამტკიცებენ ხელშემკვრელ მხარეთა კომპეტენტური ორგანოები მას შემდეგ, რაც ეს უკანასკნელნი, თუ ამას მოისურვებენ, გაცნობიან დაინტერესებული დამამზადებელი ქარხნების აზრს.

დამტკიცებული სახელოსნოს და მექანიკოსის ბარათების ადმინისტრაციული მოქმედების პერიოდი ერთ წელს არ უნდა აღემატებოდეს.

თუ დამტკიცებული სახელოსნოსთვის ან მექანიკოსისთვის გაცემული ბარათი ვადაგახანგრძლივებულია, დაზიანებულია, არასწორად ფუნქციონირებს, დაკარგულია ან მოპარულია, კომპეტენტური ორგანო სხვა ბარათს გასცემს დაწვრილებით ჩამოყალიბებული შესაბამისი თხოვნის მიღების მომენტიდან ხუთი სამუშაო დღის განმავლობაში.

თუ ახალი ბარათი გაცივდა ადრინდელის შეცვლის მიზნით, ახალ ბარათს 'სახელოსნო- ისეთივე საინფორმაციო ნომერი უნდა ჰქონდეს, მაგრამ ამ დროს ინდექსი ერთი ერთეულით იზრდება. ბარათის გამცემი კომპეტენტური ორგანო აწარმოებს დაკარგული, მოპარული და დეფექტიანი ბარათების აღრიცხვას.

ხელშემკვრელი მხარეები მიმართავენ ნებისმიერ ზომას, რომელიც საჭიროა დამტკიცებული მექანიკოსებისა და სახელოსნოებისათვის გაცემული ბარათების გაყალბების თავიდან აცილებისათვის.

2. დამტკიცებული მექანიკოსი ან სახელოსნო განსაკუთრებული ნიშნით აღნიშნავს მის მიერ დადებულ ლუქს და, გარდა ამისა, საკონტროლო მოწყობილობაში 1B დამატების შესაბამისად უსაფრთხოების უზრუნველსაყოფად შეაქვს ელექტრონული მონაცემები იმ მიზნით, რომ მოეწყოს, კერძოდ, ავთენტურობის შემოწმება. ყოველი ხელშემკვრელი მხარის კომპეტენტური ორგანოები აწარმოებენ ნიშნებისა და უსაფრთხოების უზრუნველსაყოფად გამოყენებული ელექტრონული მონაცემების, აგრეთვე იმ ბარათების აღრიცხვას, რომლებიც გაცია დამტკიცებულ სახელოსნოებსა და მექანიკოსებზე.
3. ხელშემკვრელი მხარეების კომპეტენტური ორგანოები ერთმანეთს უგზავნიან დამტკიცებული მექანიკოსებისა და სახელოსნოების და მათთვის გაცემული ბარათების თავიანთ სიებს, აგრეთვე ნიშნების ასლებს და საჭირო ინფორმაციას უსაფრთხოების უზრუნველსაყოფად გამოყენებული ელექტრონული მონაცემების შესახებ.
4. იმის დასადასტურებლად, რომ საკონტროლო მოწყობილობის დამონტაჟება მოხდა წინამდებარე დანართის მოთხოვნათა შესაბამისად, გამოიყენება 1 და 1B დამატებებით გათვალისწინებული დამონტაჟების შესახებ მონაცემების ფირფიტა.
5. კომპეტენტური ორგანოების მიერ დამტკიცებული მექანიკოსები და სახელოსნოები ლუქს ხსნიან ამ მუხლის 1-ლი პუნქტის დებულებების შესაბამისად ან წინამდებარე დანართის 1 და 1 B დამატებებში მოყვანილ პირობებში.

დამსაქმებლები და მძღოლები უზრუნველყოფენ, ერთი მხრივ, საკონტროლო მოწყობილობის და, მეორე მხრივ, მძღოლის ბარათის სწორ ფუნქციონირებას და სათანადო გამოყენებას იმ შემთხვევებში, როცა მძღოლმა უნდა მართოს სატრანსპორტო საშუალება, რომელიც აღჭურვილია საკონტროლო მოწყობილობით 1B დამატების შესაბამისად.

მუხლი 11³³

1. დამსაქმებელი საკმარისი რაოდენობის სარეგისტრაციო ფურცლებს გასცემს 1 დამატების შესაბამისად საკონტროლო მოწყობილობით აღჭურვილი სატრანსპორტო საშუალებების მძღოლებზე, იმ გარემოების გათვალისწინებით, რომ ეს ფურცლები პირადი ხასიათისაა, აგრეთვე მიმოსვლის ხანგრძლივობას და იმ დაზიანებული ფურცლის ან ფურცლების შეცვლის შესაძლო ვალდებულების გათვალისწინებით, რომლებიც უფლებამოსილი შემმოწმებელი პირების მიერ იქნა ამოღებული. დამსაქმებელი მძღოლებს აე გასცემს მხოლოდ დამტკიცებული ნიმუშის ფურცლებს, რომლებიც ვარგისია სატრანსპორტო საშუალებაზე დამონტაჟებულ საკონტროლო მოწყობილობაში გამოყენებისათვის.

თუ სატრანსპორტო საშუალება აღჭურვილია საკონტროლო მოწყობილობით 1B დამატების შესაბამისად, დამქირავებელი და მძღოლი მიმოსვლის ხანგრძლივობის გათვალისწინებით უზრუნველყოფს ამობეჭდილი მონაცემების სისწორეს იმ შესაბამისი თხოვნის არსებობისას ინსპექციის ჩატარების შემთხვევაში, რომელიც ნახსენებია 1B დამატებაში.

2. a) საწარმო ინახავს სარეგისტრაციო ფურცლებს და ამონაბეჭდებს - იმ შემთხვევაში, თუ ლუქის ახსნა მოხდა მე-12 (1) მუხლის შესაბამისად, - ქრონოლოგიური თანამიმდევრობით და საკითხავად მოსახერხებელი ფორმით მათი გამოყენებიდან არანაკლებ ერთი წლის განმავლობაში და მიაწვდის მათ ასლებს დაინტერესებულ მძღოლებს, რომლებიც მას შესაბამისი თხოვნით მიმართავენ. საწარმო ასევე მიაწვდის დაინტერესებულ მძღოლებს, რომლებიც მას შესაბამისი თხოვნით მიმართავენ, მძღოლების ბარათებიდან მიღებულ მონაცემებს, და ამ ასლების დაბეჭდილ ვარიანტებს. ეს სარეგისტრაციო ფურცლები, ამონაბეჭდები და მიღებული მონაცემები მიეწოდება ან გაიცემა უფლებამოსილი შემმოწმებელი პირების მოთხოვნით.

b) საწარმო, რომელიც სარგებლობს საკონტროლო მოწყობილობით აღჭურვილი სატრანსპორტო საშუალებებით, რომლებიც შეესაბამება წინამდებარე დანართის 1B დამატებას, და რომლებიც ექვემდებარება წინამდებარე შეთანხმების მოქმედებას:

i) უზრუნველყოფს მონაცემთარეგულარულ ჩატვირთვას სატრანსპორტო საშუალების მოწყობილობიდან და მძღოლის ბარათიდან, როგორც ამას ითვალისწინებს ხელშეკრული მხარე, და შესაბამის მონაცემთა უფრო ხშირ ჩატვირთვას, რათა უზრუნველყოს ყველა მონაცემის არსებობა ამ საწარმოს მიერ ან ამ საწარმოსთვის შესრულებული საქმიანობის შესახებ;

ii) უზრუნველყოფს ყველა მონაცემის შენახვას, რომლებიც იტვირთება როგორც სატრანსპორტო საშუალების მოწყობილობიდან, ისე მძღოლის ბარათიდან არანაკლებ 12

თვის განმავლობაში რეგისტრაციის მომენტიდან და ასეთ მონაცემთა ხელმისაწვდომობას შემმოწმებელი პირის მოთხოვნისამებრ ან უშუალოდ, ან დისტანციურად, საწარმოს ტერიტორიიდან.

წინამდებარე ქვეპუნქტის მიზნებისათვის ტერმინი „ჩატვირთვა“ განიმარტება იმ განსაზღვრების შესაბამისად, რომელიც მოყვანილია დამატება 1B-ს 1-ელი თავის s) პუნქტში;

3. 1B დამატებაში განსაზღვრული მძღოლის ბარათი გაიცემა მძღოლის თხოვნით იმ ხელშეკრული მხარე სახელმწიფოს კომპეტენტური ორგანოს მიერ, სადაც მდებარეობს მძღოლის ჩვეულებრივი საცხოვრებელი ადგილი.

ხელშეკრულ მხარეს შეუძლია ნებისმიერ მძღოლს, რომელზეც ვრცელდება წინამდებარე შეთანხმების დებულებები და რომელიც ჩვეულებრივ მის ტერიტორიაზე ცხოვრობს, მოსთხოვოს, იქონიოს მძღოლის ბარათი.

a) წინამდებარე შეთანხმების მიზნებისათვის 'ჩვეულებრივი საცხოვრებელი ადგილი' ნიშნავს ადგილს,

33 შეცვლილია მე-6 შესწორების საფუძველზე

სადაც ჩვეულებრივ კონკრეტული პირი ცხოვრობს ყოველი კალენდარული წლის სულ ცოტა 185 დღის განმავლობაში თავისი პირადი ან პროფესიული ვალდებულებების გამო, ანდა, როცა პროფესიული ვალდებულებები არ აქვს, პირად გარემოებათა გამო, რომლებიც მოწმობს მჭიდრო კავშირს ამ პირსა და იმ ადგილს შორის, სადაც იგი ცხოვრობს.

მიუხედავად ამისა პირის ჩვეულებრივი საცხოვრებელი ადგილი, რომლის პროფესიული ვალდებულებები დაკავშირებულია იმ ადგილისგან განსხვავებულ ადგილთან, სადაც მას პირადი ვალდებულებანი აქვს, და რომელიც ამიტომ მონაცვლობით ხელშემკვრელ მხარე ორ ან მეტ სახელმწიფოში მდებარე სხვადასხვა ადგილებზე ცხოვრობს, მიიჩნევა მისი პირადი ვალდებულებების ადგილად იმ პირობით, რომ ეს პირი ამ ადგილზე რეგულარულად ბრუნდება. ეს უკანასკნელი პირობა არ არის სავალდებულო, თუ აღნიშნული პირი ცხოვრობს ხელშემკვრელ მხარე სახელმწიფოში გარკვეული ვადით მივლინების გამო.

b) მძღოლები ადასტურებენ თავიანთ მუდმივ საცხოვრებელ ადგილს ნებისმიერი შესაბამისი საშუალებით, მაგალითად პირადობის დამადასტურებელი მოწმობის ან ნებისმიერი სხვა მოქმედი დოკუმენტის წარდგენის გზით.

c) თუ მძღოლის ბარათის გამცემი ხელშემკვრელი მხარის კომპეტენტურ ორგანოებს გაუჩნდათ ეჭვი ჩვეულებრივი საცხოვრებელი ადგილის შესახებ (b) პუნქტის შესაბამისად გაკეთებული განცხადების სისწორეში ან კონკრეტული შემთხვევების ჩატარებასთან დაკავშირებით, ამ ორგანოებს შეუძლიათ მოითხოვონ ნებისმიერი დამატებითი ინფორმაციის ან მტკიცებულებების წარდგენა.

d) ხელშემკვრელი მხარის კომპეტენტური ორგანო, რომელიც ბარათს გასცემს, შეძლებისდაგვარად უნდა დარწმუნდეს, რომ მძღოლის ბარათის მიღების შესახებ განცხადების წარმდგენ პირს არ აქვს ასეთი მოქმედი ბარათი.

4. a) ხელშემკვრელი მხარის კომპეტენტური ორგანო მძღოლის ბარათს ავსებს 1B დამატების დებულებების შესაბამისად.

მძღოლის ბარათის ადმინისტრაციული მოქმედების პერიოდი ხუთ წელს არ აღემატება.

მძღოლს შეუძლია იქონიოს მხოლოდ ერთი მოქმედი ბარათი. მას უფლება აქვს ისარგებლოს მხოლოდ საკუთარი მძღოლის ბარათით. მან არ უნდა ისარგებლოს დაზიანებული ან ვადაგასული მძღოლის ბარათით.

თუ ადრინდელი მძღოლის ბარათის ნაცვლად ახალი გაიცემა, ამ ახალ ბარათზე უნდა აღინიშნოს ადრინდელი მძღოლის ბარათის გაცემის ნომერი, ამასთან ინდექსი ერთი ერთეულით იზრდება. ბარათის გამცემი კომპეტენტური ორგანო აღრიცხავს გაცემულ, მოპარულ, დაკარგულ ან დეფექტიან მძღოლის ბარათებს, ყოველ შემთხვევაში მათი მოქმედების ვადის თანაბარი დროის პერიოდის განმავლობაში.

თუ მძღოლის ბარათი დაზიანებულია და არასწორად ფუნქციონირებს, დაკარგულია ან მოპარული, კომპეტენტური ორგანო სხვა ბარათს გასცემს შესაბამისი დეტალურად ჩამოყალიბებული თხოვნის მიღების მომენტიდან ხუთი სამუშაო დღის განმავლობაში.

იმ ბარათის განახლების შესახებ განცხადების მიღებისას, რომელსაც ვადა გასდის, კომპეტენტური ორგანო ახალ ბარათს ვადის გასვლამდე გასცემს, თუ შესაბამისი თხოვნა წარედგინა მე-12 მუხლის 1-ლი პუნქტის მე-4 ქვეპუნქტში მითითებული ზღვრული ვადების განმავლობაში.

b) მძღოლის ბარათები გაიცემა მხოლოდ იმ პირებზე, რომლებმაც შეიტანეს

შესაბამისი განცხადება და რომლებზეც ვრცელდება წინამდებარე შეთანხმების დებულებები.

c) მძღოლის ბარათი გაიცემა კონკრეტულ პირზე. მისი მოქმედების ოფიციალური ვადის განმავლობაში ის შეიძლება ჩამოერთვას ან მოქმედება შეუჩერდეს ნებისმიერი მიზეზით მხოლოდ იმ შემთხვევაში, თუ ხელშემკვრელი მხარის კომპეტენტური ორგანო აღმოაჩენს, რომ ბარათი ყალბი იყო, ან მძღოლი იყენებს ბარათს, რომლის მფლობელიც ის არ არის, ან ბარათი მიღებულია ყალბი განცხადებების და/ან ყალბი დოკუმენტების საფუძველზე. თუ მოქმედების შეჩერების ან ჩამორთმევის ამგვარ ზომებს მიმართავს ხელშემკვრელი მხარე, რომელიც არ არის ბარათის გამცემი ხელშემკვრელი მხარე, ეს ხელშემკვრელი მხარე ბარათს უბრუნებს მისი გამცემი ხელშემკვრელი მხარის კომპეტენტურ ორგანოებს და მიუთითებს ბარათის დაბრუნების მიზეზებს.

d) ხელშემკვრელი მხარეების მიერ გაცემული მძღოლის ბარათები აღიარებულია ორმხრივ საფუძველზე.

თუ ხელშემკვერელი მხარის მიერ გაცემული მოქმედი მძღოლის ბარათის მფლობელს თავისი ჩვეულებრივი საცხოვრებელი ადგილი გადაეჭვს სხვა ხელშემკვერელ მხარეში, მას შეუძლია თხოვნით მიმართოს მისი ბარათის ეკვივალენტური მძღოლის ბარათით შეცვლის შესახებ; ხელშემკვერელი მხარე, რომელიც ასეთ შეცვლას ახორციელებს, ვალდებულია საჭიროების შემთხვევაში, შეამოწმოს, კვლავაც მოქმედა თუ არა წარმოდგენილი ბარათი.

შეცვლის განმხორციელებელი ხელშემკვერელი მხარეები ადრინდელ მძღოლის ბარათს უბრუნებენ მისი გამგეში ხელშემკვერელი მხარის კომპეტენტურ ორგანოებს და მიუთითებენ ამის მიზეზებს.

e) თუ ხელშემკვერელი მხარე განაახლებს ან შეცვლის მძღოლის ბარათს, შეცვლა ან გადაცვლა და ნებისმიერი შემდგომი განახლება ან შეცვლა აღირიცხება ამ ხელშემკვერელ მხარეში.

f) ხელშემკვერელი მხარეები ყველა საჭირო ზომას მიმართავენ მძღოლის ბარათის გაყალბების ნებისმიერი შესაძლებლობის აღსაკვეთად.

5. ხელშემკვერელმა მხარეებმა უნდა იზრუნონ საიმისოდ, რომ მონაცემები, რომლებიც საჭიროა წინამდებარე შეთანხმების დაცვის კონტროლისათვის, და რომლებიც რეგისტრირდება და ინახება საკონტროლო მოწყობილობების მექანიზმებში წინამდებარე დანართის 1 B დამატების შესაბამისად, შეინახოს მათი რეგისტრაციის თარიღიდან 365 დღის განმავლობაში, რათა შესაძლებელი იყოს მათი წარდგენა ამ მონაცემების უსაფრთხოებისა და სიზუსტის უზრუნველყოფის პირობების დაცვისათვის.

ხელშემკვერელი მხარეები ყველა ზომას მიმართავენ, რათა უზრუნველყონ, რომ საკონტროლო მოწყობილობების ხელმეორედ გაყიდვა ან მწყობრიდან გამოყვანა უარყოფითად არ მოქმედებდეს, კერძოდ, ამ პუნქტის გამოყენებაზე.

მუხლი 12³⁴

1. მძღოლმა არ უნდა გამოიყენოს გაჭუჭყიანებული ან დაზიანებული სარეგისტრაციო ფურცლები ან მძღოლის ბარათი. ამ თვალსაზრისით უზრუნველყოფილი უნდა იქნეს სარეგისტრაციო ფურცლების ან მძღოლის ბარათის ადეკვატური დაცვა.

იმ შემთხვევაში, თუ დაზიანდა სარეგისტრაციო ფურცელი, რომელიც დაფიქსირებულ მონაცემებს შეიცავს, ან მძღოლის ბარათები, მძღოლებმა დაზიანებული სარეგისტრაციო ფურცელი ან დაზიანებული მძღოლის ბარათი უნდა დაურთონ დროებით სარეგისტრაციო ფურცელს, რომელიც შესაცვლელად გამოიყენება.

თუ მძღოლის ბარათი დაზიანდა, არასწორად ფუნქციონირებს ან დაიკარგა ან მოიპარეს, მძღოლი შეიძლება კალენდარული დღის განმავლობაში მისი შეცვლის თხოვნით მიმართავს იმ ხელშემკვერელი მხარის კომპეტენტურ ორგანოებს, რომელშიც ის ჩვეულებრივ ცხოვრობს.

თუ მძღოლს სურს განაახლოს თავისი მძღოლის ბარათის მოქმედება, მან იმ ხელშემკვერელი მხარის კომპეტენტურ ორგანოებს, რომელშიც ის ჩვეულებრივ ცხოვრობს, უნდა მიმართოს ბარათის მოქმედების ვადის გასვლის თარიღამდე არა უგვიანეს 15 სამუშაო დღით ადრე.

2. a) მძღოლები სარგებლობენ სარეგისტრაციო ფურცლით ან მძღოლის ბარათით ყოველდღიურად, როდესაც ისინი მართავენ სატრანსპორტო საშუალებას, სატრანსპორტო საშუალების თავიანთ პასუხისმგებლობაში მიღების მომენტიდან. სარეგისტრაციო ფურცელი ან მძღოლის ბარათის ამოღება არ ხდება სამუშაო ყოველდღიური პერიოდის დასრულებამდე, გარდა იმ შემთხვევებისა, როცა მისი ამოღება დასაშვებია სხვა დებულებათა შესაბამისად. არც ერთი სარეგისტრაციო ფურცელი და არც ერთი მძღოლის ბარათი არ შეიძლება გამოყენებულ იქნეს უფრო ხანგრძლივი პერიოდის განმავლობაში ვიდრე პერიოდი, რომლისთვისაც ისინი განკუთვნილია.

იმ შემთხვევაში თუ სატრანსპორტო საშუალების ბორტზე, რომელიც აღჭურვილია ციფრული მოწყობილობით 1 B დამატების შესაბამისად, იმყოფება ერთზე მეტი მძღოლი, თითოეული მძღოლი უზრუნველყოფს, რომ მისი მძღოლის ბარათი ტაქსოგრაფის სწორ ბუდეში იქნეს მოთავსებული.

b) თუ თავისი არყოფნის გამო მძღოლს არ შეუძლია ისარგებლოს სატრანსპორტო საშუალებაზე დაყენებული საკონტროლო მოწყობილობით, მაშინ დროის პერიოდები, მითითებული 3 პუნქტის მეორე აბზაცის b), c) და d) ქვეპუნქტებში:

i) თუ სატრანსპორტო საშუალება აღჭურვილია საკონტროლო მოწყობილობით 1 B დამატების შესაბამისად, დატანილი უნდა იქნეს სარეგისტრაციო ბარათზე ხელით, ავტომატურად

³⁴ შეცვლილია მე-6 შესწორების საფუძველზე

ან სხვა ხერხით გარკვევით და სუფთა სახით; ან

ii) თუ სატრანსპორტო საშუალება აღჭურვილია საკონტროლო მოწყობილობით 1 B დამატების შესაბამისად, მძღოლის ბარათზე დატანილი უნდა იქნეს მონაცემთა შესატანი ხელის მოწყობილობის გამოყენებით, რომელიც გათვალისწინებულია ჩამწერი აპარატურით.

d) მძღოლებს შეაქვთ სარეგისტრაციო ბარათებში აუცილებელი ცვლილებები, თუ სატრანსპორტო საშუალებაზე იმყოფება ერთ მძღოლზე მეტი, რათა ქვემოთ, მე-3 პუნქტის მეორე აბზაცის b), c) და d) ქვეპუნქტებში მითითებული ინფორმაცია დარეგისტრირებულ იქნეს იმ მძღოლის ფურცელზე, რომელიც ფაქტობრივად მართავს სატრანსპორტო საშუალებას.

3. მძღოლები:

- უზრუნველყოფენ სარეგისტრაციო ფურცელზე მითითებული დროის შესაბამისობას სატრანსპორტო საშუალების რეგისტრაციის ქვეყნის ოფიციალურ დროსთან;

- მოქმედებაში მოჰყავთ ჩამრთველი მექანიზმები, რომლებიც საშუალებას იძლევა ცალკეულად და გარკვევით იყოს ჩანიშნული დროის შემდეგი პერიოდები:

a)  ნიშნით ან ³⁵ ნიშნით: მართვის ხანგრძლივობა;


b)  ნიშნით ან ³⁶ ნიშნით: მუშაობის ყველა სხვა პერიოდი;


c)  ნიშნით ან ³⁷ ნიშნით: სამუშაო ადგილზე ყოფნის სხვა პერიოდები, კერძოდ:

- ლოდინის დრო, ანუ პერიოდი, რომლის განმავლობაშიც მძღოლები ვალდებული არ არიან იმყოფებოდნენ თავიანთ სამუშაო ადგილებზე, თუ არა იმ მიზნით, რომ რეაგირება მოახდინონ მართვის დაწყების ან განახლების სიგნალებზე, ანდა სხვა სამუშაოს შესრულების სიგნალებზე;

- სატრანსპორტო საშუალების მოძრაობის პროცესში მძღოლის გვერდით გატარებული დრო;

- სატრანსპორტო საშუალების მოძრაობის პროცესში საძინებელ ადგილზე გატარებული დრო;

d) ნიშნით ან ³⁸ ნიშნით: მართვაში შესვენებები და ყოველდღიური დასვენების პერიოდები.

4. ყოველ ხელშემკვერელ მხარეს შეუძლია გასცეს იმის ნებართვა, რომ ამ მუხლის მე-3 პუნქტის მეორე აბზაცის (ბ) და (გ) ქვეპუნქტებში მითითებული ყველა პერიოდი მის ტერიტორიაზე რეგისტრირებულ სატრანსპორტო საშუალებებში გამოყენებულ სარეგისტრაციო ფურცლებზე ჩანიშნული იქნეს  ნიშნით.

5. ეკიპაჟის ყოველმა დანიტრესებულმა წევრმა თავის სარეგისტრაციო ფურცელზე უნდა მიუთითოს შემდეგი მონაცემები:

- a) ფურცლის გამოყენების დასაწყისში: თავისი სახელი და გვარი;
- b) ფურცლის გამოყენების დაწყების თარიღი და ადგილი და მისი გამოყენების დასრულების თარიღი და ადგილი;
- c) იმ სატრანსპორტო საშუალების სარეგისტრაციო ნომერი, რომელზე სამუშაოდაც ის ინიშნება, როგორც ფურცელზე რეგისტრირებული პირველი რეისის დასაწყისში, ისე შემდგომ, სატრანსპორტო საშუალების შეცვლის შემთხვევაში, ფურცლის გამოყენების განმავლობაში;
- d) კილომეტრების მრიცხველის ჩვენება:

ფურცელზე რეგისტრირებული პირველი რეისის დასაწყისში,

³⁵ სიმბოლოები, რომლებიც გამოყენებულია ციფრულ ტექორაფში.
³⁶ სიმბოლოები, რომლებიც გამოყენებულია ციფრულ ტექორაფში.
³⁷ სიმბოლოები, რომლებიც გამოყენებულია ციფრულ ტექორაფში.
³⁸ სიმბოლოები, რომლებიც გამოყენებულია ციფრულ ტექორაფში.

- ფურცელზე რეგისტრირებული ბოლო რეისის დასასრულად,

- სამუშაო დღის განმავლობაში სატრანსპორტო საშუალების შეცვლის შემთხვევაში (იმ სატრანსპორტო საშუალების კილომეტრების მრიცხველის მაჩვენებლები, რომელზეც მძღოლი მუშაობდა, და იმ სატრანსპორტო საშუალების კილომეტრების მრიცხველის მაჩვენებელი, რომელზეც მძღოლი იმუშავებს);

e) შესაბამის შემთხვევებში სატრანსპორტო საშუალების ნებისმიერი შეცვლის დრო.

5-bis. მძღოლს საკონტროლო მოწყობილობაში 1 B დამატების შესაბამისად შეჰყავს იმ ქვეყნების დასახელება, რომლებშიც იწყებს და ამთავრებს თავის ყოველდღიურ მუშაობას.

ზემოხსენებული მონაცემების შეყვანას მძღოლი ახორციელებს და ეს შეიძლება მოხდეს ხელით ან ავტომატურად, თუ საკონტროლო მოწყობილობა დაკავშირებულია თვალთვალის სათანამგზავრო სისტემასთან.

6. საკონტროლო მოწყობილობის კონსტრუქცია, რომელიც განსაზღვრულია 1 B დამატებაში, ისეთი უნდა იყოს, რომ საჭიროების შემთხვევაში მისი გახსნის შემდეგ უფლებამოსილ შემმოწმებელ პირს შეეძლოს გაეცნოს შემოწმებამდე ცხრა საათის განმავლობაში გაკეთებულ ჩანაწერებს, ფურცლის პერმანენტული დეფორმაციის, გაფუჭების ან გაქუჩყიანების გარეშე.

გარდა ამისა, მოწყობილობის კონსტრუქცია ისეთი უნდა იყოს, რომ კორპუსის გახსნის გარეშე შეიძლება დღეს დარწმუნება, რომ ჩაწერა მიმდინარეობს.

7. a) თუ მძღოლი მართავს საკონტროლო მოწყობილობით აღჭურვილ სატრანსპორტო საშუალებას დამატება 1-ს შესაბამისად, მას უნდა შეეძლოს წარადგინოს ყოველთვის, როცა ამას მოითხოვს შემმოწმებელი პირი:

i) მიმდინარე კვირის სარეგისტრაციო ფურცლები და ფურცლები, რომლებიც მძღოლმა გამოიყენა წინა 15 კალენდარული დღის განმავლობაში;

ii) მძღოლის ბარათი, თუ იგი მას აქვს; და

iii) ხელით გაკეთებული ნებისმიერი ჩანაწერი და ამონაბეჭდები, გაკეთებული მიმდინარე კვირის და წინა 15 კალენდარული დღის განმავლობაში, როგორც ამას მოითხოვს წინამდებარე შეთანხმება.

წინამდებარე შეთანხმების 13-ბის მუხლით დადგენილი გამოყენების თარიღით დაწყებული, i) და ii) ქვეპუნქტებში ხსენებული დროის პერიოდები უნდა მოიცავდნენ მიმდინარე დღეს და წინა 28 კალენდარულ დღეს.

b) თუ მძღოლი მართავს საკონტროლო მოწყობილობით აღჭურვილ სატრანსპორტო საშუალებას დამატება 1-ს შესაბამისად, მას უნდა შეეძლოს წარადგინოს ყოველთვის, როცა ამას მოითხოვს შემმოწმებელი პირი:

i) მძღოლის მოწმობა, რომლის მფლობელიც იგი არის;

ii) ხელით გაკეთებული ნებისმიერი ჩანაწერი და ამონაბეჭდები, გაკეთებული მიმდინარე კვირის და წინა 15 კალენდარული დღის განმავლობაში, როგორც ამას მოითხოვს წინამდებარე შეთანხმება.

iii) სარეგისტრაციო ფურცლები, რომლებიც შეესატყვისება დროის იმავე პერიოდს, რომელზედაც საუბარია წინა ქვეპუნქტში და რომლის განმავლობაშიც იგი მართავდა საკონტროლო მოწყობილობით აღჭურვილ სატრანსპორტო საშუალებას დამატება 1-ს შესაბამისად.

წინამდებარე შეთანხმების 13-bis მუხლით დადგენილი გამოყენების თარიღით დაწყებული, i) და ii) ქვეპუნქტებში ხსენებული დროის პერიოდები უნდა მოიცავდეს მიმდინარე დღეს და წინა 28 კალენდარულ დღეს.

c) უფლებამოსილ შემმოწმებელ პირს შეუძლია წინამდებარე შეთანხმების მოთხოვნათა დაცვა შემოწმოს ეკრანზე გამოტანილი სარეგისტრაციო ფურცლების ან საკონტროლო მოწყობილობათი ან მძღოლის ბარათის დახმარებით რეგისტრირებული მონაცემების ამონაბეჭდის ანალიზის მეშვეობით, ანდა, თუ ეს შეუძლებელია, ნებისმიერი სხვა დოკუმენტის ანალიზის მეშვეობით, რომელიც იძლევა იმის გარკვევის საშუალებას, თუ რატომ არ შესრულდა რომელიმე დებულება, მაგალითად, მე-13 მუხლის მე-2 და მე-3 პუნქტებში ჩამოყალიბებული დებულებები.

8. იკრძალება საკონტროლო მოწყობილობაში დაცულ სარეგისტრაციო ფურცელში ან მძღოლის ბარათში შეტანილი მონაცემების და 1 B დამატებით განსაზღვრული საკონტროლო მოწყობილობის ამონეჭდილი მონაცემების გაყალბება, ამოღება ან განადგურება. იკრძალება აგრეთვე ნებისმიერი მოქმედება საკონტროლო

მოწყობილობის, სარეგისტრაციო ფურცლის ან მძღოლის ბარათის მიმართ, რომლის შედეგადაც შეიძლება მოხდეს მონაცემების და/ან დაბეჭდილი ინფორმაციის გაყალბება, ამოღება ან განადგურება. არც ერთი მოწყობილობა, რომლის გამოყენებაც შეიძლება აღნიშნული მიზნებით, არ უნდა იმყოფებოდეს სატრანსპორტო საშუალებაში.

მუხლი 13³⁹

1. თუ საკონტროლო მოწყობილობა მწყობრიდან გამოვიდა ან არასწორად ფუნქციონირებს, დამქირავებელმა იგი უნდა შეაკეთოს ოფიციალურად დამტკიცებული მექანიკოსის ან სახელოსნოს დახმარებით მაშინვე, როგორც კი ამის შესაძლებლობა იქნება.

თუ შეუძლებელია სატრანსპორტო საშუალების საწარმოში დაბრუნება მისი გაფუჭების ან არასწორი ფუნქციონირების გამოვლენის დღიდან ერთი კვირის განმავლობაში, რემონტი გზაში უნდა შესრულდეს.

ხელშემკვრელ მხარეთა მიერ მიღებული ზომები კომპეტენტურ ორგანოებს აძლევს უფლებამოსილებას, აკრძალოს სატრანსპორტო საშუალების გამოყენება იმ შემთხვევებში, როცა არ არის აღმოფხვრილი შესაბამისი დაზიანება ან არასწორი ფუნქციონირება, როგორც ეს მითითებულია ზემოთ მოყვანილ ქვეპუნქტებში.

2. a) ვადრე მოწყობილობა გაუმართავია ან არასწორად ფუნქციონირებს, სარეგისტრაციო ფურცელზე ან სარეგისტრაციო ფურცლებზე ან შესაბამის ფურცელზე, რომელიც თან უნდა ერთვოდეს სარეგისტრაციო ფურცელს ან მძღოლის ბარათს, მძღოლი წერს მონაცემებს, რომლებიც იძლევა მისი იდენტიფიცირების საშუალებას (გვარს და თავისი მართვის მოწმობის ნომერს ან გვარს და თავისი მძღოლის ბარათის ნომერს), მისი ხელმოწერის ჩათვლით, მძღოლი მიუთითებს მთელ ინფორმაციას დროის სხვადასხვა პერიოდების მხ) იმ შემთხვევაში თუ ბარათი დაზიანებულია, არასწორად ფუნქციონირებს, დაკარგული ან გატაცებულია, ანდა არ იმყოფება მძღოლის განკარგულებაში, მძღოლი:

i) თავისი რეისის დასაწყისში ამობეჭდავს დაწვრილებით ცნობებს სატრანსპორტო საშუალების შესახებ, რომელსაც მართავს, და შეაქვს მასში:

- ცნობები, რომლებიც იძლევა მძღოლის იდენტიფიცირების საშუალებას (გვარს და თავისი მართვის მოწმობის ნომერს ან გვარს და თავისი მძღოლის ბარათის ნომერს), მათ შორის საკუთარი ხელმოწერა;

- 12 მუხლის 3 პუნქტის b), c) და d) ქვეპუნქტებში ხსენებული პერიოდები;

ii) თავისი რეისის ბოლოს ამობეჭდავს მონაცემებს საკონტროლო მოწყობილობის მიერ დაფიქსირებული დროის პერიოდების შესახებ, არეგისტრირებს სხვა საშუალოს, ყოფნისა და დასვენების ნებისმიერ პერიოდებს იმ მომენტიდან, როდესაც რეისის დასაწყისში გაკეთდა ამონაბეჭდი, თუ ეს მონაცემები დარეგისტრირებული არაა ტაქოგრაფის მიერ, და მიუთითებს ამ დოკუმენტში დეტალებს, რომლებიც იძლევა მძღოლის იდენტიფიცირების საშუალებას (გვარს და თავისი მართვის მოწმობის ნომერს ან გვარს და თავისი მძღოლის ბარათის ნომერს), მათ შორის საკუთარ ხელმოწერას.

3. თუ მძღოლის ბარათი დაზიანებულია, არასწორად ფუნქციონირებს, მძღოლი მას იმ ხელშემკვრელი მხარის კომპეტენტურ ორგანოს უბრუნებს, სადაც მისი ჩვეულებრივი საცხოვრებელი ადგილი მდებარეობს. ბარათის მოპარვის შემთხვევაში, მძღოლი ვალდებულია ოფიციალური განცხადებით მიმართოს იმ სახელმწიფოს კომპეტენტურ ორგანოებს, სადაც ქურდობა მოხდა.

ბარათის დაკარგვის შემთხვევაში, მძღოლი ვალდებულია ამის შესახებ ოფიციალური განცხადებით აცნობოს ბარათის გამცემი ხელშემკვრელი მხარის კომპეტენტურ ორგანოებს და იმ ხელშემკვრელი მხარე სახელმწიფოს კომპეტენტურ ორგანოებს, სადაც მისი ჩვეულებრივი საცხოვრებელი ადგილი მდებარეობს, თუ საქმე ეხება სხვადასხვა ხელშემკვრელ მხარეებს.

მძღოლს შეუძლია სატრანსპორტო საშუალების მართვა მძღოლის ბარათის გარეშე განაგრძოს მაქსიმუმ 15 კალენდარული დღის ან უფრო ხანგრძლივი პერიოდის განმავლობაში, თუ ეს საჭიროა სატრანსპორტო საშუალების საწარმოში დასაბრუნებლად, იმ პირობით, რომ მას შეუძლია დაამტკიცოს, რომ ამ პერიოდის განმავლობაში შეუძლებელი იყო ბარათის წარდგენა ან გამოყენება.

თუ იმ ხელშემკვრელი მხარე სახელმწიფოს კომპეტენტური ორგანოები, სადაც მძღოლი ჩვეულებრივ ცხოვრობს, განსხვავდება იმ კომპეტენტური ორგანოებისაგან, რომლებმაც მასზე გასცეს ბარათი და რომლებშიც იგი ვალდებულია განაახლოს, შეცვალოს ან გადაცვალოს მძღოლის ბარათი, ეს კომპეტენტური ორგანოები აცნობებენ იმ კომპეტენტურ ორგანოებს, რომლებმაც გასცეს ადრინდელი ბარათი, მისი განახლების, შეცვლის ან გადაცვლის ზუსტი მიზეზები.

³⁹ შეცვლილია მე-6 შესწორების საფუძველზე

1. წინამდებარე შეთანხმების მე-13 მუხლის 2(b) პუნქტის შესრულებისათვის მძღოლებს, რომლებიც მართავენ ერთ-ერთ იმ ხელშემკვერელ მხარეში რეგისტრირებულ სატრანსპორტო საშუალებებს, რომელთა კომპეტენტურმა ორგანომაც ჯერ ვერ გასცეს მძღოლის ბარათები და რომლებიც ამ მუხლის 1-ელი პუნქტით გათვალისწინებული გარდამავალი პერიოდის

განმავლობაში მართავენ დანართის 1B დამატების შესაბამისად საერთაშორისო მოძრაობაში მონაწილე ციფრული საკონტროლო მოწყობილობით აღჭურვილ სატრანსპორტო საშუალებებს, უნდა შეეძლოთ შემოწმების მოთხოვნით წარადგინონ მიმდინარე კვირის ამონაბეჭდები და/ან სარეგისტრაციო ფურცლები და, ნებისმიერ შემთხვევაში იმ წინა კვირის ბოლო დღის ამონაბეჭდები და/ან სარეგისტრაციო ფურცელი, რომლის განმავლობაშიც ისინი სატრანსპორტო საშუალებას მართავდნენ.

2. 1-ლი პუნქტი არ გამოიყენება იმ ქვეყანაში რეგისტრირებული სატრანსპორტო საშუალებების მძღოლების მიმართ, რომელშიც გათვალისწინებულია სავალდებულო მოთხოვნა იყენებდნენ მძღოლის ბარათს. მაგრამ მძღოლებმა ამონაბეჭდები შემოწმების პირველი მოთხოვნისთანავე უნდა წარადგინონ.
3. 1-ლი პუნქტით გათვალისწინებული ამონაბეჭდები უნდა შეიცავდეს მძღოლების დეტალურ საიდენტიფიკაციო მონაცემებს (გვარს და მართვის მოწმობის ნომერს), მათი ხელმოწერიტურთ.

დანართი-დამატება 1⁴⁰

მოთხოვნები კონსტრუქციის, ტესტირების, დამონტაჟების და ინსპექციის მიმართ

I. განსაზღვრებები წინამდებარე დამატებაში:

- a) "საკონტროლო მოწყობილობა" ნიშნავს მოწყობილობას, რომელიც გათვალისწინებულია საგზაო სატრანსპორტო საშუალებებში დასამონტაჟებლად იმ მიზნით, რომ აჩვენოს ან დააფიქსიროს ავტომატურ ან ნახევრადავტომატურ რეჟიმში მონაცემები ამ სატრანსპორტო საშუალებების მოძრაობის შესახებ ან მათი მძღოლების მუშაობის გარკვეული პერიოდების შესახებ;
- b) "სარეგისტრაციო ფურცელი" ნიშნავს ფურცელს, გათვალისწინებულს დაფიქსირებული მონაცემების შესატანად და შესანახად, რომელიც იდება საკონტროლო მოწყობილობაში და რომელზეც ამ მოწყობილობის ჩამწერი ხელსაწყო განუწყვეტლივ იწერს დასაფიქსირებელ ინფორმაციას;
- c) "საკონტროლო მოწყობილობის მუდმივა" ნიშნავს ციფრულ მახასიათებელს, რომელიც აჩვენებს გავლილი ერთი კილომეტრი მანძილის დაფიქსირებისა და აღრიცხვისათვის საჭირო შემავალი სიგნალის სიდიდეს; ეს მუდმივა გამოხატულია ან ბრუნვით კილომეტრზე- (კ=...ბრ/კმ), ან იმპულსით კილომეტრზე- (კ=...იმპ/კმ);
- d) "სატრანსპორტო საშუალების მახასიათებელი კოეფიციენტი" ნიშნავს ციფრულ მახასიათებელს, რომელიც აჩვენებს სატრანსპორტო საშუალების იმ ელემენტით წარმოქმნილი გამომავალი სიგნალის სიდიდეს, რომელიც მას აერთებს საკონტროლო მოწყობილობასთან (მეორეული ლილვი ან გადაცემათა კოლოფის ღერძი), როცა სატრანსპორტო საშუალება ერთ გაზომილ კილომეტრ მანძილს გადის გამოცდის ნორმალურ პირობებში (იხ. წინამდებარე დამატების VI თავის მე-4 პუნქტი). მახასიათებელი კოეფიციენტი გამოიხატება ან ბრუნვით კილომეტრზე (კ=...კმ/ბრ), ან იმპულსით კილომეტრზე (კ=...იმპ/კმ);
- e) თვლის სალტების `ეფექტიანი გარემოწერილობა` ნიშნავს სატრანსპორტო საშუალების მამოძრავებელი რამდენიმე თვალის (წამყვანი თვლების) მიერ მათი ერთი სრული ბრუნვისას გავლილი მანძილის საშუალო მნიშვნელობას. ამ მანძილების გაზომვა უნდა ხდებოდეს გამოცდის ნორმალურ პირობებში (იხ. წინამდებარე დამატების VI თავის მე-4 პუნქტი) და მათი სიდიდე შემდგენიარად გამოიხატება: 1=...მმ.

II. საკონტროლო მოწყობილობის საერთო მახასიათებლები და ფუნქციები

საკონტროლო მოწყობილობა უნდა უზრუნველყოფდეს, რომ დაფიქსირდეს:

1. სატრანსპორტო საშუალების მიერ გავლილი მანძილი;
2. სატრანსპორტო საშუალების სიჩქარე;
3. მართვის ხანგრძლივობა;
4. მუშაობის ან სამუშაო ადგილზე ყოფნის სხვა პერიოდები;

⁴⁰ შეცვლილია მე-2 შესწორების საფუძველზე

5. მუშაობისას შესვენებები და დასვენების ყოველდღიური პერიოდები;
6. სარეგისტრაციო ფურცლის შემცველი კორპუსის გახსნა;
7. ელექტრონული საკონტროლო მოწყობილობისათვის, რომელიც წარმოადგენს მანძილისა და სიჩქარის გადამწოდებიდან ელექტრონული სიგნალების გადაცემის

საფუძველზე მოქმედ მოწყობილობას, -ნებისმიერი პაუზა, რომელიც აღემატება 100 მილიწამს დამფიქსირებელი მოწყობილობის ელექტრონულ კვებაში (განათების გარდა), მანძილისა და სიჩქარის გადამწოდების ელექტრონულ კვებაში, აგრეთვე ნებისმიერი პაუზა მანძილისა და სიჩქარის გადამწოდზე სიგნალის მიწოდებაში.

სატრანსპორტო საშუალებებზე, რომლებსაც ორი მძღოლი იყენებს, საკონტროლო მოწყობილობა უნდა უზრუნველყოფდეს ერთდროულად, ამასთან მკაფიოდ და ორ ცალ-ცალკე ფურცელზე, მონაცემების დაფიქსირებას მე-3, მე-4 და მე-5 პუნქტებში მითითებული პერიოდების მიხედვით.

III. მოთხოვნები საკონტროლო მოწყობილობის კონსტრუქციის მიმართ

A. ზოგადი დებულებები

1. საკონტროლო მოწყობილობა უნდა შეიცავდეს:

a) ვიზუალურ ხელსაწყოებს, რომლებიც აჩვენებს:

- განვლილ მანძილს (მანძილის მრიცხველი);
- სიჩქარეს (სპიდომეტრი);
- დროს (საათი).

b) დამფიქსირებელ ხელსაწყოებს, მათ შორის:

- განვლილი მანძილის დამფიქსირებელ ხელსაწყოს;
- სიჩქარის დამფიქსირებელ ხელსაწყოს;
- ერთ ან რამდენიმე ხელსაწყოს, რომლებიც აფიქსირებს დროს და რომლებიც შეესაბამება III თავის C ნაწილის მე-4 პუნქტში მოცემულ მოთხოვნებს.

c) ჩამწერ მოწყობილობას, რომელიც ცალკე აფიქსირებს სარეგისტრაციო ფურცელზე:

- ამ ფურცლის შემცველი კორპუსის ყოველ გახსნას;
- II თავის მე-7 პუნქტში განსაზღვრული ელექტრონული საკონტროლო მოწყობილობისათვის, - ნებისმიერ პაუზას, რომლის ხანგრძლივობა აღემატება 100 მილიწამს საკონტროლო მოწყობილობის ელექტრონულ კვებაში (განათების გარდა) ელექტრონული კვების წყაროს ხელმეორედ ჩართვისათვის;
- II თავის მე-7 პუნქტში განსაზღვრული ელექტრონული საკონტროლო მოწყობილობისათვის, - ნებისმიერ პაუზას, რომლის ხანგრძლივობა აღემატება 100 მილიწამს მანძილისა და სიჩქარის გადამწოდების ელექტრონულ კვებაში, და ნებისმიერ პაუზას მანძილისა და სიჩქარის გადამწოდზე სიგნალის მიწოდებაში.

2. აპარატურაში ზემოთ ჩამოთვლილთა დამატებით რაიმე მოწყობილობის ჩართვამ არ უნდა შეუქმნას დაბრკოლება სავალდებულო მოწყობილობების სათანადო ფუნქციონირებას და მათი მაჩვენებლების წაკითხვას.

საკონტროლო მოწყობილობა ოფიციალური დამტკიცებისათვის ნებისმიერი ასეთი დამატებითი მოწყობილობებით სრულად დაკომპლექტებული უნდა იქნეს წარდგენილი.

3. მასალები

a) საკონტროლო მოწყობილობის ყველა შემადგენელი ნაწილი დამზადებული უნდა იყოს საკმაოდ მდგრადი და მექანიკურად მტკიცე მასალებისგან, რომლებსაც ასევე სტაბილური ელექტრონული და მაგნიტური მახასიათებლები ექნება.

b) საკონტროლო მოწყობილობის შემადგენელ ნაწილში ან მისი წარმოებისათვის გამოყენებული მასალების ხასიათში ნებისმიერი ცვლილება წარმოებაში მის დაწერვამდე ოფიციალური დამტკიცებისათვის უნდა წარედგინოს იმ ორგანოს, რომელმაც მოახდინა საკონტროლო მოწყობილობის ტიპის ოფიციალური დამტკიცება.

4. განვლილი მანძილის გაზომვა

განვლილი მანძილი შეიძლება გაიზომოს და დაფიქსირდეს ან:

- ან წინ მოძრაობისა და უკანა სვლით მოძრაობისას, ან

- მხოლოდ წინ მოძრაობისას.

უკანა სვლით მოძრაობის ნებისმიერი დაფიქსირება არავითარ შემთხვევაში უარყოფით გავლენას არ უნდა ახდენდეს სხვა დაფიქსირებული მონაცემების სიცხადესა და სიზუსტეზე.

5. სიჩქარის გაზომვა

a) სიჩქარის განზომილებათა დიაპაზონი უნდა შეესაბამებოდეს ტიპის ოფიციალური დამტკიცების მოწმობაში მითითებულ დებულებებს.

b) საზომი ხელსაწყო საკუთარი სიზშირე და დემფირება იმგვარი უნდა იყოს, რომ სიჩქარის მაჩვენებელ და დამფიქსირებელ ხელსაწყოებს შეეძლოთ განზომილებათა დიაპაზონის ფარგლებში რეაგირება მოახდინონ აჩქარების 2მ/წმ²-მდე შეცვლაზე დასაშვები ცდომილების ფარგლებში.

6. დროის გაზომვა (საათი)

a) საათის ამუშავების მექანიზმის მართვის ორგანო უნდა იყოს სარეგისტრაციო ფურცლის შემცველი კორპუსის შიგნით; ამ კორპუსის ყოველი გახსნა ავტომატურად უნდა ფიქსირდებოდეს სარეგისტრაციო ფურცელზე.

b) თუ სარეგისტრაციო ფურცლის წინ მოძრაობის მექანიზმი საათით კონტროლირდება, იმ კონტროლში, რომლის განმავლობაშიც ეს საათი სრული მომართვის შემდეგ სწორად მუშაობს, სულ ცოტა 10% უნდა აღემატებოდეს დაფიქსირების პერიოდს, რომელიც შეესაბამება აპარატურაში არსებული ფუნქციონირების მაქსიმალურ მარაგს.

7. განათება და დაცვა

a) საკონტროლო მოწყობილობა ვიზუალური ხელსაწყოები აღჭურვილი უნდა იყოს შესაბამისი არათვალისმომკრეელი განათების მოწყობილობით.

b) გამოყენების ნორმალური პირობების უზრუნველყოფისათვის საკონტროლო მოწყობილობა ყველა შიდა ნაწილი დაცული უნდა იყოს ტენისა და მტერისაგან. გარდა ამისა, ისინი დაცული უნდა იყოს იმ კორპუსების გამოყენებით არასანქცირებული გახსნისგან, რომლებიც შეიძლება დაილუქოს.

B. ვიზუალური ხელსაწყოები

1. განვლილი მანძილის ინდიკატორი (მანძილის მრიცხველი)

a) განვლილი მანძილის მაჩვენებელი საკონტროლო ხელსაწყო სკალის დაყოფის

მინიმალური სიდიდე 0,1 კილომეტრს უნდა შეადგენდეს. ჰექტომეტრების მაჩვენებელი ციფრები მკაფიოდ უნდა გამოირჩეოდეს მთლიანი კილომეტრების მაჩვენებელი ციფრებისაგან.

b) მანძილის მრიცხველის სკალაზე ციფრები მკაფიოდ უნდა გამოირჩეოდეს და მათი სიდიდე სიმალის მიხედვით 4 მმ-ზე ნაკლები არ უნდა იყოს, რათა ადვილად იკითხებოდეს.

c) მანძილის მრიცხველი უნდა აფიქსირდეს სულ ცოტა 99 999,9 კილომეტრ გარბენს.

2. სიჩქარის ინდიკატორები (სპიდომეტრი)

a) განზომილებათა დიაპაზონის ფარგლებში სიჩქარის სკალა თანაბრად უნდა იყოს გრადულირებული საათში 1, 2, 5 ან 10 კილომეტრის დანაყოფებად. სიჩქარის სკალის დანაყოფის სიდიდე (მანძილი ორ მეზობელ დანაყოფს შორის) აღნიშნულ სკალაზე მაქსიმალური სიჩქარის 10%-ს არ უნდა აღემატებოდეს.

b) განზომილებათა დიაპაზონის ფარგლებს გამცდარი სკალის მონაკვეთი ციფრებით შეიძლება არ იყოს აღნიშნული.

c) საათში 10 კილომეტრი სიჩქარის სხვაობის შესაბამისი სკალის ყოველი შუალედის სიგრძე 10 მილიმეტრზე ნაკლები არ უნდა იყოს.

d) ისრის ტიპის ინდიკატორზე მანძილი საკონტროლო ხელსაწყო ისარსა და ციფერბლატს შორის 3 მილიმეტრს არ უნდა აღემატებოდეს.

3. დროის ინდიკატორი (საათი)

დროის ინდიკატორი უნდა ჩანდეს საკონტროლო მოწყობილობის გარედან და უნდა უზრუნველყოფდეს მისი მაჩვენებლების გარკვევით, სტაბილურ და არაორაზროვან წაკითხვას.

C. დამფიქსირებელი ხელსაწყოები

1. ზოგადი დებულებები

a) მთელ მოწყობილობაზე, სარეგისტრაციო ფურცლის ფორმის მიუხედავად (ლენტი ან დისკი), დატანილი უნდა იყოს ნიშანი, რომელიც უზრუნველყოფს სარეგისტრაციო ფურცლის სწორად ჩადებას, რათა საათით ნაჩვენები დრო და ფურცელზე დროის ნიშნული ერთმანეთს ემთხვეოდეს.

b) სარეგისტრაციო ფურცლის ჩადების მექანიზმი ისეთი უნდა იყოს, რომ ფურცელი თანაბრად მოძრაობდეს და ადვილად მოხდეს მისი ჩადება და ამოღება.

c) დისკის ფორმის სარეგისტრაციო ფურცლებისათვის ხელსაწყო, რომელიც უზრუნველყოფს მის წინ მოძრაობას, საათის მექანიზმით უნდა კონტროლდებოდეს. ასეთ შემთხვევაში ფურცლის წრიული მოძრაობა უწყვეტი და თანაბარი იქნება, საათში 7 მილიმეტრის მინიმალური სიჩქარით, რომელიც იზომება სიჩქარის ჩაწერის ზონის საზღვრის აღმნიშვნელი რგოლის შიდა კიდეზე.

ლენტის ტიპის მოწყობილობაში, სადაც ფურცლების წინ მოძრაობის უზრუნველყოფი ხელსაწყო საათის მექანიზმით კონტროლდება, წინ სწორხაზოვანი მოძრაობის სიჩქარე საათში 10 მილიმეტრზე ნაკლები არ უნდა იყოს.

d) განვლილი მანძილის, სატრანსპორტო საშუალების სიჩქარის და სარეგისტრაციო ფურცლის და სარეგისტრაციო ფურცლების შემცველი კორპუსის ნებისმიერი გახსნის დაფიქსირება ავტომატური ხასიათით უნდა იყოს.

2. განვლილი მანძილის დაფიქსირება

a) განვლილი მანძილის ყოველი კილომეტრი ჩანაწერში უნდა აისახოს კოორდინატების შესაბამის სისტემაში სულ ცოტა ერთმილიმეტრიანი ცდომილებით.

b) განზომილებათა დიაპაზონის ზედა ზღვარს მიახლოებული სიჩქარისას მანძილის დაფიქსირება მკაფიო უნდა იყოს.

3. სიჩქარის დაფიქსირება

a) სარეგისტრაციო ფურცლის ფორმის მიუხედავად, სიჩქარის დამფიქსირებელი თვითჩამწერის კალამი ჩვეულებრივ უნდა მოძრაობდეს სწორ ხაზზე და საწორი კუთხით სარეგისტრაციო ფურცლის მოძრაობის მიმართულებისადმი.

მაგრამ თვითჩამწერის კალმის მოძრაობა შეიძლება იყოს კლაკნილი, თუ არსებობს შემდეგი პირობები:

- თვითჩამწერის კალმის მიერ დატოვებული კვალი პერპენდიკულარული უნდა იყოს სიჩქარის დაფიქსირებისათვის გათვალისწინებული ზონის საშუალო გარშემოწერილობისადმი (დისკის ფორმის ფურცლებისათვის) ან ღერძისადმი (ლენტის ფორმის ფურცლებისათვის);

- თვითჩამწერის კალმის მიერ დატოვებული კვალის მრუდის რადიუსსა და სიჩქარის დაფიქსირებისათვის გათვალისწინებული ზონის სიგანეს შორის თანაფარდობა არ უნდა იყოს 1-თან 2,4-ზე უფრო ნაკლები, სარეგისტრაციო ფურცლის ფორმის მიუხედავად;

- დროის სკალის გრადუირება უნდა გადიოდეს ისეთივე რადიუსის მრუდის ფორმის ჩანაწერის ზონაზე, როგორც თვითჩამწერის კალმის მიერ დატოვებულ კვალს აქვს. მანძილი დროის სკალის დანაყოფებს შორის უნდა შეესაბამებოდეს პერიოდს, რომელიც ერთ საათს არ აღემატება.

b) საათში 10 კილომეტრით სიჩქარის შეცვლა უნდა აისახოს ჩანაწერზე კოორდინატების შესაბამის სისტემაში სულ ცოტა 1,5-მილიმეტრიანი ცდომილების სახით.

4. დროის დაფიქსირება

a) საკონტროლო მოწყობილობის კონსტრუქცია ისეთი უნდა იყოს, რომ მართვის პერიოდი მუდამ ავტომატურად ფიქსირდებოდეს და შეიძლებოდეს, საჭიროების შემთხვევაში, ჩართვის ხელსაწყო დახმარებით დროის სხვა პერიოდების დაფიქსირება, მაგალითად:

i) ნიშნით: მართვის ხანგრძლივობა;

ii) ნიშნით: მუშაობის სხვა პერიოდები;

iii) ნიშნით: სამუშაო ადგილზე ყოფნის სხვა პერიოდები, კერძოდ:

- ლოდინის დრო, ანუ პერიოდი, რომლის განმავლობაშიც მძღოლები ვალდებული არ არიან იმყოფებოდნენ თავიანთ სამუშაო ადგილებზე მართვის დაწყების ან განახლების, ანდა სხვა სამუშაოს შესრულების სიგნალებზე რეაგირებისათვის;

- სატრანსპორტო საშუალების მოძრაობის პროცესში მძღოლის გვერდით გატარებული დრო;

- სატრანსპორტო საშუალების მოძრაობის პროცესში საძინებელ ადგილზე გატარებული დრო;

iv) ნიშნით: მუშაობაში შესვენებები და ყოველდღიური დასვენების პერიოდები.

ყოველ ხელშემკვერელ მხარეს შეუძლია დაუშვას, რომ ზემოთ (ii) და (iii) ქვეპუნქტებში მითითებული ყველა პერიოდი ნიშნით ფიქსირდებოდეს იმ სატრანსპორტო საშუალებებში გამოყენებულ სარეგისტრაციო ფურცლებზე, რომლებიც მის ტერიტორიაზე რეგისტრირებული.

b) თვითჩამწერის კალმის მიერ დატოვებული კვალის მახასიათებლების, მისი მდებარეობის და, საჭიროების შემთხვევაში, 4 (a) პუნქტში მითითებული ნიშნების მიხედვით უნდა შეიძლება დროის სხვადასხვა პერიოდს შორის მკვეთრი სხვაობის გავლენა.

დროის სხვადასხვა პერიოდები ჩანაწერში ერთმანეთისგან უნდა განირჩეოდეს შესაბამისი კვალის სისქით ან ნებისმიერი ისეთი სხვა სისტემის დახმარებით, რომელიც ისეთივე ეფექტიანია, ყოველ შემთხვევაში, ჩანაწერის სიცხადისა და გამოფერის სიადვილის თვალსაზრისით.

c) სატრანსპორტო საშუალებებზე, რომელთა ეკიპაჟი ერთზე მეტი მძღოლისგან შედგება, 4 (a) პუნქტში მითითებული ჩანაწერები უნდა კეთდებოდეს ორ ცალკე ფურცელზე, ამასთან ყოველი ფურცელი ერთი მძღოლისთვისაა განკუთვნილი. ამ შემთხვევაში ცალკეული ფურცლების წინ მოძრაობის უზრუნველყოფა უნდა ხდებოდეს ან ერთიანი მექანიზმით, ანდა ცალკეული სინქრონიზებული მექანიზმებით.

D. დამკეტი ხელსაწყო

1. სარეგისტრაციო ფურცლის ან სარეგისტრაციო ფურცლების და საათის ასამუშავებელი მექანიზმის მართვის ხელსაწყოს შემცველ კორპუსს საკეტი უნდა ჰქონდეს.
2. სარეგისტრაციო ფურცლის ან სარეგისტრაციო ფურცლების და საათის ასამუშავებელი მექანიზმის მართვის ხელსაწყოს შემცველი კორპუსის ყოველი გახსნა ავტომატურად უნდა ფიქსირდებოდეს ფურცელზე ან ფურცლებზე.

E. მარკირება

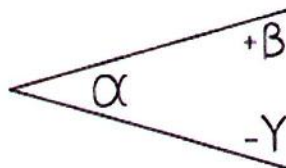
1. საკონტროლო ხელსაწყოს ციფერბლატზე დატანილი უნდა იყოს შემდეგი მარკირება:

- მანძილის მრიცხველზე ნაჩვენები ციფრის გვერდით - მანძილის საზომი ერთეული აღნიშნული აბრევიატურით „კმ“;
- სიჩქარის სკალის გვერდით – ნიშანი „კმ/სთ“;
- სპიდომეტრის განზომილებათა დიაპაზონი – ფორმით „Vმინ...კმ/სთ, Vმაქს... კმ/სთ“. ეს მარკირება საჭირო არ არის, თუ იგი მითითებულია აპარატურის აღწერის ცხრილზე.

მაგრამ ეს მოთხოვნები არ უნდა ვრცელდებოდეს 1970 წლის 10 აგვისტომდე ოფიციალურად დამტკიცებულ საკონტროლო მოწყობილობაზე.

2. აღწერის ფირფიტა მყარად უნდა იყოს დამაგრებული მოწყობილობაზე და უნდა ჰქონდეს შემდეგი მარკირება, რომელიც კარგად უნდა ჩანდეს საკონტროლო მოწყობილობაზე დამონტაჟებისას:

- აპარატურის დამამზადებელი ქარხნის სახელწოდება და მისამართი;
- დამამზადებელი ქარხნის მიერ მინიჭებული ნომერი და დამზადების წელი;
- საკონტროლო მოწყობილობის ტიპის ოფიციალური დამტკიცების ნიშანი;
- აპარატურის მულტივა ფორმით „k“=...ბრ./კმ“ ან „k“=...იმპ./კმ“;
- ფაკულტატიურად: სიჩქარის განზომილებათა დიაპაზონი 1-ელ პუნქტში მითითებული ფორმით;
- თუ დახრის კუთხისადმი ხელსაწყოს მგრძობიარობის გავლენა მოწყობილობიდან მიღებულ დაფიქსირებულ მონაცემებზე სცდება დასაშვები ცდომილების ფარგლებს, დასაშვები კუთხე შემდეგნაირადაა გამოხატული:



სადაც **a** აღნიშნავს კუთხეს, რომელიც აიზომება, როცა იმ აპარატურის წინა მხარე (ზემოთ მიმართული) ჰოზონტალურ მდგომარეობაშია, რომლისთვისაც ხდება ხელსაწყო დაკალიბრება, ხოლო \pm და \pm , შესაბამისად არის მაქსიმალურად დასაშვები ზედა და ქვედა გადახრები დაკალიბრების **a** კუთხიდან.

F. მაქსიმალურად დასაშვები ცდომილებები
(ვიზუალური და დამფიქსირებელი ხელსაწყოები)

1. დამონტაჟების წინ საცდელ სტენდზე:
 - a) გავლილი მანძილი:
1%-ით მეტი ან ნაკლები რეალურ მანძილზე, თუ ეს მანძილი ერთ კილომეტრზე ნაკლებს არ შეადგენს;
 - b) სიჩქარე:
რეალურ სიჩქარეზე 3 კმ/სთ-ზე მეტი ან ნაკლები;
 - c) დრო:
 \pm ორი წუთი დღეში და მაქსიმუმ 10 წუთი შვიდ დღეში, იმ შემთხვევაში, თუ საათის ხელმეორედ მომართვის შემდეგ მისი მუშაობის დროის ხანგრძლივობა ამ პერიოდზე ნაკლები არ არის.
2. დამონტაჟების შემდეგ:
 - a) გავლილი მანძილი:
1%-ით მეტი ან ნაკლები რეალურ მანძილზე, თუ ეს მანძილი ერთ კილომეტრზე ნაკლებს არ შეადგენს;
 - b) სიჩქარე:
რეალურ სიჩქარეზე 4 კმ/სთ-ზე მეტი ან ნაკლები;
 - c) დრო:
 \pm ორი წუთი დღეში ან \pm 10 წუთი შვიდ დღეში.
3. ექსპლუატაციისას:
 - a) გავლილი მანძილი:
4%-ით მეტი ან ნაკლები რეალურ მანძილზე, თუ ეს მანძილი ერთ კილომეტრზე ნაკლებს არ შეადგენს;
 - b) სიჩქარე:
რეალურ სიჩქარეზე 6 კმ/სთ-ზე მეტი ან ნაკლები;
 - c) დრო:
 \pm ორი წუთი დღეში ან \pm 10 წუთი შვიდ დღეში.
4. 1-ელ, მე-2 და მე-3 პუნქტებში მითითებული მაქსიმალურად დასაშვები ცდომილებები მოქმედებს 0°-40°C დიაპაზონის ტემპერატურისათვის, ამასთან ტემპერატურა იზომება აპარატურის უშუალო სიახლოვეს.
5. მე-2 და მე-3 პუნქტებში მითითებული მაქსიმალურად დასაშვები ცდომილებების გაზომვა უნდა მოხდეს VI თავში მითითებული პირობებით.

IV. სარეგისტრაციო ფურცლები

A. ზოგადი დებულებები

1. სარეგისტრაციო ფურცლები ისეთი უნდა იყოს, რომ არ გაართულოს ხელსაწყო ფუნქციონირება და რომ მათში მოცემული ჩანაწერები არ იშლებოდეს, ადვილად იკითხებოდეს და მკაფიო იყოს.

სარეგისტრაციო ფურცლები უნდა ინარჩუნებდეს ზომას და მათში შეტანილ ყველა ჩანაწერს ნორმალური ტენიანობისა და ტემპერატურის პირობებში.

გარდა ამისა, ეკიპაჟის ყოველ წევრს შესაძლებლობა უნდა ჰქონდეს, ისე, რომ არ დააზიანოს და სიმკვეთრე არ გააუარესოს, ფურცლებზე შეიტანოს შემდეგი ინფორმაცია:

- a) ფურცლის გამოყენების დასაწყისში: თავისი სახელი და გვარი;
- b) ფურცლის გამოყენების დაწყების თარიღი და ადგილი და მისი გამოყენების დასრულების თარიღი და ადგილი;
- c) ყოველი იმ სატრანსპორტო საშუალების ნომერი, რომელზე სამუშაოდაც ის არის დანიშნული, როგორც ფურცელზე დაფიქსირებული პირველი მგზავრობის დასაწყისში, ისე შემდგომ, ფურცლის გამოყენების განმავლობაში სატრანსპორტო საშუალების შეცვლის შემთხვევაში;

d) ოდომეტრის ჩვენებები:

- ფურცელზე დაფიქსირებული პირველი მგზავრობის დასაწყისში;
- ფურცელზე დაფიქსირებული ბოლო მგზავრობის დასასრულს;
- სამუშაო დღის განმავლობაში განმავლობაში სატრანსპორტო საშუალების შეცვლის შემთხვევაში (ჩვენებები იმ სატრანსპორტო საშუალების შესახებ, რომელზე სამუშაოდაც ის არის დანიშნული, და მარვენებლები იმ სატრანსპორტო საშუალების შესახებ, რომელზე სამუშაოდაც ის დაინიშნება);

e) ყოველი სატრანსპორტო საშუალების შეცვლის დრო.

შენახვის ნორმალურ პირობებში ჩანაწერი უნდა ინარჩუნებდეს სიმკვეთრეს სულ ცოტა ერთი წლის განმავლობაში.

2. ფურცელზე ჩანაწერის მინიმალური შესაძლო ხანგრძლივობა, მათი ფორმის მიუხედავად, 24 საათს უნდა შეადგენდეს.

თუ რამდენიმე დისკი ერთდება ჩანაწერის უწყვეტი შესაძლო ხანგრძლივობის გაზრდის მიზნით, რაც შეიძლება პერსონალის ჩაურევლად იქნეს უზრუნველყოფილი, სხვადასხვა დისკის შეერთება ისე უნდა მოხდეს, რომ ჩანაწერში არ იყოს პაუზა ან ერთი დისკიდან მეორეზე გადასვლის მომენტში არ მოხდეს აცდენა.

B. ჩაწერის ზონები და მათი გრადულირება

1. სარეგისტრაციო ფურცლებს უნდა ჰქონდეს ჩაწერის შემდეგი ზონები:

- მხოლოდ სიჩქარესთან დაკავშირებული მონაცემებისათვის გათვალისწინებული ზონა;
 - მხოლოდ განვლილ მანძილთან დაკავშირებული მონაცემებისათვის გათვალისწინებული ზონა;
 - ერთი ან რამდენიმე ზონა მონაცემებისათვის, რომლებიც ეხება მართვის დროს, მუშაობის სხვა პერიოდებს და სამუშაო ადგილზე ყოფნას, მუშაობაში შესვენებებს და მძღოლების დასვენების პერიოდებს.
2. სიჩქარის ჩაწერის ზონა უნდა დაიყოს საათში 20-კილომეტრიანი ან ნაკლები დანაყოფებით. სკალაზე ყოველი დანაყოფის შესაბამისი სიჩქარე ყოველი დანაყოფის გასწვრივ ციფრული გამონატყლებით უნდა იყოს მითითებული. ნიშანი 'კმ/სთ' ამ ზონაში ერთხელ მაინც უნდა იყოს აღნიშნული. სკალის ბოლო დანაყოფი განზომილებათა დიაპაზონის ზედა ზღვარს უნდა ემთხვეოდეს.
3. განვლილი მანძილის ჩაწერის ზონა ისე უნდა იყოს განთავსებული, რომ ადვილად შეიძლებოდეს გავლილი კილომეტრების რაოდენობის მაჩვენებლების წაკითხვა.
4. 1-ელ პუნქტში მითითებული პერიოდების ჩაწერისათვის გათვალისწინებული ზონა ან ზონები უნდა შეიცავდეს ისეთ ნიშნებს, რომლებიც იძლევა დროის სხვადასხვა პერიოდების ზუსტად გამსაზღვრის შესაძლებლობას.

C. სარეგისტრაციო ფურცლებზე შესატანი ინფორმაცია

ყოველი ფურცელი დაბეჭდილი სახით უნდა შეიცავდეს შემდეგ ინფორმაციას:

- დამამზადებელი ქარხნის სახელწოდება და მისამართი ან საფირმო სახელწოდება;
- ფურცლის ნიმუშის ოფიციალური დამტკიცების ნიშანი;
- იმ საკონტროლო მოწყობილობის ტიპისა ან ტიპების ოფიციალური დამტკიცების ნიშანი, რომლებზეც შეიძლება ამ ფურცლის გამოყენება;
- სიჩქარის განზომილებათა დიაპაზონის ზედა ზღვარი, კილომეტრ საათებში მითითებული.

მინიმალური დამატებითი მოთხოვნების ფარგლებში ყოველ ფურცელზე დაბეჭდილი სახით დატანილი უნდა იქნეს დროის სკალა, იმგვარად გრადულირებული, რომ დროის მაჩვენებლების წაკითხვა უშუალოდ შეიძლებოდეს 15-წუთიანი ინტერვალებით, ხოლო ნებისმიერი ხუთწუთიანი ინტერვალის განსაზღვრა სირთულეს არ წარმოადგენდეს.

D. თავისუფალი ადგილი ხელით ჩაწერისთვის

ფურცლებზე უნდა იყოს ისეთი თავისუფალი სივრცე, რომ მძღოლებს შეეძლოთ ჩაწერონ, მინიმუმ, შემდეგი მონაცემები:

- მძღოლის სახელი და გვარი;

- ფურცლის გამოყენების დაწყების თარიღი და ადგილი და მისი გამოყენების დასრულების თარიღი და ადგილი;
- იმ სატრანსპორტო საშუალების ან სატრანსპორტო საშუალებების სარეგისტრაციო ნომერი ან ნომრები, რომლებზე სამუშაოდაც მძღოლი ინიშნება ფურცლის გამოყენების პერიოდში;
- იმ სატრანსპორტო საშუალების ან სატრანსპორტო საშუალებების ოდომეტრის მაჩვენებლები, რომლებზე სამუშაოდაც მძღოლი ინიშნება ფურცლის გამოყენების პერიოდში;
- სატრანსპორტო საშუალებების ნებისმიერი შეცვლის დრო.

V. საკონტროლო მოწყობილობის დამონტაჟება

A. ზოგადი დებულებები

1. საკონტროლო მოწყობილობა სატრანსპორტო საშუალებაზე უნდა დამონტაჟდეს იმგვარად, რომ მძღოლს შეეძლოს თავისი ადგილიდან თვალყური ადევნოს სპიდომეტრის, მანძილის მრიცხველის და საათის მაჩვენებლებს და რომ ამასთან ამ ხელსაწყოების ყველა ნაწილი, მათ შორის ამძრავი ელემენტები დატყუვდა იყოს შემთხვევითი გატეხვისაგან.
2. საკონტროლო მოწყობილობის მუდმივა სატრანსპორტო საშუალების მახასიათებელ კოეფიციენტთან შესაბამისობაში უნდა იქნეს მოყვანილი სათანადო სამარჯვის, ეგრეთ წოდებული ადაპტერის დახმარებით.

სატრანსპორტო საშუალებები, რომლებსაც გააჩნია უკანა წამყვანი ხიდი ორი ან მეტი გადაცემის რიცხვით აღჭურვილი უნდა იყოს გადამრთველი მექანიზმით, რომელსაც ავტომატურად მოჰყავს ეს გადაცემის რიცხვები შესაბამისობაში ამ სატრანსპორტო საშუალებაზე დამონტაჟებული საკონტროლო ხელსაწყოს გადაცემის რიცხვთან.

3. დამონტაჟებული საკონტროლო მოწყობილობის შემოწმების შემდეგ სატრანსპორტო საშუალებაზე მოწყობილობასთან ან თავად მოწყობილობაზე დანადგარის შესახებ მონაცემებიანი ფირფიტა მაგრდება იმგვარად, რომ ის კარგად ჩანდეს. ყოველი დათვალიერების შემდეგ, რომელსაც დამტკიცებული მექანიკოსი ან სახელოსნო ახორციელებს, როცა თავად დანადგარის შეცვლაა საჭირო, წინა ფირფიტის ადგილას ახალი ფირფიტა უნდა დამაგრდეს.

ფირფიტაზე მითითებული უნდა იყოს სულ ცოტა შემდეგი მონაცემები:

- დამტკიცებული მექანიკოსის ან სახელოსნოს გვარი/დასახელება, მისამართი ან საფირმო სახელწოდება;
- სატრანსპორტო საშუალების მახასიათებელი კოეფიციენტი შემდეგი ფორმით "w~...ბრ./კმ" ან "w"=... იმპ./კმ";
- თვლების სალტების ეფექტიანი გარშემოწერილობა "1=...მმ";
- სატრანსპორტო საშუალების მახასიათებელი კოეფიციენტის განსაზღვრისა და თვლების სალტების ეფექტიანი გარშემოწერილობის გაზომვის თარიღები.

B. ლუქის დადება

ლუქის დადება ხდება შემდეგ ნაწილებზე:

- a) დანადგარის შესახებ მონაცემებიანი ფირფიტა, იმ შემთხვევების გარდა, როცა იგი იმგვარადაა დამაგრებული, რომ შეუძლებელია მისი მოხსნა მასზე მითითებული მარკირების დაუზიანებლად;
- b) თავად საკონტროლო მოწყობილობას და სატრანსპორტო საშუალებას შორის დამაკავშირებლის ორი ბოლო;
- c) უშუალოდ ადაპტორი და წრედში მისი ჩართვის უბანი;
- d) გადამრთველი მექანიზმი სატრანსპორტო საშუალებებისათვის, რომელთა წამყვან ხიდს ორი ან მეტი გადაცემის რიცხვი გააჩნია;
- e) ადაპტორისა და გადამრთველი მექანიზმის საკონტროლო მოწყობილობის დანარჩენ ნაწილთან შემაერთებული უბნები;
- f) II თავის A ნაწილის 7(b) პუნქტში მოხსენიებული კორპუსები.

თუ განსაკუთრებულ შემთხვევებში საკონტროლო მოწყობილობის ტიპის ოფიციალური დამტკიცებისას საჭირო გახდა დამატებითი ლუქების დადება, ოფიციალური დამტკიცების მოწმობაში კეთდება ჩანაწერი ამ ლუქების დადების შესახებ.

საგანგებო შემთხვევებში შეიძლება მხოლოდ იმ ლუქების მოხსნა, რომლებიც მითითებულია (b), (c) და (e) ქვეპუნქტებში; ასეთი პლომბების მოხსნის ყოველ ცალკეულ შემთხვევაში უნდა შედგეს და კომპეტენტურ ორგანოს წარედგინოს წერილობითი განცხადება, რომელშიც მითითებული იქნება ასეთი მოქმედების მიზეზები.

VI. კონტროლი და ინსპექცია

ხელშემკვრელი მხარე ნიშნავს ორგანოებს, რომლებიც ახორციელებენ კონტროლსა და ინსპექციას.

1. ახალი ან განახლებული მოწყობილობების დამტკიცება

ყოველი ახალი ან განახლებული მოწყობილობა უნდა დამოწმებული იყოს მისი სწორი ფუნქციონირებისა და ჩვენებებისა და ჩანაწერების სიზუსტის თვალსაზრისით III თავის F ნაწილის 1-ელ პუნქტში ჩამოყალიბებულ ფარგლებში, V თავის B ნაწილის (f) პუნქტის შესაბამისად ლუქის დადების გზით.

ამ მიზნით ხელშემკვრელ მხარეს შეუძლია დათქმები გააკეთოს თავდაპირველ შემოწმებაზე, რომელიც შედგება შემოწმებისა და იმის დადასტურებისაგან, რომ ახალი ან განახლებული მოწყობილობა შეესაბამება ოფიციალურად დამტკიცებულ ნიმუშს და/ან წინამდებარე დანართის და მისი დამატებების მოთხოვნებს, ანდა შეუძლია დამოწმების უფლებამოსილება გადასცეს დამამზადებელ ქარხნებს ან მათ ოფიციალურად უფლებამოსილ აგენტებს.

2. დამონტაჟება

სატრანსპორტო საშუალებაზე დამონტაჟების შემდეგ საკონტროლო მოწყობილობა და მთელი დანადგარი უნდა შეესაბამებოდეს III თავის F ნაწილის მე-2 პუნქტში ჩამოყალიბებულ დებულებებს, რომლებიც ეხება მაქსიმალურად დასაშვებ ცდომილებებს.

საინსპექციო გამოცდები უნდა მოაწიონ მექანიკოსმა ან სახელოსნომ თავიანთი პასუხისმგებლობით.

3. პერიოდული ინსპექციები

a) სატრანსპორტო საშუალებებზე დამონტაჟებული საკონტროლო მოწყობილობის პერიოდული ინსპექციები უნდა მოეწიოს სულ ცოტა ერთხელ ორ წელიწადში, ისინი შეიძლება მოეწიოს სატრანსპორტო საშუალებების გზაზე ექსპლუატაციისათვის ვარგისიანობაზე გამოცდებთან ერთად.

ეს ინსპექციები მოიცავს შემდეგ შემოწმებას:

- საკონტროლო მოწყობილობის მუშაობის სისწორეს;
- საკონტროლო მოწყობილობაზე ტიპის ოფიციალური დამტკიცების ნიშნის არსებობას;
- მონაცემებიანი ფირფიტის არსებობას;
- საკონტროლო მოწყობილობაზე და სხვა ნაწილებზე ლუქების ხელშეუხებლობას;
- სალტების ფაქტობრივ გარშემოწერილობას.

b) ექსპლუატაციის დროს მაქსიმალურად დასაშვები ცდომილებების შესახებ III თავის F ნაწილის მე-3 პუნქტის დებულებების დაცვის შემოწმების მიზნით ინსპექცია უნდა მოეწიოს სულ ცოტა ერთხელ ექვს წელიწადში, თუმცა ხელშემკვრელ მხარეს შეუძლია უფრო მოკლე ინტერვალები დაადგინოს მის ტერიტორიაზე რეგისტრირებული სატრანსპორტო საშუალებების ასეთი ინსპექციების მოსაწყობად. ასეთი ინსპექციების დროს უნდა მოხდეს დანადგარის შესახებ მონაცემებიანი ფირფიტის შეცვლა.

4. ცდომილების გაზომვა

დამონტაჟების ან ექსპლუატაციის დროს ცდომილების გაზომვა უნდა მოხდეს შემდეგ პირობებში, რომლებიც მიჩნეული უნდა იყოს გამოცდების სტანდარტულ პირობებად:

- სატრანსპორტო საშუალება აღჭურვილ მდგომარეობაში უტვირთოდ;
- სალტებში წნევა შეესაბამება დამამზადებელი ქარხნის ინსტრუქციებს;
- სალტების ცვეთა კანონმდებლობით დაშვებულ ფარგლებში;
- სატრანსპორტო საშუალების მოძრაობა: სატრანსპორტო საშუალება, რომელიც მოძრაობაში მოდის საკუთარი ძრავით, უნდა მოძრაობდეს სწორხაზოვნად სწორ ზედაპირზე 50±5კმ/სთ სიჩქარით; გამოცდა შეიძლება მოეწიოს აგრეთვე შესაბამის საცდელ სტენდზე ანალოგიური სიზუსტის უზრუნველყოფის პირობით.

დამატება-დანართი 1B⁴¹

მოთხოვნები ავტოსატრანსპორტო საშუალებაზე გამოსაყენებელი ციფრული საკონტროლო მოწყობილობის კონსტრუქციის, გამოცდის, დამონტაჟების და შემოწმების მიმართ

მუხლი 1

პრეამბულა

1. ვინაიდან წინამდებარე დამატება არის ავტოსატრანსპორტო საშუალებაზე საკონტროლო მოწყობილობის შესახებ საბჭოს (EEC) 1985 წლის 20 დეკემბრის №3821/85 დადგენილების 1B დანართის ადაპტირებული ვარიანტი, საერთაშორისო საავტომობილო მიმოსვლის მწარმოებელი სატრანსპორტო საშუალებების ეკიპაჟების მუშაობის შესახებ ევროპის შეთანხმებაში ამ დანართის შინაარსი მისი მოცულობის და წმინდა ტექნიკური ხასიათის გათვალისწინებით რეპროდუცირებული არ არის. სრული ოფიციალური ტექსტის და მისი შემდგომი შესწორებების გასაცნობად ხელშემკვრელი მხარეები იმონებენ ევროპის კავშირის ოფიციალურ ბიულეტენში გამოქვეყნებულ ტექსტს.

ამის შედეგად წინამდებარე 1B დამატების შინაარსი შეზღუდულია შესავალი დებულებებით, რომლებშიც დამოწმებული ევროპის კავშირის და იმ ოფიციალური ბიულეტენების შესაბამისი ტექსტები, სადაც ისინი გამოქვეყნდა, და რომლებშიც ჯერედინი დამოწმების დახმარებით გამოყოფილია დანართის კონკრეტული ადგილები, რომელთა შეთანხმების ტექსტთან ადაპტაცია გახდა საჭირო.

2. ამ დანართთან მუშაობის გასაადვილებლად, შეთანხმების გათვალისწინების მიზნით ადაპტირებული ტექსტის ჩათვლით, და მოცემული ტექსტის შესახებ ზოგადი წარმოდგენის მისაღებად, გაერთიანებული ერების ორგანიზაციის ევროპის ეკონომიკური კომისიის სამდივნო მოამზადებს ამ დამატების შეჯერებულ ტექსტს. მაგრამ ამ ტექსტს არავითარი იურიდიული ძალა არ ექნება. საჭიროების შემთხვევაში მოცემული ტექსტი, გაეროს ევროპის ეკონომიკური საბჭოს ოფიციალურ ენებზე მომზადებული, განახლდება ხოლმე.

მუხლი 2

1B დამატების შესავალი დებულებები

1. ზემოთ 1-ლი მუხლის 1-ლი პუნქტის შესაბამისად ხელშემკვრელ მხარეებს წინადადება ეძლევათ 1B დანართთან მუშაობისას დაიმოწმონ კომისიის 2002 წლის 13 ივნისის #1360/2002 და 2004 წლის 5 მარტის #432/2004 დადგენილებები (ქვემოთ სქოლიოში მითითებულია ევროპის კავშირის ოფიციალურ ბიულეტენში მათი გამოქვეყნების თარიღები), რომელთა შემვეობითაც ტექნიკური პროგრესის გათვალისწინებით მეშვიდედ და მერვედ ხდება საავტომობილო ტრანსპორტზე საკონტროლო მოწყობილობის შესახებ საბჭოს (ეეს) 1985 წლის 20 დეკემბრის #3821/85 დადგენილების ადაპტაცია.
2. 1B დამატების მიზნებისათვის:
 - 2.1. ქვემოთ მარცხენა სვეტში მოყვანილი ტერმინები უნდა შეიცვალოს მარჯვენა სვეტში მითითებული ტერმინებით:

⁴¹ შემოღებულია მე-5 შესწორების საფუძველზე

- შესწორებები, შეტანილი საბჭოს (EC) 1998 წლის 24 სექტემბრის №2135/98 (ოფიციალური ბიულეტენი №L 274, 09/09/1998) დადგენილების, აგრეთვე კომისიის (EC) 2002 წლის 13 ივნისის №1360/2002 (ოფიციალური ბიულეტენი, №L 207, 05/08/2002 (შესწორება, ოფიციალური ბიულეტენი №L 77, 13/03/2004)) და 2004 წლის 5 მარტის № 432/2004 (ოფიციალური ბიულეტენი, №L 71, 10/03,2004) დადგენილებების საფუძველზე.

41 შემოღებულია მე-5 შესწორების საფუძველზე

- შესწორებები, შეტანილი საბჭოს (EC) 1998 წლის 24 სექტემბრის #2135/98 (ოფიციალური ბიულეტენი #L 274, 09/09/1998) დადგენილების, აგრეთვე კომისიის (EC) 2002 წლის 13 ივნისის #1360/2002 (ოფიციალური ბიულეტენი, #L 207, 05/08/2002 (შესწორება, ოფიციალური ბიულეტენი #L 77, 13/03/2004)) და 2004 წლის 5 მარტის # 432/2004 (ოფიციალური ბიულეტენი, #L 71, 10/03,2004) დადგენილებების საფუძველზე.

III დანართში გამოყენებული ტერმინები	ივცლება	შეთანხმებაში AETR გამოყენებული ტერმინები
წერილობითი სახელწოდებები		ხელშემკვერელი მხარეები
MS		CP
დანართი (1B)		დამატება (1B)
დამატება		დამატების ნაწილი
დადგენილება		შეთანხმება ანუ AETR
გაერთიანება		გაეროს ევროპის ეკონომიკური კომისია (UNECE)
ჩამწერი მოწყობილობა (მხოლოდ ინგლისური ვერსია)		საკონტროლო მოწყობილობა (მხოლოდ ინგლისური ვერსია)

2.2 ქვემოთ მარცხენა სვეტში მოყვანილი სამართლებრივი ტექსტების დამოწმება უნდა შეიცვალოს მხოლოდ სვეტში მითითებული ტექსტების დამოწმებით:

ევროპის გაერთიანების სამართლებრივი ტექსტები	ივცლება	გაეროს ევროპის ეკონომიკური კომისიის სამართლებრივი ტექსტები
საბჭოს (EEC) № 3821/85 დადგენილება		შეთანხმება AETR
საბჭოს დირექტივა № 92/23/EEC		ევროპის ეკონომიკური კომისიის წესი № 54
კომისიის დირექტივა № 95/54/CE, რომლის მეშვეობითაც ტექნიკური პროგრესის გათვალისწინებით ხდება საბჭოს დირექტივის 72/245/EEC ადაპტაცია		ევროპის ეკონომიკური კომისიის წესი № 10

2.3 ტექსტებისა და დებულებების ნუსხა, რომლებსთვისაც გაეროს ევროპის ეკონომიკური კომისიის ეკვივალენტური ტექსტები არ არსებობს ან რომლებს შესახებაც დამატებითი ინფორმაცია საჭირო, მოყვანილია ქვემოთ. ამ ტექსტების ან ინფორმაციის ციტირება მხოლოდ ცნობისთვის ხდება.

- 2.3.1 სიჩქარის შეზღუდვის ხელსაწყოთა დამონტაჟებისთვის ზღვრული მნიშვნელობა, როგორც III დანართის/1B დამატების I კარშია (განსაზღვრებები), ბზ განსაზღვრული, შეესაბამება 1992 წლის 10 თებერვლის №92/6/EEC დირექტივის დებულებებს (ოფიციალური ბიულეტენი №L 57, 02/03/1992).
- 2.3.2 მანძილის გაზომვა, როგორც ეს განსაზღვრულია 1B დანართის/1B დამატების I კარში (განსაზღვრებები), ა), ხორციელდება 1997 წლის 22 ივლისის №97/27/CE დირექტივის დებულებების, ბოლო შესწორებების შესაბამისად (ოფიციალური ბიულეტენი № L 233, 25/08/1997).
- 2.3.3 სატრანსპორტო საშუალებების იდენტიფიკაცია, როგორც ეს განსაზღვრულია III დანართის/1B დამატების I კარში (განსაზღვრებები), იი), ხორციელდება საბჭოს 1975 წლის 18 დეკემბრის № 76/114/EEC დირექტივის დებულებების, ბოლო შესწორებების შესაბამისად (ოფიციალური ბიულეტენი № L 24, 30/01/1976).
- 2.3.4 უსაფრთხოების შესახებ დებულებები უნდა შეესაბამებოდეს დებულებებს, რომლებსაც შეიცავს საბჭოს 1995 წლის 7 აპრილის № 95/144/EC რეკომენდაციები ინფორმაციული ტექნოლოგიური უსაფრთხოების შეფასების საერთო კრიტერიუმებს (ოფიციალური ბიულეტენი № L 93, 26/04/1995).
- 2.3.5 ფიზიკური პირების დაცვა პირადი ხასიათის მონაცემების დამუშავების და ასეთი მონაცემების თავისუფლად გადაცემის მიმართ ხორციელდება საბჭოს 1995 წლის 24 თებერვლის № 95/46/EC დირექტივის დებულებების შესაბამისად (ოფიციალური ბიულეტენი № L 281, 23/11/1995).

2.4 სხვა დებულებები, რომლებიც შეცვლას ან გაუქმებას ექვემდებარება:

2.4.1 172-ე მოთხოვნის ტექსტი იშლება და ივცლება სიტყვით "დარეზერვებულია".

2.4.2 174-ე მოთხოვნა იცვლება შემდეგნაირად:

"ბარათის გამცემი ხელშემკვერელი მხარის განმასხვავებელი ნიშანი. იმ ხელშემკვერელი მხარეების განმასხვავებელ ნიშნებად, რომლებიც არ არიან ევროპის კავშირის წევრები, გამოიყენება საგზაო მოძრაობის შესახებ ვენის 1968 წლის კონვენცია ან საგზაო მოძრაობის შესახებ ჟენევის 1949 წლის კონვენცია".

2.4.3 მითითება ევროპის კავშირის დროშისა ასოებით "MS", რაც წვერ სახელმწიფოს ნიშნავს, 178-ე მოთხოვნაში იცვლება ასოებით "CP", რაც "ხელშემკვერელ მხარეს ნიშნავს, ამასთან იმ ხელშემკვერელი მხარის დროშა, რომელიც ევროპის კავშირის წევრი არ არის, ფაკულტატიურია.

2.4.4 181-ე მოთხოვნა შემდეგნაირად იცვლება:

"გაეროს ევროპის ეკონომიკური ხელშემკვერელ მხარეებს შეუძლიათ კომისიის სამდივნოსთან დაამატონ ფერები ან კონსულტა მარკირება, იის შემდეგ მაგალითად უსაფრთხოების ელემენტები, ამ დამატების სხვა დებულებებისათვის ზიანის მიუყენებლად".

2.4.5 278-ე მოთხოვნა შემდეგნაირად იცვლება:

"საფოსტო ტაგით შეთავსებადობაზე გამოცდას ერთიანი კომპეტენტური ორგანო აწყობს".

2.4.6 291-ე მოთხოვნები უქმდება და იცვლება სიტყვით "დარეზერვებულია".

2.4.7 საერთაშორისო საავტომობილო მიმოსვლის მწარმოებელი სატრანსპორტო საშუალებების ეკვიპების მუშაობის შესახებ ევროპის შეთანხმების 9 დამატებაში/9 ქვედამატებაში (ტიპის ოფიციალური დამტკიცება – საჭირო მინიმალური გამოცდების ნუსხა), 1, 1-1, შესავალი წინადადება შემდეგნაირად იცვლება:

"ჩამწერი აპარატურის კონსტრუქციის (ან კომპონენტის) ტიპის ან ტაქოგრაფის ბარათის ოფიციალური დამტკიცების პროცედურა ეფუძნება:"

დამატება-დანართი 2⁴²

ოფიციალური დამტკიცების ნიშანი და მოწმობა

I. ოფიციალური დამტკიცების ნიშანი

1. ოფიციალური დამტკიცების ნიშანი შედგება:

სწორკუთხედისგან, რომელშიც ჩაწერილია ასო "E", რომლის შემდეგაც ქვემოთ მითითებულია ოფიციალური დამტკიცების წარმომდგენი ქვეყნის აღიარებული განმასხვავებელი ნომრები:

გერმანია	1	სლოვაკეთი	27
საფრანგეთი	2	ბელარუსი	28
იტალია	3	ესტონეთი	29
ნიდერლანდი	4	მოლდოვის რესპუბლიკა	30
შვედეთი	5	ბოსნია და ჰერცეგოვინა	31
ბელგია	6	ლატვია	32
უნგრეთი	7	ლიხტენშტეინი	33
ჩეხეთის რესპუბლიკა	8	ბულგარეთი	34
ესპანეთი	9	ყაზახეთი	35
სერბეთი	10	ლიტვა	36
გაერთიანებული სამეფო	11	თურქეთი	37
ავსტრია	12	თურქმენეთი	38
ლუქსემბურგი	13	აზერბაიჯანი	39
შვეიცარია	14	ყოფილი იუგოსლავია მაკედონიის რესპუბლიკა	40
ნორვეგია	16	ანდორა	41

⁴² შევილილია მე-2, მე-3, მე-5 და მე-6 შესწორებების საფუძველზე.

ფინეთი	17	უზბეკეთი	44
დანია	18	უკრაინა	46
რუმინეთი	19	კვიპროსი	49
პოლონეთი	20	მალტა	50
პორტუგალია	21	ალბანეთი	54
რუსეთის ფედერაცია	22	სომხეთი	55
საბერძნეთი	23	ჩერნოგორია	56
ირლანდია	24	სან-მარინო	57
ხორვატია	25	მონაკო	59
სლოვენია	26	საქართველო	60

შემდგომი რიგითობის ნომრები მიენიჭებათ:

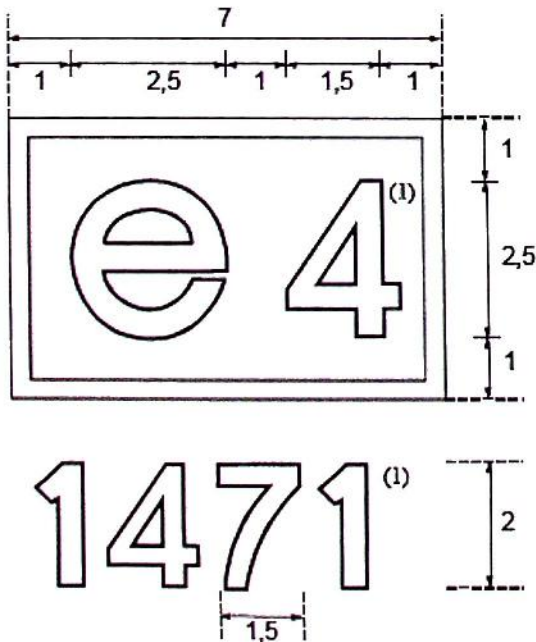
i) ოფიციალური დამტკიცების ერთგვაროვანი პირობების მიღების შესახებ და მექანიკური სატრანსპორტო საშუალებების საგნების, აღჭურვილობის და ნაწილების ოფიციალური დამტკიცების ორმხრივი აღიარების შესახებ 1958 წლის შეთანხმების ხელშეკვრელ მხარე ქვეყნებს – იგივე ნომრები, რომლებიც ამ ქვეყნებს მინიჭებული ჰქონდათ მოცემული შეთანხმების საფუძველზე,

ii) ქვეყნებს, რომლებიც არ არიან 1958 წლის შეთანხმების ხელშეკვრელი მხარეები, მათ მიერ ამ შეთანხმების რატიფიკაციის ქრონოლოგიური წესით ან მასთან შეერთების წესით, და ოფიციალური დამტკიცების ნომრები, რომლებიც შეესაბამება იმ ოფიციალური დამტკიცების მოწმობის ნომერს, რომელიც ვიჭიკება საკონტროლო მოწყობილობის პროტოტიპს, ან სარეგისტრაციო ფურცლის ნომრები, მოთავსებული ამ სწორკუთხედის უშუალო სიახლოვეს რომელიმე წერტილში.

შენიშვნა: მომავალში 1958 წლის შეთანხმებით გათვალისწინებული საყოველთაოდ აღიარებული განმასხვავებელი ნომრებისა და საერთაშორისო საავტომობილო მიმოსვლის მწარმოებელი სატრანსპორტო საშუალებების ეკიპაჟების მუშაობის შესახებ ევროპის შეთანხმებაში გამოყენებულ ნომრებს შორის შესაბამისობის უზრუნველყოფისათვის ახალ ხელშეკვრელ მხარეებს უნდა მიენიჭონ ორივე შეთანხმებაში ერთნაირი ნომერი.

2. ოფიციალური დამტკიცების ნიშანი აღინიშნება ყოველი საკონტროლო მოწყობილობის და ყოველი სარეგისტრაციო ფურცლის აღწერის შემცველ ფირფიტაზე. მისი წამლა შეუძლებელი უნდა იყოს და მუდამ მკაფიოდ იკითხებოდეს.
3. ქვემოთ მოყვანილი ოფიციალური დამტკიცების ნიშნის ზომები გამოხატულია მილიმეტრებში, ეს ზომები მინიმალურია. ზომებს შორის თანაფარდობა შენარჩუნებული უნდა იყოს.

(1) ეს ციფრები მხოლოდ მაგალითადაა მოყვანილი



II. I დამატების შესაბამისი პროდუქციის ოფიციალური დამტკიცების მოწმობა⁴³

ოფიციალური მხარე, რომელმაც მოახდინა ოფიციალური დამტკიცება, განცხადების წარმომდგენ მხარეზე გასცემს ოფიციალური დამტკიცების მოწმობას, რომლის ნიმუშიც ქვემოთაა მოყვანილი. სხვა ხელშემკვრელი მხარეებისათვის ოფიციალური დამტკიცების გაცემის ან, შესაბამის შემთხვევებში, გაუქმების შესახებ შეტყობინებისას ხელშემკვრელმა მხარემ უნდა გამოიყენოს ამ მოწმობის ასლები.

ოფიციალური დამტკიცების მოწმობა

კომპეტენტური ადმინისტრაციის დასახელება

შეტყობინება, რომელიც ეხება*:

- საკონტროლო მოწყობილობის ტიპის ოფიციალური დამტკიცებას
- საკონტროლო მოწყობილობის ტიპის ოფიციალური დამტკიცების გაუქმებას
- სარეგისტრაციო ფურცლის ნიმუშის ოფიციალურ დამტკიცებას
- სარეგისტრაციო ფურცლის ნიმუშის ოფიციალური დამტკიცების გაუქმებას

ოფიციალური დამტკიცება №

1. ავტორიზაციის დასახელება.....
2. ტიპის ნიმუშის დასახელება.....
3. დამამზადებელი ქარხნის დასახელება.....
4. დამამზადებელი ქარხნის მისამართი.....
5. წარდგენილია ოფიციალურ დამტკიცებაზე (თარიღი).....
6. გამოიცა (ადგილი).....
7. გამოცდის ოქმის თარიღი და ნომერი.....
8. ოფიციალური დამტკიცების თარიღი.....
9. ოფიციალური დამტკიცების გაუქმების თარიღი.....
10. საკონტროლო მოწყობილობის ტიპი ან ტიპები, რომლებსაც გამოიყენება ფურცელი.....
11. ადგილი.....
12. თარიღი.....
13. თანდართული აღწერილობითი დოკუმენტები.....
14. შენიშვნები.....

(ხელმოწერა)

III. I B დამატების შესაბამისი პროდუქციის ოფიციალური დამტკიცების მოწმობა⁴⁴

მას მერე, რაც ხელშემკვრელი მხარე ახდენს ოფიციალურ დამტკიცებას, იგი განცხადების წარმომდგენზე გასცემს ოფიციალური დამტკიცების მოწმობას, რომელიც შედგენილია ქვემოთ მოყვანილი ფორმით. ხელშემკვრელი მხარეები სხვა ხელშემკვრელი მხარეებისათვის ოფიციალური დამტკიცების მინიჭების ან მისი ნებისმიერი გაუქმების შესახებ შეტყობინებისათვის ამ დოკუმენტის ასლებს იყენებენ.

I B დამატების შესაბამისი პროდუქციის ოფიციალური დამტკიცების მოწმობა

კომპეტენტური ადმინისტრაციული ორგანოს დასახელება.....

შეტყობინება, რომელიც ეხება(1):

ოფიციალურ დამტკიცებას.....

⁴³ სათაური შეცვლილია მე-5 შესწორების საფუძველზე.

* რაც საჭირო არ არის, წაიშალოს

⁴⁴ შემოღებულია მე-5 შესწორების საფუძველზე

ოფიციალური დამტკიცების გაუქმებას.....
 საკონტროლო მოწყობილობის მოდელს.....
 საკონტროლო მოწყობილობის კომპონენტს (2).....
 მძღოლის ბარათს.....
 სახელოსნოს ბარათს.....
 კომპანიის ბარათს.....
 ინსპექტორის ბარათს.....

ოფიციალური დამტკიცების #

1. საწარმოო ან კომერციული ნიშანი.....
2. მოდელის დასახელება.....
3. მწარმოებლის დასახელება.....
4. მწარმოებლის მისამართი.....
5. წარდგენა ოფიციალურ დამტკიცებაზე (თარიღი).....
6. საცდელი ლაბორატორია ან ლაბორატორიები.....
7. ოქმების თარიღი და ნომერი.....
8. ოფიციალური დამტკიცების თარიღი.....
9. ოფიციალური დამტკიცების გაუქმების თარიღი.....
10. საკონტროლო მოწყობილობის კომპონენტის(ების) მოდელი(ები), რომელზეც გამოიყენება ეს კომპონენტი.....
11. ადგილი.....
12. თარიღი.....
13. თანდართული აღწერილობითი დოკუმენტები.....
14. შენიშვნები (მათ შორის, საჭიროების შემთხვევაში, ლუქის დადების ადგილი)

..... (ხელმოწერა)

(1) შენიშვნა შესაბამის უჯრაში იწერება

(2) მოცემული კომპონენტი მითითებული უნდა იყოს შეტყობინებაში

დამატება 3⁴⁵ AETR-ის დანართისადმი

ტიპური ბლანკები

წინამდებარე შეთანხმების 12-**bis** მუხლის შესაბამისად საავტომობილო გადაძიბიდეველებს გზაზე შემოწმების ხელშეწყობის მიზნით შეუძლიათ გამოიყენონ ქვემოთ მოყვანილი ტიპური ბლანკები:

1. საქმიანობის დამადასტურებელი ბლანკი წარმოადგენს ბლანკს, რომელიც გამოიყენება იმ შემთხვევაში, როდესაც მძღოლი იმყოფება შვებულებაში ავადმყოფობის გამო ან ყოველწლიურ შვებულებაში ან თუ იგი მართავდა სატრანსპორტო საშუალებას, რომელიც არ ექვემდებარება AETR დებულებების მოქმედებას წინამდებარე შეთანხმების 2 მუხლის შინაარსის მიხედვით.

მითითება სარგებლობის თაობაზე. (შემღებისდაგვარად ჩამოყალიბდეს ბლანკის უკანა მხარეზე)

45 შემოღებულია მე-6 შესწორების საფუძველზე

a) წინამდებარე ბლანკის ყველა პოზიცია უნდა შეივსოს სატრანსპორტო საწარმოს და შესაბამისი მძღოლის მიერ რეისამდე.

b) ბლანკის ტექსტის შეცვლა დაუშვებელია.

c) ბლანკი ნამდვილია იმ შემთხვევაში, თუ იგი ხელმოწერილია როგორც სატრანსპორტო საწარმოს უფლებამოსილი წარმომადგენლის, ასევე თავად მძღოლის მიერ. ინდივიდუალურ საწარმოთა შემთხვევაში მძღოლი ბლანკს ხელს აწერს ერთხელ საწარმოს სახელით და ერთხელ - როგორც მძღოლი. ნამდვილია მხოლოდ ამ დოკუმენტის ხელმოწერილი ორიგინალი.

d) ამობეჭდილი ბლანკი შეიძლება შეიცავდეს საწარმოს ლოგოტიპს. 1-5 პოზიციები შეიძლება დაიბეჭდოს წინასწარ. საწარმოს ბეჭედს არ შეუძლია იმ პირის ხელმოწერის მაგივრობა გასწიოს, რომელმაც ბლანკს ხელი უნდა მოაწეროს, თუმცა მისი ხელმოწერა შეიძლება დადასტურდეს ბეჭდით.

e) დამატებითი ეროვნული ან რეგიონული ინფორმაცია მითითებულ უნდა იქნეს ბლანკის უკანა მხარეზე.

f) თუ წინამდებარე ბლანკი დგება სხვა ენაზე ვიდრე ინგლისური ან ფრანგულია, მისი დასახელება ეროვნულ ენაზე მითითებულ უნდა იქნეს ინგლისური და ფრანგულენოვანი დასახელებების ქვეშ, რომლებიც უნდა შენარჩუნდეს ბლანკზე. თუ ბლანკი შედგენილია სხვა ენაზე ვიდრე ინგლისურია, თავების დასახელებები თავად ბლანკზე უნდა გაამეორდეს ინგლისურ ენაზე (იხ.თანდართული ნიმუში)

2. (დარეზერვებულია სხვა შესაძლო ფორმისათვის)...

ATTESTATION OF ACTIVITIES /FORMULAIRE D'ATTESTATION D'ACTIVITES /საქმიანობის
დამადასტურებელი ბლანკი

(რეგლამენტი 561/2006 (EC) an AETR)/(REGULATION (EC)561/2006 OR THE AETR)

შეივსოს ბეჭდური ლათინური ასოებით და ხელმოწერილ იქნეს რეისამდე /To be filed in by typing in Latin characters and signed before a journey

დაერთოს საკონტროლო მოწყობილობების ჩანაწერებს, რომლებიც უნდა შენარჩუნდეს /To be kept with original control device records wherever they are required to be kept დამადასტურებელი ბლანკის გაყალბება სამართალდარღვევას წარმოადგენს /False attestation constitute an infringement

საწარმოს მიერ შესავსები ნაწილი (Part to be filled in by undertaking)

1. საწარმოს დასახელება /Name of the undertaking

2. ქუჩა, საფოსტო ინდექსი, ქალაქი /Street address, postal code, city

ქვეყანა /Country:

3. ტელეფონის ნომერი (საერთაშორისო კოდის ჩათვლით)/Telephone number (including international prefix

4. ფაქსის ნომერი (საერთაშორისო კოდის ჩათვლით)/fax number (including international prefix

5. ელექტრონული ფოსტის მისამართი /e-mail address

მე, ქვემოთ ხელმომწერი (I, the undersigned):

6. გვარი და სახელი /Name and First name:

7. თანამდებობა საწარმოში /Position in the undertaking:

ვაცხადებ, რომ მძღოლმა (declare that the driver.):

8. გვარი და სახელი / Name and First name:

9. დაბადების თარიღი: (დღე, თვე, წელი)/day, month, year

10. მძღოლის ან პირადობის მოწმობის ან პასპორტის ნომერი /Driving licence or identity card or passport number

დაიწყო მუშაობა საწარმოში(დღე, თვე, წელი)-დან /who has started to work at the undertaking on (day, month, year) პერიოდის განმავლობაში /for the period:

11. (საათი, დღე, თვე, წელი)-დან /from (day, month, year);-----
12. (საათი, დღე, თვე, წელი)-მდე /to (day, month, year);-----
13. იმყოფებოდა შვებულებაში ავადმყოფობის გამო /was on sick leave
14. იმყოფებოდა ყოველწლიურ შვებულებაში /was on annual leave
15. იმყოფებოდა შვებულებაში ან ისვენებდა /was on leave or rest
16. მართავდა სატრანსპორტო საშუალებას, რომელიც არ ექვემდებარება (EC)561/2006 ან AETR-ს რეგლამენტის დებულებების მოქმედებას /drove a vehicle exempted from the scope of the Regulation (EC)561/2006 or the AETR
17. ასრულებდა სხვა სამუშაოს, განსხვავებულს სატრანსპორტო საშუალებისმართვისაგან /was performing any work pther than driving of a vehicle
18. ელოდა /was available
19. ადგილი /place:-----

ხელმოწერა /signature

20. მე, ქვემოთ ხელმოწერი მძღოლი, ვადასტურებ, რომ ზემოაღნიშნული პერიოდის განმავლობაში არ ვმართავდი სატრანსპორტო საშუალებას, რომელიც ექვემდებარება (EC)561/2006 ან AETR-ს რეგლამენტის დებულებების მოქმედებას /I, the driver, confirm that I have not been a vehicle falling under the scope of the the Regulation (EC)561/2006 or the AETR during the period mentioned above).

21. ადგილი /Place:..... თარიღი /Date:.....

მძღოლის ხელმოწერა /signature of the driver

ოქმი ხელმოწერის შესახებ

საერთაშორისო საავტომობილო მიმოსვლის მწარმოებელი სატრანსპორტო საშუალებების ეკიპაჟების მუშაობის შესახებ ევროპის შეთანხმების ხელმოწერის მომენტში ქვემოთ ხელმოწერები, საამისოდ სათანადოდ უფლებამოსილნი, შეთანხმდნენ შემდეგზე:

ხელშემკვრელი მხარეები აცხადებენ, რომ წინამდებარე შეთანხმება არ წყვეტს საკითხს იმ დებულებებთან დაკავშირებით, რომლებიც შესაბამის შემთხვევებში შეიძლება შემდგომში იქნეს შემუშავებული სამუშაოს ხანგრძლივობისა და სამუშაო დღის რეჟიმის მიმართ.

შეთანხმების მე-4 მუხლისათვის

ამ მუხლის 1-ლი პუნქტის დებულებები გაგებული უნდა იყოს, როგორც იმ სახელმწიფოს ტერიტორიაზე, რომელშიც რეგისტრირებულია მიმოსვლის მწარმოებელი სატრანსპორტო საშუალება, გამოსაყენებელი დადგენილებანი გარკვეულ დღეებსა და საათებში მოძრაობის აკრძალვის შესახებ, რომლებიც შეიძლება ამ სახელმწიფოში არსებობდეს სატრანსპორტო საშუალებების ზოგიერთი კატეგორიის მიმართ. ამ მუხლის მე-2 პუნქტის დებულებები არ უნდა იქნეს გაგებული როგორც ხელშემკვრელი მხარისათვის დამაბრკოლებელი საიმისოდ, რომ მოითხოვოს თავის ტერიტორიაზე საკუთარი ეროვნული კანონმდებლობის მითითებების დაცვა, რომლებიც გარკვეულ დღეებსა და საათებში კრძალავს ზოგიერთი კატეგორიის სატრანსპორტო საშუალებების მოძრაობას.

ნებისმიერ ხელშემკვრელ მხარეს, რომელიც არ არის წინამდებარე შეთანხმების მე-4 მუხლის მე-2 პუნქტით გათვალისწინებული იმ საგანგებო შეთანხმების მხარე, რომელიც ნებას იძლევა შესრულდეს აღნიშნული

საგანგებო შეთანხმების ხელშემკვრელი მხარის ტერიტორიაზე დაწყებული და დამთავრებული საერთაშორისო მიმოსვლა იმ ერთ-ერთი სახელმწიფოს ტერიტორიაზე რეგისტრირებული სატრანსპორტო საშუალებებით, რომელიც არის საერთაშორისო საავტომობილო მიმოსვლის მწარმოებელი სატრანსპორტო საშუალებების ეკიპაჟების მუშაობის შესახებ ევროპის შეთანხმების ხელშემკვრელი მხარე, მაგრამ არ არის აღნიშნული საგანგებო შეთანხმების ხელშემკვრელი მხარე, შეუძლია ასეთი მიმოსვლის დამშვები ორმხრივი ან მრავალმხრივი შეთანხმების დადების პირობად წამოაყენოს მოთხოვნა, რომ ამ მიმოსვლის შემსრულებელმა ეკიპაჟებმა საგანგებო შეთანხმების მონაწილე სახელმწიფოების ტერიტორიაზე დაიცვან ამ საგანგებო შეთანხმების დებულებები.

შეთანხმების მე-12 მუხლისათვის

ქვემოთ ხელმომწერი ვალდებულებას კისრულობენ შეთანხმების ძალაში შესვლის შემდეგ განიხილონ საკითხი შეთანხმებაში შესწორების შეტანის გზით ისეთი დებულების დამატების შესახებ, რომელიც ითვალისწინებს სატრანსპორტო საშუალებაზე დაყენებული ოფიციალურად დამტკიცებული ტიპის საკონტროლო მოწყობილობას გამოყენებას, რომელიც, შეძლებისდაგვარად, შეცვლიდა პირად საკონტროლო წიგნაკს.

შეთანხმების მე-14 მუხლისათვის

ხელშემკვრელ მხარეებს სასურველად მიაჩნიათ:

- რომ ყოველი ხელშემკვრელი მხარე იღებდეს საჭირო ზომებს, რათა ჰქონდეს შესაძლებლობა აწარმოოს დევნა შეთანხმების დებულებათა დარღვევისათვის, არა მხოლოდ მაშინ, როცა ეს დარღვევები დაშვებულია მის ტერიტორიაზე, არამედ მაშინაც, როცა ისინი დაშვებულია სხვა სახელმწიფოს ტერიტორიაზე მის მიერ რეგისტრირებული სატრანსპორტო საშუალებით განხორციელებული საერთაშორისო საავტომობილო მიმოსვლის დროს;
- რომ ისინი ერთმანეთს ხელს უწყობდნენ დაშვებული დარღვევებისათვის სანქციების დაკისრებაში.

შეთანხმების დანართისათვის

წინამდებარე შეთანხმების დანართის ზოგადი დებულებების მე-4 პუნქტის მიუხედავად შვეიცარიას შეუძლია არ მოითხოვოს დამქირავებელთაგან პირად საკონტროლო წიგნაკებში ყოველკვირეული ანგარიშების ხელმოწერა.

რის დასტურადაც ქვემოთ ხელმომწერებმა, საამისოდ სათანადოდ უფლებამოსილებმა, ხელი მოაწერეს წინამდებარე ოქმს.

შსრულებულია ჟენევაში ათას ცხრაას სამოცდაათი წლის პირველ ივლისს ერთ ეგზემპლარად ინგლისურ და ფრანგულ ენებზე, ამასთან ორივე ტექსტი თანაბრად ავთენტურია.

დაიწყო მუშაობა საწარმოში(დღე, თვე, წელი)-დან /who has started to work at the undertaking on (day, month, year) პერიოდის განმავლობაში /for the period:

11. (საათი, დღე, თვე, წელი)-დან /from (day, month, year);-----
12. (საათი, დღე, თვე, წელი)-მდე /to (day, month, year);-----
13. იმყოფებოდა შვებულებაში ავადმყოფობის გამო /was on sick leave
14. იმყოფებოდა ყოველწლიურ შვებულებაში /was on annual leave
15. იმყოფებოდა შვებულებაში ან ისვენებდა /was on leave or rest
16. მართავდა სატრანსპორტო საშუალებას, რომელიც არ ექვემდებარება (EC)561/2006 ან AETR-ს რეგლამენტის დებულებების მოქმედებას /drove a vehicle exempted from the scope of the Regulation (EC)561/2006 or the AETR
17. ასრულებდა სხვა სამუშაოს, განსხვავებულს სატრანსპორტო საშუალებისმართვისაგან /was performing any work pther than driving of a vehicle
18. ელოდა /was available
19. ადგილი /place:-----

ხელმოწერა /signature

20. მე, ქვემოთ ხელმოწერი მძღოლი, ვადასტურებ, რომ ზემოაღნიშნული პერიოდის განმავლობაში არ ვმართავდი სატრანსპორტო საშუალებას, რომელიც ექვემდებარება (EC)561/2006 ან AETR-ს რეგლამენტის დებულებების მოქმედებას /I, the driver, confirm that I have not been a vehicle falling under the scope of the the Regulation (EC)561/2006 or the AETR during the period mentioned above).
21. ადგილი /Place:..... თარიღი /Date:.....

მძღოლის ხელმოწერა /signature of the driver

ოქმი ხელმოწერის შესახებ

საერთაშორისო სავაჭრომობილ მიმოსვლის მწარმოებელი სატრანსპორტო საშუალებების ეკიპაჟების მუშაობის შესახებ ევროპის შეთანხმების ხელმოწერის მომენტში ქვემოთ ხელმოწერები, საამისოდ სათანადოდ უფლებამოსილი, შეთანხმდნენ შემდეგზე:

ხელშემკვრელი მხარეები აცხადებენ, რომ წინამდებარე შეთანხმება არ წყვეტს საკითხს იმ დებულებებთან დაკავშირებით, რომლებიც შესაბამის შემთხვევებში შეიძლება შემდგომში იქნეს შემუშავებული სამუშაოს ხანგრძლივობისა და სამუშაო დღის რეჟიმის მიმართ.

შეთანხმების მე-4 მუხლისათვის

ამ მუხლის 1-ლი პუნქტის დებულებები გაგებული უნდა იყოს, როგორც იმ სახელმწიფოს ტერიტორიაზე, რომელშიც რეგისტრირებულია მიმოსვლის მწარმოებელი სატრანსპორტო საშუალება, გამოსაყენებელი დადგენილებანი გარკვეულ დღეებსა და საათებში მოძრაობის აკრძალვის შესახებ, რომლებიც შეიძლება ამ სახელმწიფოში არსებობდეს სატრანსპორტო საშუალებების ზოგიერთი კატეგორიის მიმართ. ამ მუხლის მე-2 პუნქტის დებულებები არ უნდა იქნეს გაგებული როგორც ხელშემკვრელი მხარისათვის დამაბრკოლებელი საიმისოდ, რომ მოითხოვოს თავის ტერიტორიაზე საკუთარი ეროვნული კანონმდებლობის მითითებების დაცვა, რომლებიც გარკვეულ დღეებსა და საათებში კრძალავს ზოგიერთი კატეგორიის სატრანსპორტო საშუალებების მოძრაობას.

ნებისმიერ ხელშემკვრელ მხარეს, რომელიც არ არის წინამდებარე შეთანხმების მე-4 მუხლის მე-2 პუნქტით გათვალისწინებული იმ საგანგებო შეთანხმების მხარე, რომელიც ნებას იძლევა შესრულდეს აღნიშნული

საგანგებო შეთანხმების ხელშემკვერელი მხარის ტერიტორიაზე დაწყებული და დამთავრებული საერთაშორისო მიმოსვლა იმ ერთ-ერთი სახელმწიფოს ტერიტორიაზე რეგისტრირებული სატრანსპორტო საშუალებებით, რომელიც არის საერთაშორისო საავტომობილო მიმოსვლის მწარმოებელი სატრანსპორტო საშუალებების ეკიპაჟების მუშაობის შესახებ ევროპის შეთანხმების ხელშემკვერელი მხარე, მაგრამ არ არის აღნიშნული საგანგებო შეთანხმების ხელშემკვერელი მხარე, შეუძლია ასეთი მიმოსვლის დამშევი ორმხრივი ან მრავალმხრივი შეთანხმებების დადების პირობად წამოაყენოს მოთხოვნა, რომ ამ მიმოსვლის შემსრულებელმა ეკიპაჟებმა საგანგებო შეთანხმების მონაწილე სახელმწიფოების ტერიტორიაზე დაიცვან ამ საგანგებო შეთანხმების დებულებები.

შეთანხმების მე-12 მუხლისათვის

ქვემოთ ხელმომწერი ვალდებულებას კისრულობენ შეთანხმების ძალაში შესვლის შემდეგ განიხილონ საკითხი შეთანხმებაში შესწორების შეტანის გზით ისეთი დებულების დამატების შესახებ, რომელიც ითვალისწინებს სატრანსპორტო საშუალებაზე დაყენებული ოფიციალურად დამტკიცებული ტიპის საკონტროლო მოწყობილობას გამოყენებას, რომელიც, შეძლებისდაგვარად, შეცვლიდა პირად საკონტროლო წიგნაკს.

შეთანხმების მე-14 მუხლისათვის

ხელშემკვერელ მხარეებს სასურველად მიაჩნიათ:

- რომ ყოველი ხელშემკვერელი მხარე იღებდეს საჭირო ზომებს, რათა ჰქონდეს შესაძლებლობა აწარმოოს დევნა შეთანხმების დებულებათა დარღვევისათვის, არა მხოლოდ მაშინ, როცა ეს დარღვევები დაშვებულია მის ტერიტორიაზე, არამედ მაშინაც, როცა ისინი დაშვებულია სხვა სახელმწიფოს ტერიტორიაზე მის მიერ რეგისტრირებული სატრანსპორტო საშუალებით განხორციელებული საერთაშორისო საავტომობილო მიმოსვლის დროს;
- რომ ისინი ერთმანეთს ხელს უწყობდნენ დაშვებული დარღვევებისათვის სანქციების დაკისრებაში.

შეთანხმების დანართისათვის

წინამდებარე შეთანხმების დანართის ზოგადი დებულებების მე-4 პუნქტის მიუხედავად შვეიცარიას შეუძლია არ მოითხოვოს დამქირავებელთაგან პირად საკონტროლო წიგნაკებში ყოველკვირეული ანგარიშების ხელმოწერა.

რის დასტურადაც ქვემოთ ხელმომწერებმა, საამისოდ სათანადოდ უფლებამოსილებმა, ხელი მოაწერეს წინამდებარე ოქმს.

შესრულებულია ყენევაში ათას ცხრაას სამოცდაათი წლის პირველ ივლისს ერთ ეგზემპლარად ინგლისურ და ფრანგულ ენებზე, ამასთან ორივე ტექსტი თანაბრად ავთენტურია.

ციფრული ტაქოგრაფის ელექტრონული ბარათების გაცემის, შეცვლის,
მოქმედების შეჩერებისა და გაუქმების წესი

მუხლი 1. ზოგადი დებულებანი

1. ციფრული ტაქოგრაფის ელექტრონული ბარათების გაცემის, შეცვლის, მოქმედების შეჩერებისა და გაუქმების წესი (შემდგომში – წესი) შემუშავებულია „საერთაშორისო საავტომობილო მიმოსვლის მწარმოებელი სატრანსპორტო საშუალებების ეკიპაჟების მუშაობის შესახებ“ ევროპის შეთანხმებისა (შემდგომში AETR) და 1B დამატების დებულებების შესაბამისად.
2. წესი განსაზღვრავს ციფრული ტაქოგრაფის ელექტრონული ბარათების (შემდგომში – ბარათები) გაცემის, განახლების, შეცვლის, მოქმედების შეჩერებისა და გაუქმების პირობებსა და პროცედურებს.
3. ამ წესით განსაზღვრული ციფრული ტაქოგრაფის ელექტრონული ბარათების გაცემა, გაცემაზე უარის თქმა, მოქმედების შეჩერება და გაუქმება ხორციელდება საქართველოს ეკონომიკისა და მდგრადი განვითარების სამინისტროს საჯარო სამართლის იურიდიული პირის – სახმელეთო ტრანსპორტის სააგენტოს (შემდგომში – სააგენტო) მიერ საქართველოს ზოგადი ადმინისტრაციული კოდექსის VI თავით განსაზღვრული მარტივი ადმინისტრაციული წარმოების წესით.

მუხლი 2. ტერმინთა განმარტება

1. ამ წესის მიზნებისათვის მასში გამოყენებულ ტერმინებს აქვთ შემდეგი მნიშვნელობა:

ა) ავტოსატრანსპორტო საშუალების მოძრაობის პარამეტრების საკონტროლო მოწყობილობების (ტაქოგრაფების) დაყენების, შემოწმების, ტექნიკური მომსახურებისა და შეკეთების სამუშაოების განმახორციელებელი სახელოსნო (შემდგომში - სახელოსნო) – იურიდიული პირი ან ინდივიდუალური მეწარმე, რომელიც შეტანილია ავტოსატრანსპორტო საშუალების მოძრაობის პარამეტრების საკონტროლო მოწყობილობების (ტაქოგრაფების) დაყენების, შემოწმების, ტექნიკური მომსახურებისა და შეკეთების საქმიანობის განმახორციელებელი სახელოსნოების ნუსხაში და ახორციელებს ტაქოგრაფების დაყენების, შემოწმების, ტექნიკური მომსახურებისა და შეკეთების სამუშაოებს AETR-ის დებულებების, 1B დამატებისა და საქართველოს კანონმდებლობის მოთხოვნათა შესაბამისად;

ბ) AETR (European agreement concerning the work of crews of vehicles engaged in international road transport) – ევროპის შეთანხმება „საერთაშორისო საავტომობილო მიმოსვლის მწარმოებელი სატრანსპორტო საშუალებების ეკიპაჟების მუშაობის შესახებ“;

გ) ბარათის მფლობელი – ფიზიკური ან იურიდიული პირი, რომელსაც წინამდებარე წესით მიღებული აქვს ბარათი და მინიჭებული აქვს უფლება განახორციელოს ბარათით განსაზღვრული ქმედება;

დ) ბარათის წარმომდგენი – ბარათის მიღებაზე, შენახვასა და გამოყენებაზე პასუხისმგებელი ფიზიკური ან იურიდიული პირი, რომელზეც ბარათის მფლობელის წარდგინებით გაფორმებულია ბარათი;

ე) მაკონტროლებლის ბარათი – უფლებამოსილ მაკონტროლებელ ორგანოზე ან პერსონალურად მის თანამშრომელზე უფლებამოსილი ორგანოს მიერ გაცემული ტაქოგრაფის ბარათი, რომელიც მაკონტროლებელი ორგანოს ან/და მაკონტროლებელი ორგანოს თანამშრომლის იდენტიფიცირებისა და ტაქოგრაფის მახსოვრობის ბლოკში ან/და მძღოლის ბარათში შენახულ მონაცემებთან წვდომის საშუალებას იძლევა, მათი დათვალიერების, დაბეჭდვისა ან/და ჩატვირთვის მიზნით;

ვ) მძღოლის ბარათი – კონკრეტულ მძღოლზე უფლებამოსილი ორგანოს მიერ გაცემული ტაქოგრაფის ბარათი, რომელიც მძღოლის პიროვნების იდენტიფიცირებისა და ციფრული ტაქოგრაფით აღჭურვილი ავტოსატრანსპორტო საშუალების მართვისას მისი შრომისა და დასვენების, აგრეთვე მოძრაობის პარამეტრების შესახებ შესაბამისი მონაცემების შენახვის საშუალებას იძლევა;

ზ) კომპანიის (გადამზიდველის) ბარათი (შემდგომში - კომპანიის ბარათი) – ციფრული ტაქოგრაფით აღჭურვილი ავტოსატრანსპორტო საშუალებების მფლობელისა ან გამომყენებლისათვის უფლებამოსილი ორგანოს მიერ გაცემული ციფრული ტაქოგრაფის ბარათი, რომელიც კომპანიის იდენტიფიცირებისა და ამ კომპანიის მიერ ტაქოგრაფში შენახული მონაცემების დისპლინზე გამოტანის, ჩატვირთვისა და დაბეჭდვის საშუალებას იძლევა;

თ) სახელოსნოს ბარათი – სახელოსნოზე ან სახელოსნოში მომუშავე ფიზიკურ პირზე (მექანიკოსზე) უფლებამოსილი ორგანოს მიერ გაცემული ტაქოგრაფის ბარათი, რომელიც ბარათის მფლობელის

იდენტიფიცირებისა და ტაქოგრაფის დაყენების (აქტივირების), შემოწმების, ტექნიკური მომსახურების (დაკალიბრების), შეკეთების ან/და მასში შენახული მონაცემების ჩატვირთვის საშუალებას იძლევა;

ი) ტაქოგრაფი – ავტოსატრანსპორტო საშუალების მოძრაობის პარამეტრების აღმრიცხველი საკონტროლო მოწყობილობა, რომელიც გათვალისწინებულია ავტოსატრანსპორტო საშუალებაში დასამონტაჟებლად იმ მიზნით, რომ აჩვენოს ან დააფიქსიროს ავტომატურ ან ნახევრადავტომატურ რეჟიმში და შეინახოს მონაცემები ამ ავტოსატრანსპორტო საშუალების მოძრაობის პარამეტრებისა და მძღოლ(ებ)ის შრომისა და დასვენების განსაზღვრული პერიოდების შესახებ;

კ) ციფრული ტაქოგრაფის ელექტრონული ბარათი (მძღოლის ბარათი, კომპანიის ბარათი, სახელოსნოს ბარათი და მაკონტროლებლის ბარათი) – ციფრულ ტაქოგრაფში გამოყენებისათვის განკუთვნილი ბარათი ჩაშენებული მიკროსქემით, რომელიც ბარათის მფლობელის საიდენტიფიკაციო მონაცემების (ან შესაბამისი ჯგუფის საიდენტიფიკაციო მონაცემების) შემოწმების, აგრეთვე გავლილი მანძილის, სიჩქარის, მძღოლის მუშაობისა და დასვენების განსაზღვრული პერიოდებისა და საჭიროებისამებრ ავტოსატრანსპორტო საშუალების მოძრაობასთან დაკავშირებული სხვა მონაცემების შემოწმების, გადაცემისა და შენახვის საშუალებას იძლევა;

ლ) ჩვეულებრივი საცხოვრებელი ადგილი – ადგილი, სადაც ჩვეულებრივ კონკრეტული პირი ცხოვრობს ყოველი კალენდარული წლის სულ ცოტა 185 დღის განმავლობაში თავისი პირადი ან პროფესიული ვალდებულებების გამო, ან/და, როცა პროფესიული ვალდებულებები არ აქვს, პირად გარემოებათა გამო, რომლებიც მოწმობს მჭიდრო კავშირს ამ პირსა და იმ ადგილს შორის, სადაც იგი ცხოვრობს.

3. წესში გათვალისწინებულ სხვა ტერმინებს აქვს იგივე მნიშვნელობა, რაც მოცემულია „საავტომობილო ტრანსპორტის შესახებ“ და „საგზაო მოძრაობის უსაფრთხოების შესახებ“ საქართველოს კანონებში.

მუხლი 3. ბაზრების გაცემის პირობები და პროცედურები

1. ფუნქციური დანიშნულებიდან გამომდინარე გაიცემა შემდეგი სახის ბარათები:

- ა) მძღოლის ბარათი;
- ბ) კომპანიის ბარათი;
- გ) სახელოსნოს ბარათი;
- დ) მაკონტროლებლის ბარათი.

2. ბარათების გრაფიკული გაფორმება და დაცვის ელემენტები უნდა შესაბამებოდეს მათ მიმართ წაყენებულ მოთხოვნებს AETR-ის და 1B დამატების მიხედვით.

3. ბარათების სერტიფიცირება ხორციელდება 1B დამატების VIII კარში მოყვანილი პროცედურების შესაბამისად.

4. თითოეული ბარათის ნომერი შედგება 16 ასო-ციფრული ნიშნისაგან, რომლის საშუალებითაც ხდება მისი იდენტიფიცირება. ბარათის ნომერი მოიცავს რეგიონის ინდექსს (გამოყენების შემთხვევაში), შეცვლის ინდექსსა და განახლების ინდექსს.

5. ბარათის რეგიონის ინდექსი წარმოადგენს ტაქოგრაფის ბარათის ნომრის მე-14 ასო-ციფრულ ნიშანს, რომელიც გამოიყენება ერთი ორგანოსათვის გაცემული სხვადასხვა ბარათების დიფერენცირებისათვის.

6. ბარათის შეცვლის ინდექსი წარმოადგენს ტაქოგრაფის ბარათის ნომრის მე-15 ასო-ციფრულ ნიშანს, რომელიც თანმიმდევრობით იზრდება ბარათის შეცვლის შემთხვევაში.

7. ბარათის განახლების ინდექსი წარმოადგენს ტაქოგრაფის ბარათის ნომრის მე-16 ასო-ციფრულ ნიშანს, რომელიც თანმიმდევრობით იზრდება ბარათის განახლების შემთხვევაში.

8. ბარათის გაცემა წარმოებს შემდეგ შემთხვევაში:

- ა) პირველად გაცემისას ამ წესით განსაზღვრული ვადით;
- ბ) წინა ბარათის მოქმედების ვადის ამოწურვისას;

გ) ბარათის მფლობელის პერსონალური მონაცემების შეცვლისას (საცხოვრებელი ადგილის/ ქვეყნის, გვარისა და სხვა მონაცემების, რომლებიც გავლენას ახდენენ ბარათისა და მისი მომხმარებლის იდენტიფიკაციაზე);

დ) ბარათის დაკარგვის ან მოპარვისას;

ე) ბარათის დაზიანებისას, რის შედეგადაც მისი გამოყენება შეუძლებელია;

ვ) სახელოსნოს ბარათის პერსონალური საიდენტიფიკაციო ნომრის (PIN-კოდი) დაკარგვისას ან თუ ის ცნობილი გახდა მესამე პირისათვის (PIN-კოდის ბლოკირების შემდეგ).

9. ბარათის შეცვლა ხდება ბარათის გაცემის წესის შესაბამისად. შეცვლილი ბარათის მოქმედების ვადა აითვლება ძველი ბარათის გაცემის თარიღიდან.

10. ბარათი, რომელიც ექვემდებარება შეცვლას უნდა ჩაბარდეს სააგენტოს, გარდა იმ შემთხვევებისა, როცა ის დაკარგული ან მოპარულია. AETR-ი სხვა ხელშეკრული ქვეყნის მიერ გაცემული ბარათის შეცვლისას ძველი ბარათი გადაეცემა მის გამცემ კომპეტენტურ ორგანოს ცვლილების მიზეზების მითითებით.

11. ბარათის შეცვლაზე განცხადების მიღებიდან შესაცვლელი ბარათი უქმდება, რის შესახებაც შეიტანება შესაბამისი ინფორმაცია ბარათების აღრიცხვის ერთიან ავტომატიზებულ მონაცემთა ბაზაში.
12. დაზიანებული ბარათები, რომელთა გამოყენება შეუძლებელია, ექვემდებარება განადგურებას.
13. ინფორმაცია მოპარული ან დაკარგული ან/და განადგურებას დაქვემდებარებული ბარათების შესახებ უნდა განთავსდეს ერთიან ავტომატიზებულ მონაცემთა ბაზაში და იყოს ხელმისაწვდომი AETR-ის ხელშემკვრელი მხარეების ყველა ქვეყნისათვის.
14. განცხადება ბარათის შეცვლაზე უნდა იქნეს წარდგენილი სააგენტოში შესაბამისი საქმიანობის (გადაზიდვა-გადაყვანა, კონტროლი და ა.შ.) დაწყებიდან არა ნაკლები 15 სამუშაო დღით ადრე.
15. ბარათის შეცვლასთან დაკავშირებული მომსახურების საფასურის გადახდა წარმოებს ბარათის გაცემისათვის გათვალისწინებული წესით, ამასთანავე ბარათის დამამზადებლის ბრალეულობით დაზიანებული ბარათის შეცლა წარმოებს უსასყიდლოდ.
16. მძღოლის ბარათი გაიცემა მძღოლის თხოვნით იმ ხელშემკვრელი მხარის სახელმწიფოს კომპეტენტური ორგანოს მიერ, სადაც მდებარეობს მძღოლის ჩვეულებრივი საცხოვრებელი ადგილი.
17. მძღოლის ბარათი გაიცემა ხუთი წლის ვადით საქართველოს მოქალაქეზე, უცხო ქვეყნის მოქალაქეზე ან მოქალაქეობის არმქონე პირზე, რომელიც აკმაყოფილებს შემდეგ პირობებს:
 - ა) ახორციელებს ან სურვილი აქვს განახორციელოს საერთაშორისო საავტომობილო გადაზიდვა-გადაყვანა ციფრული ტაქოგრაფით აღჭურვილი ავტოსატრანსპორტო საშუალებით AETR-ის მოთხოვნათა შესაბამისად;
 - ბ) გააჩნია შესაბამისი კატეგორიის ავტოსატრანსპორტო საშუალების მართვის უფლება;
 - გ) განცხადების წარდგენის მომენტში (ბარათის პირველად გაცემის შემთხვევაში) არ გააჩნია საქართველოს ან AETR-ის სხვა ხელშემკვრელი მხარის კომპეტენტური ორგანოს მიერ გაცემული მოქმედი მძღოლის ბარათი;
 - დ) ცხოვრობს საქართველოს ტერიტორიაზე არა ნაკლები 185 დღე კალენდარულ წელიწადში და გააჩნია საქართველოში ცხოვრების ვადიანი ან მუდმივი ნებართვა (უცხო ქვეყნის მოქალაქეებისა ან მოქალაქეობის არმქონე პირებისათვის);
 - ე) გავლილი აქვს კომპეტენტური ორგანოს მიერ დაწესებული მომზადების სპეციალური პროცედურები.
18. მძღოლის ბარათის მისაღებად (შესაცვლელად) განმცხადებელმა სააგენტოს უნდა წარუდგინოს განცხადება მძღოლის ბარათის მიღებაზე (შეცვლაზე) №4 დანართში მოყვანილი ფორმით, რომელსაც თან უნდა ახლდეს:
 - ა) პასპორტის, ან პირადობის დამადასტურებელი სხვა დოკუმენტის იმ ფურცლების ასლები, რომლებიც შეიცავენ მფლობელის საიდენტიფიკაციო ინფორმაციას (სახელს, გვარს, გაცემის თარიღს, გამცემი ორგანოს ვინაობას, რეგისტრაციის ადგილსა და სხვა);
 - ბ) მინდობილობა განმცხადებლის წარმომადგენლისათვის;
 - გ) მძღოლის მართვის მოწმობის ასლი;
 - დ) კომპეტენტური ორგანოს მიერ გაცემული დოკუმენტის ასლი, რომელიც ადასტურებს მძღოლის მომზადების სპეციალური პროცედურების გავლას;
 - ე) განმარტება ბარათის დაკარგვის (მოპარვის) გარემოებათა შესახებ (ბარათის დაკარგვის ან მოპარვის შემთხვევაში);
 - ვ) საქართველოში ცხოვრების ვადიანი ან მუდმივი ნებართვის ასლი (უცხო ქვეყნის მოქალაქეებისა ან მოქალაქეობის არმქონე პირებისათვის);
 - ზ) მძღოლის ფოტოსურათი (1 ც.);
 - თ) შესაცვლელი ბარათი (დაკარგვისა ან მოპარვის შემთხვევების გარდა);
 - ი) მომსახურების საფასურის გადახდის დამადასტურებელი დოკუმენტის ასლი.
19. მძღოლი ადასტურებს თავის მუდმივ საცხოვრებელ ადგილს ნებისმიერი შესაბამისი საშუალებით, მაგალითად პირადობის დამადასტურებელი მოწმობის ან ნებისმიერი სხვა მოქმედი დოკუმენტის წარდგენის გზით.
20. თუ სააგენტოს გაუჩნდა ეჭვი ჩვეულებრივი საცხოვრებელი ადგილის შესახებ გაკეთებული განცხადების სისწორეზე ან კონკრეტული შემოწმების ჩატარებასთან დაკავშირებით, მას შეუძლია მოითხოვოს ნებისმიერი დამატებითი ინფორმაციის ან მტკიცებულების(ების) წარდგენა.
21. მძღოლზე შეიძლება გაიცეს მძღოლის მხოლოდ ერთი ბარათი. მძღოლს არ აქვს უფლება მიიღოს მეორე ბარათი მიუხედავად იმისა, რომელ ქვეყანაში აქვს აღებული პირველი ბარათი. სააგენტო შეძლებისდაგვარად უნდა დარწმუნდეს, რომ მძღოლის ბარათის მიღების შესახებ განცხადების წარმდგენ პირზე არ არის გაცემული ასეთი მოქმედი ბარათი.
22. თუ მძღოლის ბარათი დაზიანდა, არასწორად ფუნქციონირებს ან/და დაიკარგა ან მოპარეს, მძღოლი შეიძლება კალენდარული დღის განმავლობაში მისი შეცვლის თხოვნით მიმართავს სააგენტოს.

23. თუ ადრინდელი მძღოლის ბარათის ნაცვლად ახალი გაიცემა, ამ ახალ ბარათზე უნდა აღინიშნოს ადრინდელი მძღოლის ბარათის გაცემის ნომერი, ამასთან ინდექსი ერთი ერთეულით იზრდება. სააგენტო აღრიცხავს გაცემულ, მოპარულ, დაკარგულ ან დეფექტიან მძღოლის ბარათებს, ყოველ შემთხვევაში მათი მოქმედების ვადის თანაბარი დროის პერიოდის განმავლობაში.
24. თუ მძღოლს სურს განაახლოს თავისი მძღოლის ბარათის მოქმედება, მან უნდა მიმართოს სააგენტოს ბარათის მოქმედების ვადის გასვლის თარიღამდე არა უგვიანეს 15 სამუშაო დღით ადრე.
25. კომპანიის ბარათი გაიცემა ხუთი წლის ვადით საქართველოში რეგისტრირებულ იურიდიულ პირზე ან ინდივიდუალურ მეწარმეზე, რომელიც იყენებს (აპირებს გამოყენებას) ციფრული ტაქოგრაფით აღჭურვილ ავტოსატრანსპორტო საშუალებას(ებს) AETR-ის მოთხოვნათა შესაბამისად.
26. კომპანიის ბარათის მისაღებად (შესაცვლელად) განმცხადებელმა სააგენტოს უნდა წარუდგინოს განცხადება კომპანიის ბარათის მიღებაზე (შეცვლაზე) №5 დანართში მოყვანილი ფორმით, რომელსაც თან უნდა ახლდეს:
- ა) კერძო სამართლის იურიდიული პირისა და ინდივიდუალური მეწარმისათვის სამეწარმეო რეესტრიდან ამონაწერი, ხოლო ფიზიკური პირისათვის – იდენტიფიკაციის დამადასტურებელი, კანონმდებლობით დადგენილი საბუთების ასლი, საჯარო სამართლის იურიდიული პირისათვის სადამფუძნებლო დოკუმენტების ასლი;
 - ბ) კომპანიის ხელმძღვანელის ან/და ბარათის მიმღები პირ(ებ)ის, აგრეთვე ყველა იმ პირის, რომელზეც ფორმდება ბარათი, პასპორტის, ან პირადობის დამადასტურებელი სხვა დოკუმენტის იმ ფურცლების ასლები, რომლებიც შეიცავენ მფლობელის საიდენტიფიკაციო ინფორმაციას;
 - გ) მინდობილობა განმცხადებლის წარმომადგენლისათვის;
 - დ) განმარტება ბარათის დაკარგვის (მოპარვის) გარემოებათა შესახებ (ბარათის დაკარგვის ან მოპარვის შემთხვევაში);
 - ე) კომპანიის ხელმძღვანელის ბრძანების ასლი ბარათის მიღებაზე, შენახვასა და გამოყენებაზე პასუხისმგებელი პირის დანიშვნის შესახებ (საჭიროების შემთხვევაში);
 - ვ) შესაცვლელი ბარათი (დაკარგვისა ან მოპარვის შემთხვევების გარდა);
 - ზ) მომსახურების საფასურის გადახდის დამადასტურებელი დოკუმენტის ასლი.
27. კომპანიაზე შეიძლება გაიცეს რამდენიმე კომპანიის ბარათი მოთხოვნის შესაბამისად. კომპანიის ბარათი ფორმდება კომპანიის ხელმძღვანელზე ან კომპანიის ხელმძღვანელის ბრძანებით დანიშნულ პირ(ებ)ზე, რომელსაც დაეკისრება პასუხისმგებლობა ბარათის მიღებაზე, შენახვასა და გამოყენებაზე.
28. იმ შემთხვევაში, თუ მძღოლისა ან კომპანიის შესაცვლელ ბარათს დარჩენილი აქვს მოქმედების ვადა 2 ან ნაკლები თვე გაიცემა ახალი ბარათი.
29. სახელოსნოს ბარათი გაიცემა ერთი წლის ვადით საქართველოში რეგისტრირებულ იურიდიულ პირზე ან ინდივიდუალურ მეწარმეზე, რომელიც შეტანილია ტაქოგრაფების დაყენების, შემოწმების, ტექნიკური მომსახურებისა და შეკეთების საქმიანობის განმახორციელებელი სახელოსნოების ნუსხაში, აგრეთვე სახელოსნოში მომუშავე ფიზიკურ პირზე (მექანიკოსზე), რომელსაც გავლილი აქვს ტაქოგრაფის მწარმოებლის ან სხვა კომპეტენტური ორგანოს მიერ დაწესებული მომზადების სპეციალური პროცედურები.
30. სახელოსნოს ბარათის მისაღებად (შესაცვლელად) განმცხადებელმა სააგენტოს უნდა წარუდგინოს განცხადება სახელოსნოს ბარათის მიღებაზე №6 დანართში მოყვანილი ფორმით, რომელსაც თან უნდა ახლდეს:
- ა) კერძო სამართლის იურიდიული პირისა და ინდივიდუალური მეწარმისათვის სამეწარმეო რეესტრიდან ამონაწერი, საჯარო სამართლის იურიდიული პირისათვის სადამფუძნებლო დოკუმენტების ასლი;
 - ბ) სახელოსნოს ხელმძღვანელის ან/და ბარათის მიმღები პირ(ებ)ის, აგრეთვე ყველა იმ პირის, რომელზეც ფორმდება ბარათი, პასპორტის, ან პირადობის დამადასტურებელი სხვა დოკუმენტის იმ ფურცლების ასლები, რომლებიც შეიცავენ მფლობელის საიდენტიფიკაციო ინფორმაციას;
 - გ) მინდობილობა განმცხადებლის წარმომადგენლისათვის (საჭიროების შემთხვევაში);
 - დ) განმარტება ბარათის დაკარგვის (მოპარვის) გარემოებათა შესახებ (ბარათის დაკარგვის ან მოპარვის შემთხვევაში);
 - ე) სახელოსნოს ხელმძღვანელის ბრძანების ასლი ბარათის მიღებაზე, შენახვასა და გამოყენებაზე პასუხისმგებელი პირის დანიშვნის შესახებ;
 - ვ) დოკუმენტის ასლი, რომელიც ადასტურებს შრომით ურთიერთობას სახელოსნოსა და მექანიკოს(ებს) შორის;
 - ზ) კომპეტენტური ორგანოს მიერ გაცემული სერტიფიკატის ასლი, რომელიც ადასტურებს სახელოსნოს ტერიტორიის, შენობა-ნაგებობების, მოწყობილობა-დანადგარების, პერსონალის კვალიფიკაციის, დოკუმენტაციისა და ტექნოლოგიური პროცესების შესაბამისობას AETR-ის დებულებებით, 1B დამატებით, საქართველოს კანონმდებლობით და საკანონმდებლო ნორმატიული აქტებით დადგენილ

მითხოვნებთან;

თ) კომპეტენტური ორგანოს მოერ გაცემული სერტიფიკატის ასლი, რომელიც ადასტურებს მექანიკოს(ებ)ის მომზადების პროცედურების გავლას;

ი) შესაცვლელი ბარათი (დაკარგვისა ან მოპარვის შემთხვევების გარდა);

კ) მექანიკოს(ებ)ის ფოტოსურათი (1 ც.);

ლ) მექანიკოს(ებ)ის საქართველოში ცხოვრების ვადიანი ან მუდმივი ნებართვის ასლი უცხო ქვეყნის მოქალაქეებისა ან მოქალაქეობის არმქონე პირებისათვის;

მ) მომსახურების საფასურის გადახდის დამადასტურებელი დოკუმენტის ასლი.

31. სახელოსნოზე შეიძლება გაიცეს რამდენიმე სახელოსნოს ბარათი მოთხოვნის შესაბამისად. სახელოსნოს ბარათი ფორმდება სახელოსნოს ხელმძღვანელზე ან სახელოსნოს ხელმძღვანელის ბრძანებით დანიშნულ პირ(ებ)ზე, რომელსაც დაეკისრება პასუხისმგებლობა ბარათის მიღებაზე, შენახვასა და გამოყენებაზე.
32. ფიზიკურ პირს (მექანიკოსს), შეიძლება ჰქონდეს რამდენიმე მოქმედი სახელოსნოს ბარათი, მაგრამ თითოეული სახელოსნოსათვის, რომელშიც ის მუშაობს, მას უნდა ჰქონდეს ცალკე ბარათი.
33. სახელოსნოს ბარათის გაცემისას, განმცხადებელს გადაეცემა აგრეთვე ბარათის პერსონალური საიდენტიფიკაციო ნომერი (PIN-კოდი). PIN-კოდი უნდა იქნეს განთავსებული სპეციალურ დამცავ საფარიან დახურულ კონვერტში, რომლის გახსნის უფლება აქვს სახელოსნოს ხელმძღვანელს ან მის მიერ ბრძანებით დანიშნულ პასუხისმგებელ პირს.
34. მაკონტროლებლის ბარათი გაიცემა ორი წლის ვადით AETR-ის შეთანხმებისა და წინამდებარე რეგლამენტის მოთხოვნათა შესრულებაზე კონტროლის განმახორციელებელ უფლებამოსილ ორგანოზე ან ამ ორგანოში მომუშავე კონკრეტულ პირზე, რომელსაც არ გააჩნია საქართველოს ან AETR-ის სხვა ხელშემკვერელი მხარის კომპეტენტური ორგანოს მიერ გაცემული სხვა მოქმედი ბარათი (მისი ტიპის მიუხედავად) და გავლილი აქვს საქართველოს კომპეტენტური ორგანოს მიერ დაწესებული მომზადების სპეციალური პროცედურები.
35. მაკონტროლებლის ბარათის მისაღებად (შესაცვლელად) განმცხადებელმა სააგენტოს უნდა წარუდგინოს განცხადება მაკონტროლებლის ბარათის მიღებაზე №7 დანართში მოყვანილი ფორმით, რომელსაც თან უნდა ახლდეს:
- ა) ყველა იმ პირის, რომელზეც ფორმდება ბარათი, პასპორტის, ან პირადობის დამადასტურებელი სხვა დოკუმენტის იმ ფურცლების სკანირებული ელექტრონული ასლები, რომლებიც შეიცავენ მფლობელის საიდენტიფიკაციო ინფორმაციას;
 - ბ) მინდობილობა განმცხადებლის წარმომადგენლისათვის (საჭიროების შემთხვევაში);
 - გ) განმარტება ბარათის დაკარგვის (მოპარვის) გარემოებათა შესახებ (ბარათის დაკარგვის ან მოპარვის შემთხვევაში);
 - დ) შრომის წიგნაკის ან სხვა დოკუმენტის ასლი, რომელიც ადასტურებს შრომითი ურთიერთობას კონტროლის განმახორციელებელ უფლებამოსილ ორგანოსა და მაკონტროლებელს შორის;
 - ე) შესაბამისი უფლებამოსილი ორგანოს მიერ გაცემული დოკუმენტის ასლი, რომელიც ადასტურებს მაკონტროლებლის მომზადების სპეციალური პროცედურების გავლას;
 - ვ) შესაცვლელი ბარათი (დაკარგვისა ან მოპარვის შემთხვევების გარდა);
 - ზ) მაკონტროლებლის ფოტოსურათი (1 ც.);
 - თ) მომსახურების საფასურის გადახდის დამადასტურებელი დოკუმენტის ასლი (საჭიროების შემთხვევაში).
36. კონტროლის განმახორციელებელ უფლებამოსილ ორგანოზე შეიძლება გაიცეს რამდენიმე ინსპექტორის ბარათი მოთხოვნის შესაბამისად, ხოლო ამ ორგანოში მომუშავე კონკრეტულ ფიზიკურ პირზე შეიძლება გაიცეს მხოლოდ ერთი მაკონტროლებლის ბარათი. მაკონტროლებლის ბარათის მფლობელ პირზე არ შეიძლება გაიცეს სხვა სახის ბარათი.
37. განცხადება ივსება ბეჭდური ასომთავრულით და არაბული ციფრებით შავი ან ლურჯი ფერის ბურთულიანი კალმით ან კომპიუტერული ტექნიკის დახმარებით, ასოები და ციფრები იწერება მათთვის განკუთვნილ ადგილებში.
38. განცხადება თანდართული დოკუმენტაციით განმცხადებელმა უნდა წარუდგინოს სააგენტოს პირადად, საფოსტო გზავნილით ან ელექტრონული საშუალებების გამოყენებით.
39. ფოტოსურათი უნდა აკმაყოფილებდეს შემდეგ მოთხოვნებს;
- ა) ზომა - 45 x 35 მმ ± 1 მმ;
 - ბ) არ უნდა ჰქონდეს თეთრი კუთხე;
 - გ) ჰორიზონტალურად თავი უნდა იყოს განთავსებული სურათის ცენტრში;

გ) მანძილი თავიდან სურათის ზედა ზღვარს შორის - 6 ± 2 მმ;

დ) ფოტოსურათი უნდა იყოს ანფასში, თეთრ ფონზე;

ე) განათება უნდა იყოს თანაბარი სახის ორივე მხარეს;

ვ) გამოსახულება უნდა იყოს მკაფიო, ნაკაწრებისა და დაზიანების გარეშე.

40. ბარათის მიღებაზე განცხადების რეგისტრაციის შემდეგ სააგენტოს შესაბამისი სტრუქტურული ქვედანაყოფი 3 დღის ვადაში ამოწმებს განცხადების და თანდართული საბუთების სისრულესა და მათ შესაბამისობას დადგენილ მოთხოვნებთან, შემოწმება მოიცავს აგრეთვე საჭიროების შემთხვევაში ადრე გაცემული ბარათის შესახებ მონაცემების გადამოწმებას (გაცემული იყო თუ არა განმცხადებელზე ადრე ბარათი და თუ იყო მისი სტატუსი - მოქმედი, ძალადაკარგული, მოპარული, დაკარგული).
41. შემოწმების უარყოფითი შედეგების შემთხვევაში სააგენტო განმცხადებელს მიუთითებს კონკრეტულ ნაკლოვანებებზე და განსაზღვრავს ვადას (რომელიც არ შეიძლება იყოს 5 დღეზე ნაკლები), რომლის განმავლობაშიც განმცხადებელმა უნდა გამოასწოროს ნაკლოვანებები და წარმოადგინოს ნაკლოვანებების გამოსწორების დამადასტურებელი სათანადო დოკუმენტი ან წერილობითი ინფორმაცია აღნიშნულთან დაკავშირებით. განმცხადებელსთან თანდართული მასალების სისწორეში ექვის შეტანის შემთხვევაში სააგენტომ შეიძლება მოითხოვოს დამატებითი ინფორმაცია ან ჩაატაროს სპეციალური ექსპერტიზა.
42. შემოწმების უარყოფითი შედეგების ან დადგენილ ვადაში ნაკლოვანებების გამოუსწორებლობის შემთხვევაში სააგენტო შემოწმების დასრულებიდან ან ნაკლოვანებების გამოსასწორებლად დადგენილი ვადის ამოწმებიდან სამი დღის ვადაში ლეზულობს გადაყვეტილებას ბარათის გაცემაზე უარის თქმის თაობაზე მოწოდების მითითებით და უგზავნის განმცხადებელს.
43. სააგენტოს გადაწყვეტილება ბარათის გაცემაზე უარის თქმის ან მისი გაუქმების შესახებ შეიძლება გასაჩივრდეს საქართველოს კანონმდებლობით დადგენილი წესით.
44. ბარათის მიღებაზე უარის თქმის შემთხვევაში განმცხადებელს შეუძლია განმეორებით მიმართოს სააგენტოს განცხადებით, თუ ამ წესით გათვალისწინებული ბარათის მიღების ყველა პირობა უზრუნველყოფილი იქნება მის მიერ.
45. ექსპერტიზის დადებითი შედეგების ან დადგენილ ვადაში ნაკლოვანებების გამოსწორების შემთხვევაში სააგენტო ლეზულობს გადაწყვეტილებას ბარათის გაცემის თაობაზე, ახორციელებს ბარათის დამზადების ორგანიზებას, მის პერსონალიზაციას, რეგისტრაციას გაცემული ბარათების უწყებრივ რეესტრში (ბარათის მონაცემების ბარათის აღრიცხვის ერთიან ავტომატიზირებულ მონაცემთა ბაზაში განთავსების ჩათვლით) და განმცხადებელზე გაცემას. ბარათთან ერთად განმცხადებელს გადაეცემა ინფორმაცია ბარათის გამოყენების პირობების შესახებ № 8-12 დანართებში მოყვანილი ფორმებითა და შინაარსით.
46. გაცემული ბარათების უწყებრივი რეესტრი წარმოებს ელექტრონული სახით და უნდა შეიცავდეს შემდეგ ინფორმაციას:
- ა) ბარათის დასახელებას;
 - ბ) გაცემის თარიღს;
 - გ) ბარათის ნომერს;
 - დ) მონაცემებს ბარათის მფლობელისა და წარმომდგენის შესახებ (ფიზიკური პირის გვარი სახელი, საწარმოს/ორგანიზაციის ორგანიზაციულ-სამართლებრივი ფორმა, დასახელება, მათი მისამართი, ტელეფონი);
 - ე) ბარათის მოქმედების ვადას;
 - ვ) ბარათის გამცემის დასახელებას;
 - ზ) მონაცემებს ბარათის შეცვლის, მოქმედების შეჩერებისა და გაუქმების შესახებ.
48. საერთო ვადა ბარათის გაცემაზე დადებითი გადაწყვეტილების მიღებიდან მის გაცემამდე არ უნდა აღემატებოდეს 15 სამუშაო დღეს.
49. გაცემულ ბარათზე დოკუმენტების შენახვის ვადა არ უნდა იყოს ბარათის მოქმედების პერიოდზე ნაკლები.

მუხლი 4. ბარათის მოქმედების შეჩერებისა და გაუქმების პირობები

1. სააგენტომ ბარათის მოქმედების ვადაში შეიძლება შეაჩეროს მისი მოქმედება:

- ა) ბარათის გაყალბებისას;
- ბ) ბარათის გამოყენებისას პირის მიერ, რომელსაც არ გააჩნია მისი გამოყენების კანონიერი საფუძველი;
- გ) ბარათის გადაცემისას პირზე, რომელსაც არ გააჩნია მისი გამოყენების კანონიერი საფუძველი;
- დ) გაყალბებული დოკუმენტების ან/და ცრუ მონაცემების საფუძველზე ბარათის მიღებისას.

2. სააგენტო აუქმებს ბარათის მოქმედებას:

ა) ახალი ბარათით შეცვლისას;

ბ) ბარათის მფლობელის გარდაცვალებისას, კომპანიის, სახელოსნოს ან უფლებამოსილი მაკონტროლებელი ორგანოს ლიკვიდაციისას (საქმიანობის შეწყვეტისას);

გ) საქართველოში ცხოვრების ვადიანი ან მუდმივი ნებართვის გაუქმებისას (უცხო ქვეყნის მოქალაქეებისა ან მოქალაქეობის არმქონე პირებისათვის);

დ) ბარათის მოქმედების განახლებაზე უარყოფითი გადაწყვეტილების მიღებისას ამ მუხლის პირველი პუნქტით გათვალისწინებულ შემთხვევებში;

ე) შრომითი ურთიერთობის შეწყვეტისას კონტროლის განმახორციელებელ უფლებამოსილ ორგანოსა და ბარათის მფლობელ ინსპექტორს შორის, ან სახელოსნოსა და ბარათის მფლობელ მექანიკოსს შორის;

ვ) სახელოსნოს ბარათის პერსონალური საიდენტიფიკაციო ნომრის (PIN-კოდი) დაკარგვისას ან თუ ის ცნობილი გახდა მესამე პირისათვის;

ზ) განცხადების შეტანიდან 3 თვის განმავლობაში ბარათის მისაღებად განმცხადებლის გამოუცხადებლობის შემთხვევაში.

3. ბარათის მოქმედების შეჩერება ან გაუქმება ფორმდება სააგენტოს მიერ შესაბამისი გადაწყვეტილებით მოქმედების შეჩერებისა ან გაუქმების მიზეზების მითითებით.

4. ინფორმაცია ბარათის მოქმედების შეჩერების ან გაუქმების თაობაზე უნდა ტელეფონის საკომისაწვდომი მძღოლების შრომისა და დასვენების რეჟიმის დაცვაზე კონტროლის განმახორციელებელი უფლებამოსილი ორგანოებისათვის, აგრეთვე AETR-ის ხელშემკვერდელ მსარეების ყველა ქვეყნისათვის.

მუხლი 5. ბარათის მფლობელისა და ბარათის წარმომდგენის ვალდებულებები:

ბარათის მფლობელი და ბარათის წარმომდგენი ვალდებული არიან:

ა) დაიცვან AETR-ის შეთანხმებითა და წინამდებარე წესებით განსაზღვრული ბარათის გამოყენებისა და შენახვის წესები და პირობი;

ბ) გამოიყენონ ბარათი მხოლოდ დანიშნულისამებრ;

გ) გამოიყენონ მხოლოდ თავისი ბარათი;

დ) არ გადასცენ ბარათი გამოყენებისათვის მესამე პირს;

ე) არ აცნობონ სახელოსნოს ბარათის PIN-კოდი მესამე პირს;

ვ) გამოიყენონ ბარათი იმ პირობებში, რომლებიც უზრუნველყოფენ მის დაცვას ატმოსფერული ნალექებისაგან, ძლიერი ელექტრომაგნიტური ველისაგან, თერმული ზემოქმედებისაგან, მექანიკური ან სხვა სახის დაზიანებისაგან;

ზ) მოთხოვნისთანავე წარუდგინონ ბარათი შესაბამის მაკონტროლებელ უფლებამოსილ პირებს;

თ) ბარათის ან სახელოსნოს ბარათის PIN-კოდის დაზიანების, დაკარგვის, მოპარვის შემთხვევაში ან თუ სახელოსნოს ბარათის PIN-კოდი ცნობილი გახდა მესამე პირისათვის ან თუ შეიცვალა ბარათის მფლობელის (წარმომდგენის) პერსონალური მონაცემები (რომლებიც გავლენას ახდენენ ბარათისა და მისი მომხმარებლის იდენტიფიკაციაზე), ბარათის წარმომდგენმა დაუყოვნებლივ აცნობოს აღნიშნულის შესახებ ბარათის მფლობელს, ხოლო ბარათის მფლობელმა ამ ფაქტების დადგენიდან 15 კალენდარული დღის ვადაში წერილობით წარუდგინოს სააგენტოს განმარტება აღნიშნულის შესახებ, ბარათის დაზიანების, დაკარგვის, მოპარვის გარემოებათა მითითებით და ამ ფაქტების დამადასტურებელი დოკუმენტების (არსებობის შემთხვევაში) წარმოდგენით და განცხადება ახალი ბარათის მიღებაზე ამ წესით დადგენილი ფორმით;

ი) ბარათის გამოყენებლობის შემთხვევაში (კომპანიის/ორგანიზაციის ლიკვიდაციისას, პროფესიული საქმიანობის/შრომითი ურთიერთობის შეწყვეტისას, ტაქოგრაფების დაყენების, შემოწმების, ტექნიკური მომსახურებისა და შეკეთების საქმიანობის განხორციელების უფლების ჩამორთმევისას), ბარათის წარმომდგენმა ჩააბაროს ბარათი მის მფლობელს, ხოლო ბარათის მფლობელმა სააგენტოს ბარათის გამოყენების შეწყვეტიდან 15 კალენდარული დღის ვადაში.

ტექნიკური რეგლამენტი

„საერთაშორისო გადაზიდვების მწარმოებელი ავტოსატრანსპორტო საშუალებების მძღოლთა შრომისა და დასვენების რეჟიმები“

მუხლი 1. ზოგადი დებულებანი

ტექნიკური რეგლამენტი „საერთაშორისო გადაზიდვების მწარმოებელი ავტოსატრანსპორტო საშუალებების მძღოლთა შრომისა და დასვენების რეჟიმები“ (შემდგომში – რეგლამენტი) შემუშავებულია ევროპის შეთანხმების (ყენევა, 1970 წლის 1 ივლისი) „საერთაშორისო საავტომობილო მიმოსვლის მწარმოებელი სატრანსპორტო საშუალებათა ეკიპაჟების მუშაობის შესახებ“ (შემდგომში AETR) დებულებების, „საავტომობილო ტრანსპორტის შესახებ“, „ტრანსპორტის სფეროს მართვისა და რეგულირების შესახებ“ საქართველოს კანონებისა და საქართველოს მთავრობის 2013 წლის 1 მარტის №209 განკარგულებით დამტკიცებული „საერთაშორისო საავტომობილო მიმოსვლის მწარმოებელი სატრანსპორტო საშუალებების ეკიპაჟების მუშაობის შესახებ“ ევროპის შეთანხმების (AETR) საქართველოში იმპლემენტაციის სამოქმედო გეგმის“ მე-3 პუნქტის შესაბამისად.

მუხლი 2. რეგლამენტის მიზანი

რეგლამენტის მიზანია:

- ა) ავტოსატრანსპორტო საშუალებით საერთაშორისო გადაზიდვა-გადაყვანის პროცესში საგზაო მოძრაობის უსაფრთხოების, ადამიანთა სიცოცხლისა და ჯანმრთელობის დაცვის აუცილებელი პირობების უზრუნველყოფა და საგზაო-სატრანსპორტო შემთხვევების შემცირება;
- ბ) საავტომობილო ტრანსპორტის სფეროში საქართველოს კანონმდებლობის ჰარმონიზაცია საერთაშორისო ნორმებთან;
- გ) საერთაშორისო საავტომობილო გადაზიდვა-გადაყვანით დასაქმებულ მძღოლთა შრომისა და დასვენების პირობების რეგლამენტაცია ევროპის შეთანხმების „საერთაშორისო საავტომობილო მიმოსვლის მწარმოებელი სატრანსპორტო საშუალებების ეკიპაჟების მუშაობის შესახებ“ დებულებების მოთხოვნათა შესაბამისად და ამ რეგლამენტაციის დებულებების დაცვის უზრუნველყოფა.

მუხლი 3. გამოყენების სფერო

წინამდებარე რეგლამენტის დებულებები გამოიყენება საქართველოს ტერიტორიაზე ყველა საერთაშორისო საავტომობილო მიმოსვლის მიმართ, რომელიც ხორციელდება საქართველოს ან AETR-ს ხელშემკვერი ნებისმიერი ქვეყნის ტერიტორიაზე რეგისტრირებული ავტოსატრანსპორტო საშუალებით.

მუხლი 4. ტერმინთა განმარტება

1. რეგლამენტში გამოყენებულ ტერმინებს აქვთ შემდეგი მნიშვნელობა:

- ა) ავტოსატრანსპორტო საწარმო (გადამზიდველი, კომპანია) – ფიზიკური ან იურიდიული პირი, რომელიც საქართველოს კანონმდებლობის შესაბამისად ფლობს ავტოსატრანსპორტო საშუალებას და მონაწილეობს საერთაშორისო საავტომობილო გადაზიდვა-გადაყვანაში, იქნება ეს დაქირავებით თუ ანაზღაურებით, თუ საკუთარი ხარჯით;
- ბ) AETR (European agreement concerning the work of crews of vehicles engaged in international road transport) - ევროპის შეთანხმება „საერთაშორისო საავტომობილო მიმოსვლის მწარმოებელი სატრანსპორტო საშუალებების ეკიპაჟების მუშაობის შესახებ“.
- გ) დასვენება – ნებისმიერი უწყვეტი პერიოდი, რომლის განმავლობაშიც მძღოლს შეუძლია საკუთარი დროის განკარგვა;
- დ) დასვენების ყოველდღიური პერიოდი – ყოველდღიური პერიოდი, რომლის განმავლობაშიც მძღოლს შეუძლია თავისუფლად განკარგოს საკუთარი დრო და რომელიც მოიცავს „დასვენების ნორმალურ ყოველდღიურ პერიოდს“ და „დასვენების შემცირებულ ყოველდღიურ პერიოდს“;
- და.) დასვენების ნორმალური ყოველდღიური პერიოდი – დასვენების ნებისმიერი პერიოდი არანაკლებ 11 საათის ხანგრძლივობით. ალტერნატიული ვარიანტის სახით დასვენების ეს

ნორმალური ყოველდღიური პერიოდი შეიძლება დაიყოს ორ პერიოდად, რომელთაგან პირველი უნდა წარმოადგენდეს უწყვეტ პერიოდს არანაკლებ 3 საათის ხანგრძლივობით და მეორე - უწყვეტ პერიოდს არანაკლებ 9 საათის ხანგრძლივობით;

დ.ბ) დასვენების შემცირებული ყოველდღიური პერიოდი – დასვენების ნებისმიერი პერიოდი არანაკლებ 9 საათის, მაგრამ 11 საათზე ნაკლები ხანგრძლივობით;

ე) დასვენების ყოველკვირეული პერიოდი – ყოველკვირეული პერიოდი, რომლის განმავლობაშიც მძღოლს შეუძლია თავისუფლად განკარგოს საკუთარი დრო და რომელიც მოიცავს „დასვენების ნორმალურ ყოველკვირეულ პერიოდს“ და „დასვენების შემცირებულ ყოველკვირეულ პერიოდს“:

ე.ა) დასვენების ნორმალური ყოველკვირეული პერიოდი – დასვენების ნებისმიერი პერიოდი არანაკლებ 45 საათის ხანგრძლივობით;

ე.ბ) დასვენების შემცირებული ყოველკვირეული პერიოდი - დასვენების ნებისმიერი პერიოდი არანაკლებ 45 საათის ხანგრძლივობით, რომელიც შეიძლება შემცირდეს ამ რეგლამენტის მე-9 მუხლის მე-6 პუნქტში მოცემულ დებულებათა შესრულების პირობით, მინიმუმ 24 თანამიმდევრულ საათამდე;

ვ) ეკიპაჟის წევრი – მძღოლი ან ნებისმიერი შემდეგი პირი, იმისდა მიუხედავად, დაქირავებით მუშაობენ ისინი თუ არა:

ვ.ა) თანმხლები, ანუ ნებისმიერი პირი, რომელიც ახლავს მძღოლს, რათა დახმარება გაუწიოს საოცდროტი მანევრის შესრულებისას ან ჩვეულებრივ აქტიურად მონაწილეობს სატრანსპორტო ინსპექციებში, თუმცა არ წარმოადგენს მძღოლს ამ მუხლის „მ“ ქვეპუნქტში მითითებული მნიშვნელობით;

ვ.ბ) კონდუქტორი, ანუ ნებისმიერი პირი, რომელიც ახლავს მგზავრების გადაყვანის ავტოსატრანსპორტო საშუალების მძღოლს, კერძოდ, იმ მიზნით, რომ გასცეს ან შეამოწმოს ბილეთები ან სხვა დოკუმენტები, რომლებიც მგზავრს აძლევს ამ ავტოსატრანსპორტო საშუალებით მგზავრობის უფლებას;

ზ) კვირა – დროის პერიოდს ორშაბათს 00.00 საათიდან კვირას 24.00 საათამდე;

თ) მართვის პერიოდი – მართვის ჯამური ხანგრძლივობა იმ მომენტიდან, როცა მძღოლი იწყებს ავტოსატრანსპორტო საშუალების მართვას დასვენებისა და შესვენების პერიოდის შემდგომ და დასვენებისა და შესვენების შემდგომი პერიოდის დაწყებამდე. მართვის პერიოდი შეიძლება იყოს უწყვეტი ან დაიყოს ცალკეულ პერიოდებად;

ი) მართვის ხანგრძლივობა – დრო, რომელიც გამოიყენება მართვისათვის, დარეგისტრირებული ავტომატურად ან ნახევრადავტომატურად ანდა ხელით, AETR-ის შეთანხმებით განსაზღვრული პირობების შესაბამისად;

კ) მართვის ყოველდღიური ხანგრძლივობა – მართვის საერთო, ჯამური ხანგრძლივობა დასვენების ერთი ყოველდღიური პერიოდის დასრულებასა და შემდგომი ყოველდღიური დასვენების პერიოდის დასაწყისის შორის ან დასვენების ყოველდღიურ და ყოველკვირეულ პერიოდებს შორის;

ლ) მართვის ყოველკვირეული ხანგრძლივობა – მართვის საერთო ჯამური ხანგრძლივობა კვირის განმავლობაში;

მ) მძღოლი – ნებისმიერი პირი, მიუხედავად იმისა დაქირავებულია იგი თუ არა, რომელიც მართავს ავტოსატრანსპორტო საშუალებას თუნდაც დროის მოკლე პერიოდის განმავლობაში ან იმყოფება ავტოსატრანსპორტო საშუალებაზე თავის მოვალეობათა ფარგლებში, რათა საჭიროების შემთხვევაში მართოს იგი;

ნ) „რამდენიმეკაციანი ეკიპაჟი“ – სიტუაცია, როდესაც მართვის თითოეული პერიოდის განმავლობაში ყოველდღიური დასვენების ნებისმიერ ორ თანამიმდევრულ პერიოდს შორის ან დასვენების ყოველდღიურ და ყოველკვირეულ პერიოდებს შორის ავტოსატრანსპორტო საშუალებაში მის სამართავად იმყოფება სულ ცოტა ორი მძღოლი. მართვის პირველი საათის განმავლობაში რამდენიმეკაციანი ეკიპაჟის შემადგენლობაში სხვა მძღოლის ან მძღოლების ყოფნა ფაქტობრივია, თუმცა დაწინაურებული პერიოდის მანძილზე ასეთი ყოფნა სავალდებულოა;

ო) რეგულარული ხაზები – ხაზები, რომლებიც უზრუნველყოფენ მგზავრების გადაყვანას დადგენილი მარშრუტებით მოძრაობის კონკრეტულად მითითებულ ინტერვალებში წინასწარ განსაზღვრულ გაჩერებებზე მგზავრების ჩასხდომით და გადმოსხდომით. ხაზები, რომლებიც უზრუნველყოფენ კონკრეტულად მითითებული კატეგორიის მგზავრების გადაყვანას, სხვა მგზავრების გამორიცხვით, თუ ასეთი ხაზების ექსპლუატაცია ხდება ამ განსაზღვრების პირველ ქვეპუნქტში მითითებული პირობებით, რეგულარულ ხაზებად ითვლება.

პ) საავტომობილო მიმოსვლა – ნებისმიერი გადაადგილება მთელი რეისის ან მისი ნაწილის განმავლობაში, საზოგადო სარგებლობისათვის გახსნილ გზებზე, ცარიელი ანდა ხალხითა ან ტვირთით სავსე ავტოსატრანსპორტო საშუალებისა, რომელიც გამოიყენება მგზავრების გადასყვანად და ტვირთის გადასაზიდად;

ჟ) საერთაშორისო საავტომობილო მიმოსვლა – ნებისმიერი საავტომობილო მიმოსვლა ერთი საზღვრის გადაკვეთით მაინც;

რ) სხვა სამუშაო – სხვა ნებისმიერი საქმიანობა გარდა ავტოსატრანსპორტო საშუალების მართვისა, მათ შორის იმავე ან სხვა დამსაქმებელზე მუშაობაც, სატრანსპორტო სექტორში ან მის გარეთ. ეს ტერმინი არ მოიცავს ლოდინის დროს და დროს, რომელიც არ გამოიყენება სამართავად და გატარებულია მოძრაობის სატრანსპორტო საშუალებაში, ბორანზე ან მატარებელში;

ს) შესვენება – ნებისმიერი პერიოდი, რომლის განმავლობაშიც მძღოლს არ შეუძლია მართოს ავტოსატრანსპორტო საშუალება ან შეასრულოს ნებისმიერი სხვა სამუშაო და რომელიც გამოიყენება მხოლოდ და მხოლოდ ძაღვის აღსადგენად“;

2. რეგლამენტში გამოყენებულ სხვა ტერმინებს აქვს იგივე მნიშვნელობა, რაც მოცემულია „სავტომობილო ტრანსპორტის შესახებ“ და „საგზაო მოძრაობის უსაფრთხოების შესახებ“ საქართველოს კანონებში.

მუხლი 4. კვიპაის წევრები

1. ტვირთბრუნვაზე დასაქმებული მძღოლებისათვის დაწესებულია შემდეგი მინიმალური ასაკი:

ა) ავტოსატრანსპორტო საშუალებების (საჭიროების შემთხვევაში მისაბმელების ან ნახევარმისაბმელების ჩათვლით) მძღოლებისათვის, რომელთა დაშვებული მაქსიმალური წონა არ აღემატება 7,5 ტონას, არანაკლებ 18 წელი;

ბ) სხვა ავტოსატრანსპორტო საშუალებების მძღოლებისათვის:

ბ.ა) არანაკლებ 21 წელი ან;

ბ.ბ) არანაკლებ 18 წელი იმ პირობით, რომ ამ პირებს აქვთ AETR-ის ერთ-ერთი ხელშემკვერი მხარის მიერ აღიარებული პროფესიული ვარგისობის და მათ მიერ ტვირთის გადაზიდვისათვის გათვალისწინებული ავტოსატრანსპორტო საშუალებების მძღოლების მოსამზადებელი კურსების დამთავრების დამადასტურებელი მოწმობა.

2. მგზავრების გადაყვანით დასაქმებული მძღოლის წლოვანება არ უნდა იყოს 21 წელზე ნაკლები.

3. მძღოლი, რომელიც დასაქმებულია მგზავრების გადაყვანით ავტოსატრანსპორტო საშუალების მიწერის ჩვეულებრივი ადგილიდან 50 კმ-ზე მეტი რადიუსის მარშრუტებით, გარდა ამისა, უნდა აკმაყოფილებდეს ერთ-ერთ შემდეგ პირობას:

ა) მას უნდა ჰქონდეს იმ ავტოსატრანსპორტო საშუალებების მძღოლად მუშაობის სულ ცოტა ერთი წლის სტაჟი, რომელთა დაშვებული მაქსიმალური წონა 3,5 ტონას აღემატება;

ბ) მას უნდა ჰქონდეს იმ ავტოსატრანსპორტო საშუალებების მძღოლად მუშაობის სულ ცოტა ერთი წლის სტაჟი, რომლებიც გათვალისწინებულია ამ სატრანსპორტო საშუალებების მიწერის ჩვეულებრივი ადგილიდან 50 კმ-ზე მეტი რადიუსის მარშრუტებით მგზავრების გადაყვანისათვის;

გ) მას უნდა ჰქონდეს პროფესიული ვარგისობის დამადასტურებელი მოწმობა, რომელსაც აღიარებს AETR-ის ერთ-ერთი ხელშემკვერი მხარე და რომელიც ადასტურებს, რომ მან დაამთავრა მგზავრთა გადაყვანისათვის გათვალისწინებული სატრანსპორტო საშუალებების მძღოლის მოსამზადებელი კურსები.

მუხლი 6. მოძრაობის სიჩქარე

1. მძღოლმა ავტოსატრანსპორტო საშუალება უნდა მართოს ისეთი სიჩქარით, რომელიც არ აღემატება გზის კონკრეტულ მონაკვეთზე დადგენილ შეზღუდვებს, აგრეთვე ავტოსატრანსპორტო საშუალების ტექნიკური მახასიათებლით განსაზღვრულ მაქსიმალურ ზღვრებს.

2. საქართველოს კანონმდებლობით დადგენილია ავტოსატრანსპორტო საშუალებების მოძრაობის სიჩქარის შემდეგი ზღვრული მნიშვნელობები:

ა) დასახლებულ პუნქტში ავტოსატრანსპორტო საშუალების მოძრაობა ნებადართულია არა უმეტეს 60 კმ/სთ სიჩქარით;

ბ) დაუსახლებელ პუნქტში ნებადართულია მოძრაობა:

ბ.ა) სატვირთო ავტომობილებისა, რომელთა ნებადართული მაქსიმალური მასა არ აღემატება 3,5 ტონას, ავტომაგისტრალზე – არა უმეტეს 110 კმ/სთ, სხვა გზებზე – არა უმეტეს 90 კმ/სთ სიჩქარით;

ბ.ბ) საქალაქთაშორისო და მცირე ზომის ავტობუსისა ყველა გზაზე – არა უმეტეს 80 კმ/სთ სიჩქარით;

ბ.გ) სხვა ავტობუსისა და სატვირთო ავტომობილისა, რომელთა ნებადართული მაქსიმალური მასა აღემატება 3,5 ტონას, ავტომაგისტრალზე – არა უმეტეს 80კმ/სთ, სხვა გზებზე – არა უმეტეს 70 კმ/სთ სიჩქარით;

ბ.დ) ისეთი სატრანსპორტო საშუალებებისა, რომლებსაც გადააქვთ საშიში, მძიმეწონიანი და მსხვილგაბარიტიანი ტვირთი – არა უმეტეს იმ სიჩქარისა, რომელიც გათვალისწინებულია გადაზიდვის პირობებით.

მუხლი 7. ავტოსატრანსპორტო საშუალების მართვის ხანგრძლივობა

1. მართვის ყოველდღიური ხანგრძლივობა, განსაზღვრული წინამდებარე რეგლამენტის მე-4 მუხლის პირველი პუნქტის „კ“ ქვეპუნქტით არ უნდა აღემატებოდეს ცხრა საათს. იგი შეიძლება გაიზარდოს მაქსიმუმ 10 საათამდე არა უმეტეს კვირაში ორჯერ.
2. მართვის ყოველკვირეული ხანგრძლივობა, განსაზღვრული წინამდებარე რეგლამენტის მე-4 მუხლის პირველი პუნქტის „ლ“ ქვეპუნქტით არ უნდა აღემატებოდეს 56 საათს.
3. მართვის საერთო ჯამური ხანგრძლივობა ნებისმიერი ორი ერთმანეთის მომდევნო კვირის განმავლობაში არ უნდა აღემატებოდეს 90 საათს.
4. მართვის პერიოდები მოიცავს მართვის ნებისმიერ დროს AETR-ის ხელშემკვერელ მხარეს და იმ სახელმწიფოთა ტერიტორიაზე, რომლებიც არ წარმოადგენენ ხელშემკვერელ მხარეებს.
5. მძღოლი სხვა სამუშაო დროდ არეგისტრირებს ნებისმიერ დროს, დახარჯულს წინამდებარე რეგლამენტის მე-4 მუხლის პირველი პუნქტის „რ“ ქვეპუნქტის შესაბამისად, ასევე ნებისმიერ დროს, დახარჯულს ავტოსატრანსპორტო საშუალების სამართავად, რომელიც გამოიყენება კომერციული ოპერაციებისათვის, რომლებიც არ ექვემდებარება AETR-ის გამოყენების სფეროს მოქმედებას და არეგისტრირებს სამუშაო ადგილზე ყოფნის ნებისმიერ სხვა პერიოდებს, კერძოდ:

ა) ლოდინის დროს, ანუ პერიოდს, რომლის განმავლობაშიც მძღოლი ვალდებული არ არის იმყოფებოდეს თავის სამუშაო ადგილებზე, თუ არა იმ მიზნით, რომ რეაგირება მოახდინოს მართვის დაწყების ან განახლების სიგნალებზე, ან/და სხვა სამუშაოს შესრულების სიგნალებზე;

ბ) ავტოსატრანსპორტო საშუალების მოძრაობის პროცესში მძღოლის გვერდით გატარებულ დროს;

გ) ავტოსატრანსპორტო საშუალების მოძრაობის პროცესში საძინებელ ადგილზე გატარებულ დროს.

მუხლი 8. შესვენება

1. ოთხნახევარი საათის განმავლობაში მართვის პერიოდის შემდეგ მძღოლმა უნდა შეისვენოს არანაკლებ 45 წუთისა, თუ არ დგება დასვენების პერიოდი.
2. ეს შესვენება, განსაზღვრული წინამდებარე რეგლამენტის მე-4 მუხლის პირველი პუნქტის „ს“ ქვეპუნქტით, შეიძლება შეიცვალოს არანაკლებ 15 წუთის ხანგრძლივობის შესვენებით, რომელსაც მოჰყვება შესვენებები არანაკლებ 30 წუთის ხანგრძლივობით, რომლებიც ნაწილდება მართვის პერიოდზე ან ამ პერიოდის შემდგომ ისეთნაირად, რომ ეს შეესაბამებოდეს ამ მუხლის პირველი პუნქტის დებულებებს.
3. ამ მუხლის მიზნებისათვის ლოდინის დრო, ასევე დრო, რომელიც არ გამოიყენება სამართავად და გატარებულია მოძრავ სატრანსპორტო საშუალებაში, ზორანზე ან მატარებელში, არ განიხილება როგორც „სხვა სამუშაო“, განსაზღვრული წინამდებარე რეგლამენტის მე-4 მუხლის პირველი პუნქტის „რ“ ქვეპუნქტით და უნდა კვალიფიცირდებოდეს როგორც „შესვენება“.
4. ამ მუხლის საფუძველზე დაცული შესვენებები არ მიიჩნევა დასვენების ყოველდღიურ პერიოდებად.

მუხლი 9. დასვენების ხანგრძლივობა

1. მძღოლმა უნდა გამოიყენოს ამ რეგლამენტის მე-4 მუხლის პირველი პუნქტის „დ“ და „ე“ ქვეპუნქტებით განსაზღვრული დასვენების ყოველდღიური და ყოველკვირეული პერიოდები.
2. დასვენების წინა ყოველდღიური პერიოდის ან ყოველკვირეული პერიოდის დასრულებიდან ყოველი 24-საათიანი პერიოდის განმავლობაში მძღოლმა უნდა გამოიყენოს ახალი ყოველდღიური დასვენების პერიოდი. თუკი ყოველდღიური დასვენების პერიოდის ის ნაწილი, რომელიც ემთხვევა ამ 24-საათიან პერიოდს, შეადგენს როგორც მინიმუმ 9 საათს, მაგრამ 11 საათზე ნაკლებს, მაშინ ეს დასვენების ყოველდღიური პერიოდი განიხილება როგორც შემცირებული ყოველდღიური დასვენების პერიოდი.
3. ამ მუხლის მე-2 პუნქტიდან გადახვევით ყოველდღიური ან ყოველკვირეული დასვენების პერიოდის დასრულებიდან 30 საათის განმავლობაში მძღოლი, რომელიც შედის მე-4 მუხლის პირველი პუნქტის „ნ“ ქვეპუნქტით განსაზღვრული რამდენიმეკაციანი ეკიპაჟის შემადგენლობაში, უნდა სარგებლობდეს

ახალი ყოველდღიური დასვენების პერიოდით, როგორც მინიმუმ 9 საათის ხანგრძლივობით.

4. დასვენების ყოველდღიური პერიოდი შეიძლება გაიზარდოს ნორმალური ყოველკვირეული დასვენების ან შემცირებული ყოველკვირეული დასვენების პერიოდამდე.
5. მძღოლს შეიძლება ჰქონდეს არაუმეტეს სამი შემცირებული ყოველდღიური დასვენების პერიოდისა დასვენების ნებისმიერ ორ ყოველკვირეულ პერიოდს შორის.
6. ნებისმიერი ორი ერთმანეთის მომდევნო კვირის მანძილზე მძღოლმა უნდა გამოიყენოს სულ ცოტა დასვენების ორი ნორმალური ყოველკვირეული პერიოდი, ან დასვენების ერთი ნორმალური ყოველკვირეული და ერთი შემცირებული ყოველკვირეული პერიოდი არანაკლებ 24 საათის ხანგრძლივობით. ოღონდ ეს შემცირება შეიძლება ანაზღაურდეს დასვენების ეკვივალენტური პერიოდით, რომელიც გამოიყენება მთლიანად მესამე კვირის ბოლომდე, რომელიც მოსდევს მოცემულ კვირას.

დასვენების ყოველკვირეული პერიოდი უნდა იწყებოდეს არა უგვიანეს ექვსი 24-საათიანი პერიოდისა, რომლებიც იწყება დასვენების წინა ყოველკვირეული პერიოდის დასრულების შემდეგ.

7. ამ მუხლის მე-6 პუნქტის დებულებებიდან გადახვევით მძღოლს, რომელიც ახორციელებს ერთჯერად საერთაშორისო მგზავრთა გადაყვანას, გარდა რეგულარულ ხაზებზე გადაყვანისა, შეუძლია გადადოს ყოველკვირეული დასვენება არა უმეტეს თორმეტი მომდევნო 24-საათიანი პერიოდისა, რომლებიც მოჰყვება დასვენების წინა ნორმალურ ყოველკვირეულ პერიოდს, იმ პირობით რომ:

ა) მგზავრობა გრძელდება არანაკლებ 24 მომდევნო საათისა ხელშემკვრელი მხარის ან მესამე მხარის ტერიტორიაზე, რომელიც არ არის მხარე, სადაც დაიწყო მგზავრობა და

ბ) მოცემული გადახვევის გამოყენების შემდგომ მძღოლი იყენებს:

ბ.ა) ან ორ ნორმალურ ყოველკვირეულ დასვენების პერიოდს;

ბ.ბ ან ერთ ნორმალურ და ერთ შემცირებულ ყოველკვირეული დასვენების პერიოდს ხანგრძლივობით არანაკლებ 24 საათისა. ოღონდ ეს შემცირება უნდა ანაზღაურდეს დასვენების ეკვივალენტური პერიოდით, თუ იგი გამოიყენება მთლიანად იმ მესამე კვირის ბოლომდე, რომელიც მოსდევს გადახვევის პერიოდის დასასრულს;

გ) ოთხი წლის შემდგომ მას მერე, რაც რეგისტრაციის ქვეყანამ დანერგა ციფრული საკონტროლო მოწყობილობა, ავტოსატრანსპორტო საშუალება საკონტროლო მოწყობილობით აღჭურვილია AE-TR-ის დანართის 1B დამატების მოთხოვნათა შესაბამისად;

დ) 2014 წლის 1 იანვრის შემდეგ, 22:00-დან 06:00-მდე პერიოდში მართვის შემთხვევაში, ეკიპაჟი შედგება რამდენიმე ადამიანისგან, ან მე-6 მუხლის პირველ პუნქტში მითითებული მართვის პერიოდი შემცირებულია 3 საათამდე.

8. ამ მუხლის მე-6 პუნქტის დებულებებიდან გადახვევით რამდენიმეკაციანი ეკიპაჟის მძღოლებს უნდა ჰქონდეთ ნორმალური ყოველკვირეული დასვენების პერიოდი არანაკლებ 45 საათისა ყოველ კვირას. ეს პერიოდი შეიძლება შემცირდეს არა უმეტეს 24 საათამდე (დასვენების შემცირებული ყოველკვირეული პერიოდი). მაგრამ თითოეული შემცირება უნდა ანაზღაურდეს დასვენების ეკვივალენტური პერიოდით, თუ იგი გამოიყენება მთლიანად მესამე კვირის დასასრულამდე, რომელიც მოსდევს მოცემულ კვირას. დასვენების ყოველკვირეული პერიოდი უნდა იწყებოდეს არა უგვიანეს ექვსი 24-საათიანი პერიოდის დასრულებისა, რომლებიც იწყება დასვენების წინა ყოველკვირეული პერიოდის შემდგომ.

9. ნებისმიერი დასვენება, რომელიც გამოიყენება როგორც ანაზღაურება დასვენების ყოველკვირეული პერიოდის შემცირებისათვის, უნდა შეუერთდეს არანაკლებ ცხრა საათის ხანგრძლივობის დასვენების სხვა პერიოდს.

10. მძღოლის შეხედულებისამებრ დასვენების ყოველდღიური და შემცირებული ყოველკვირეული პერიოდები მიწარის ადგილის ფარგლებს გარეთ შეიძლება გამოყენებულ იქნეს ავტოსატრანსპორტო საშუალებაზე, თუ მასზე არსებობს სპეციალურად დაყენებული საძილე მოწყობილობები თითოეული მძღოლისათვის, გათვალისწინებულნი ავტოსატრანსპორტო საშუალების კონსტრუქციით და თუ ეს ავტოსატრანსპორტო საშუალება იმყოფება სადგომზე.

11. დასვენების ყოველკვირეული პერიოდი, რომელიც თანხვდება ორ კვირას, შეიძლება მიეკუთვნოს ნებისმიერ ამ კვირას, მაგრამ არა ორივეს ერთდროულად.

12. ამ მუხლიდან გადახვევით, იმ შემთხვევაში, თუ მძღოლი თან ახლავს ავტოსატრანსპორტო საშუალებას, რომელიც გადაიზიდება ბორნით ან მატარებლით და სარგებლობს ნორმალური ყოველდღიური დასვენების პერიოდით, ეს პერიოდი შეიძლება შეწყვეტილ იქნეს საქმიანობის სხვა სახეობებით არა უმეტეს ორჯერ, თუკი დაეწვლია შემდეგი პირობები:

ა) ყოველდღიური დასვენების პერიოდის ის ნაწილი, რომელიც გატარდება ხმელეთზე, უნდა გამოიყენებოდეს ყოველდღიური დასვენების პერიოდის იმ ნაწილის შემდგომ ან მანამდე, რომელიც გატარდება ბორნის

ბორტზე ან მატარებელში;

- ბ) პერიოდი ყოველდღიური დასვენების შუალედებს შორის შეძლებისდაგვარად უფრო მოკლე უნდა იყოს და არავითარ შემთხვევაში არ შეიძლება აღემატებოდეს მთლიანობაში ერთ საათს დატვირთვამდე ან გადმოტვირთვის შემდეგ, ამასთან საბაჟო ფორმალობები უნდა ჩართული იქნეს დატვირთვის ან გადმოტვირთვის ოპერაციაში. ყოველდღიური დასვენების პერიოდის მთელი ამ შუალედების განმავლობაში მძღოლის განკარგულებაში უნდა იყოს საძილე ადგილი.
13. გადაადგილების ნებისმიერი დრო იმ ავტოსატრანსპორტო საშუალების მდებარეობის ადგილისაკენ, რომელიც ექვემდებარება AETR-ის მოქმედებას, მის საკუთარ პასუხისმგებლობაში მისაღებად, ან უკანა გზაზე, როდესაც ავტოსატრანსპორტო საშუალება არ იმყოფება არც მძღოლის საცხოვრებელ ადგილას, არც დამსაქმებლის საოპერაციო ცენტრში, სადაც მდებარეობს მძღოლის მიწერის ადგილი, არ განიხილება როგორც დასვენება ან შესვენება, გარდა იმ შემთხვევებისა, როდესაც მძღოლი იმყოფება ბორანზე ან მატარებელში და შეუძლია ძილისათვის განკუთვნილი შესაბამისი მოწყობილობების გამოყენება.
14. ნებისმიერი დრო, დახარჯული მძღოლის მიერ ავტოსატრანსპორტო საშუალების მართვაზე, რომელიც არ ექვემდებარება AETR-ის მოქმედებას, გადაადგილებისას იმ ავტოსატრანსპორტო საშუალების ადგილსამყოფელისკენ, რომელიც ექვემდებარება წინამდებარე შეთანხმების მოქმედებას, ან იმ ადგილიდან, რომელიც არ წარმოადგენს მძღოლის საცხოვრებელ ადგილს ან დამსაქმებლის საოპერაციო ცენტრს, სადაც მდებარეობს მძღოლის მიწერის ადგილი, განიხილება როგორც „სხვა საშუალება“.
15. იმისათვის, რომ საფრთხე არ შეუქმნას საგზაო მოძრაობას და მიაღწიოს ხელსაყრელ საფორმას, მძღოლს შეუძლია გადაუხვიოს წინამდებარე რეგლამენტის დებულებებს იმდენად, რამდენადაც ეს საჭიროა ავტოსატრანსპორტო საშუალებაში მყოფი პირების, ავტოსატრანსპორტო საშუალების ან იქ არსებული ტვირთის უსაფრთხოების უზრუნველყოფისათვის. მძღოლმა უნდა მიუთითოს ამ დებულებებიდან გადახვევის ხასიათი და მიზეზი სარეგისტრაციო ფურცელში ან საკონტროლო მოწყობილობის ამონაბეჭდზე ან თავის უწყისში არა უგვიანეს შესაბამის სადგომ ადგილზე მისვლისას.

მუხლი 10. ვალდებულებები და პასუხისმგებლობა

1. გადამზიდველები, ტვირთის გამგზავნები, ექსპედიტორები, ტურისტული ოპერატორები, გენერალური მოიჯარეები, ქვემოიჯარეები და მძღოლების დამსაქმებელი სააგენტოები უზრუნველყოფენ, რათა გადაზიდვის შეთანხმებული სახელშეკრულებო გრაფიკების შედგენისას დაცული იქნეს წინამდებარე რეგლამენტის დებულებები.
2. გადამზიდველი ვალდებულია:
 - ა) იმგვარად მოაგვაროს საავტომობილო მიმოსვლა და სათანადო ინსტრუქცია ჩაუტაროს ეკიპაჟის წევრებს, რომ მათ შეძლონ წინამდებარე რეგლამენტის დებულებათა დაცვა;
 - ბ) მუდმივად აკონტროლოს მძღოლის მართვის დრო, სხვა სამუშაო საათები და დასვენების დრო. წინამდებარე რეგლამენტის მოთხოვნათა დარღვევების აღმოჩენის შემთხვევაში დაუყოვნებლივ მიიღოს ზომები მათ აღმოსაფხვრელად (საჭიროების შემთხვევაში მოახდინოს მუშაობის გრაფიკებისა და მარშრუტების დროული შეცვლა);
 - გ) არ გამოიყენოს დაქირავებით მომუშავე მძღოლებისათვის გადახდის ფორმა (თუნდაც ეს ხორციელდებოდეს პრემიების ან ხელფასის დანამატების სახით) განვილი მანძილთან და/ან გადაზიდული ტვირთის მოცულობასთან დაკავშირებით, გარდა იმ შემთხვევებისა, როცა ასეთი გადახდა საფრთხეს არ უქმნის საგზაო მოძრაობას და ხელს არ უწყობს წინამდებარე შეთანხმების დარღვევას.
3. ავტოსატრანსპორტო საშუალების მძღოლი ვალდებულია საქართველოს ტერიტორიაზე საერთაშორისო საავტომობილო გადაზიდვა-გადაყვანის განხორციელებისას დაიცვას AETR-ის შეთანხმებითა და ამ რეგლამენტით გათვალისწინებული მძღოლთა შრომისა და დასვენების პირობები.
4. წინამდებარე რეგლამენტის მოთხოვნათა შესრულებლობისათვის პასუხისმგებლობა განისაზღვრება საქართველოს კანონმდებლობით.
5. გადამზიდველი პასუხისმგებელია მძღოლების მიერ დაშვებულ დარღვევებზე, მაშინაც კი როდესაც დარღვევა დაშვებულ იქნა AETR-ის სხვა ხელშეკრული მხარის ან იმ ქვეყნის ტერიტორიაზე, რომელიც არ წარმოადგენს ხელშეკრულ მხარეს.

მუხლი 11. კონტროლი

1. უფლებამოსილი სახელმწიფო მაკონტროლებელი ორგანოები მიმართავენ ყველა საჭირო ზომას AETR-ის შეთანხმებისა და წინამდებარე ტექნიკური რეგლამენტის

დებულებების დაცვის უზრუნველსაყოფად, კერძოდ, გზებსა და ავტოსატრანსპორტო საწარმოებში (შემდგომში საწარმოები) სათანადო კონტროლის განხორციელების გზით. მათ ორგანიზება უნდა გაუწიონ კონტროლის ჩატარებას იმგვარად, რომ:

- ა) ყოველი კალენდარული წლის განმავლობაში შემოწმდეს იმ ავტოსატრანსპორტო საშუალებათა მძღოლების სამუშაო დღეების არანაკლებ 3%-სა, რომლებზეც ვრცელდება წინამდებარე შეთანხმება;
- ბ) საერთო რაოდენობის არანაკლებ 30% შემოწმდეს გზებზე და არანაკლებ 50% - საწარმოებში.

2. შემოწმება გზებზე უნდა შეიცავდეს შემდეგ ელემენტებს:

- ა) მართვის ყოველდღიურ და ყოველკვირეულ ხანგრძლივობას, ყოველდღიური და ყოველკვირეული შესვენებებისა და დასვენების ხანგრძლივობას, მოძრაობის სიჩქარეებს;
- ბ) წინა დღეების სარეგისტრაციო ფურცლებს, რომლებიც უნდა იქონიონ ავტოსატრანსპორტო საშუალებებზე; და/ან საჭიროების შემთხვევაში მონაცემები, რომლებიც იმავე პერიოდის განმავლობაში იწახება მძღოლის ბარათზე და/ან საკონტროლო მოწყობილობის მეხსიერების ბლოკში და/ან ანაბეჭდზე;
- გ) საკონტროლო მოწყობილობის შესაბამისობას AETR-ის შეთანხმების მოთხოვნებთან და მის გამართულ ფუნქციონირებას.

3. ამ მუხლის მე-2 პუნქტით გათვალისწინებული შემოწმება უნდა ხორციელდებოდეს იმგვარად, რომ არ მოხდეს ავტოსატრანსპორტო საშუალებების, საწარმოებისა და მძღოლების გამიჯვნა რეზიდენტებად და არარეზიდენტებად და წარმოშობის ადგილის, რეისის დანიშნულებისა ან ტაქოგრაფის ტიპისგან დამოუკიდებლად.

4. შემოწმება საწარმოებში, გარდა გზაზე შესამოწმებელი ელემენტებისა უნდა შეიცავდეს შემდეგ ელემენტებს:

- ა) სარეგისტრაციო ფურცლებიდან და ანაბეჭდებიდან მიღებული მონაცემების შენახვასა და გამოყენებას, აგრეთვე ციფრული ტაქოგრაფების მოხსოვრობიდან და მძღოლების ბარათებიდან მონაცემების რეგულარულ გადმოტვირთვას და მათ შენახვასა და გამოყენებას;
- ბ) დასვენების ყოველკვირეული პერიოდების ხანგრძლივობას და მართვის პერიოდებს ამ დასვენების პერიოდებს შორის;
- გ) მართვის ხანგრძლივობის შეზღუდვას ორი კვირის მანძილზე;
- დ) კომპენსაციის გაცემას დასვენების ყოველკვირეული პერიოდების შემცირებისათვის მე-9 მუხლის მე-6 პუნქტის საფუძველზე;
- ე) სარეგისტრაციო ფურცლების და/ან ავტოსატრანსპორტო საშუალებისა და მძღოლის ბარათის მონაცემების და ამონაბეჭდების და მძღოლების სამუშაო დროის ფურცლების გამოყენებას.

დამტკიცებულია საქართველოს მთავრობის
2013 წლის 31 დეკემბრის №426 დადგენილებით

ტექნიკური რეგლამენტი

„ავტოსატრანსპორტო საშუალებების მოძრაობის პარამეტრების
აღმრიცხველი საკონტროლო მოწყობილობების (ტაქოგრაფების)
ექსპლუატაციის წესი“

მუხლი 1. ზოგადი დებულებანი

1. ტექნიკური რეგლამენტი „ავტოსატრანსპორტო საშუალებების მოძრაობის პარამეტრების აღმრიცხველი საკონტროლო მოწყობილობების (ტაქოგრაფების) ექსპლუატაციის წესი“ (შემდგომში – რეგლამენტი) შემუშავებულია ევროპის შეთანხმების (ვენევა, 1970 წლის (შემდგომში – რეგლამენტი) შემუშავებულია ევროპის შეთანხმების (ვენევა, 1970 წლის 1 ივლისი) „საერთაშორისო საავტომობილო მიმოსვლის მწარმოებელი სატრანსპორტო საშუალებათა კვათაუბის მუშაობის შესახებ“ (შემდგომში AETR), 1B დამატების დებულებების, „საავტომობილო ტრანსპორტის შესახებ“ და „ტრანსპორტის სფეროს მართვისა და რეგულირების შესახებ“ საქართველოს კანონების შესაბამისად.

2. წინამდებარე რეგლამენტი განსაზღვრავს:

- ა) საკონტროლო მოწყობილობების (ტაქოგრაფების) დაყენების, შემოწმების, ტექნიკური მომსახურებისა და ექსპლუატაციის წესს;
- ბ) საკონტროლო მოწყობილობების (ტაქოგრაფების) დაყენების, შემოწმების, ტექნიკური მომსახურებისა და შეკეთების სამუშაოების განმახორციელებელი სახელოსნოების მიმართ წაყენებულ ორგანიზაციულ-ტექნიკურ მოთხოვნებსა და მათი სახელოსნოების ნუსხაში შეტანისა და ნუსხიდან ამოღების პროცედურებს;
- გ) საკონტროლო მოწყობილობების (ტაქოგრაფების) ექსპლუატაციაზე და სახელოსნოების საქმიანობაზე ზედამხედველობის განხორციელების წესს.

მუხლი 2. რეგლამენტის მიზანი

რეგლამენტის მიზანია:

- ა) ექსპლუატაციის მთელი პერიოდის განმავლობაში ტაქოგრაფების ტექნიკური მდგომარეობის სტაბილური შესაბამისობა დამაშავებლის მიერ დადგენილ და/ან AETR-ის შეთანხმებით, 1E დამატებით და წინამდებარე რეგლამენტით განსაზღვრულ ნორმებთან და მათ მიერ დაფიქსირებული მაჩვენებლებს უწყუარობის უზრუნველყოფა.
- ბ) საერთაშორისო გადაზიდვების მწარმოებელი ავტოსატრანსპორტო საშუალებების მძღოლთა მიერ შრომისა და დასვენების ოპტიმალური რეჟიმების დაცვის უზრუნველყოფა;
- გ) ავტოსატრანსპორტო საშუალებებით საერთაშორისო საავტომობილო გადაზიდვა-გადაყვანის განხორციელებისას საგზაო-სატრანსპორტო შემთხვევების, ადამიანისა და გარემოსათვის მიყენებული ზიანის მინიმიზაცია;
- დ) საავტომობილო ტრანსპორტის სფეროში საქართველოს კანონმდებლობის პარამონიზაცია საერთაშორისო ნორმებთან;
- ე) საკონტროლო მოწყობილობების (ტაქოგრაფების) დაყენების, შემოწმების, ტექნიკური მომსახურებისა და შეკეთების სამუშაოების განმახორციელებელი სახელოსნოების სათანადო ორგანიზაციულ-ტექნიკური დონის უზრუნველყოფა და პირობების შექმნა მათი საქმიანობის შედეგების AETR-ის ყველა ხელშემკვრელი მხარის მიერ აღიარებისათვის.

მუხლი 3. გამოყენების სფერო

წინამდებარე რეგლამენტის დებულებები გამოიყენება ყველა საერთაშორისო საავტომობილო მიმოსვლის მიმართ, რომელიც ხორციელდება საქართველოს ან AETR-ს ხელშემკვრელი ნებისმიერი ქვეყნის ტერიტორიაზე რეგისტრირებული ავტოსატრანსპორტო საშუალებით.

თუმცა, თუკი AETR-ის ხელშემკვრელ მხარესთან, რომლის ტერიტორიაზე ხორციელდება მიმოსვლა, საქართველოს მიერ დადებული შეთანხმება არ ითვალისწინებს საპირისპიროს, წინამდებარე რეგლამენტი არ გამოიყენება საერთაშორისო საავტომობილო გადაზიდვა-გადაყვანის მიმართ, რომელიც სრულდება:

- ა) ავტოსატრანსპორტო საშუალებათა მიერ, რომლებიც გამოიყენება ტვირთის გადასაზიდად და რომელთა ნებადართული მაქსიმალური მასა, მისაბმელებისა და ნახევარმისაბმელების მასის ჩათვლით, არ აღემატება 3,5 ტონას;
- ბ) ავტოსატრანსპორტო საშუალებათა მიერ, რომლებიც გამოიყენება მგზავრთა გადასაყვანად და რომლებსაც თავიანთი კონსტრუქციისა და აღჭურვილობის გამო შეუძლიათ გადაიყვანონ არა უმეტეს ცხრა კაცისა, მძღოლის ჩათვლით და განკუთვნილია ამ მიზნისათვის;
- გ) ავტოსატრანსპორტო საშუალებათა მიერ, რომლებიც გამოიყენება მგზავრთა გადასაყვანად რეგულარულ ხაზებზე, რომელთა სიგრძეც არ აღემატება 50 კმ-ს;
- დ) ავტოსატრანსპორტო საშუალებათა მიერ, რომელთა მაქსიმალური ნებადართული სიჩქარე არ აღემატება 40 კმ/სთ-ს;
- ე) ავტოსატრანსპორტო საშუალებათა მიერ, რომლებიც იმყოფება შეიარაღებული ძალების, სამოქალაქო თავდაცვის ორგანოების, სახანძრო სამსახურის და საზოგადოებრივი წესრიგის დაცვის ძალების საკუთრებაში ან მათ მიერ მძღოლის გარეშე დაქირავებული, როდესაც გადაზიდვა ხორციელდება ამ სამსახურებზე დაკისრებული ამოცანების შესრულების ფარგლებში, ან მათი კონტროლით;
- ვ) ავტოსატრანსპორტო საშუალებათა მიერ, რომლებიც გამოიყენება საგანგებო ვითარებაში ან სამაშველო ოპერაციების მსვლელობისას, მათ შორის ჰუმანიტარული ტვირთის არაკომერციული გადატანისას;
- ზ) სპეციალური ავტოსატრანსპორტო საშუალებების მიერ, რომლებიც გამოიყენება სამედიცინო

მიზნებით;

თ) სპეციალურ საავარიო ავტოსატრანსპორტო საშუალებათა მიერ, რომელთა ექსპლუატაციაც წარმოებს მათი მინერის პუნქტიდან 100 კმ-ის ფარგლებში;

ი) ავტოსატრანსპორტო საშუალებათა მიერ, რომლებიც გადიან საგზაო გამოცდებს ტექნიკის სრულყოფის, რომონტის ან მომსახურების მიზნით და ახალი ან ხელახლა აღჭურვილი ავტოსატრანსპორტო საშუალებების მიერ, რომლებიც ჯერ კიდევ არ ჩაუბარებიათ სპეციალუატაციოდ;

კ) ავტოსატრანსპორტო საშუალებათა მიერ, რომელთა ნებადართული მაქსიმალური მასა არ აღემატება 7,5 ტონას და რომლებიც გამოიყენება ტვირთის არაკომერციული გადაზიდვისათვის;

ლ) კომერციული ავტოსატრანსპორტო საშუალებების მიერ, რომლებსაც აქვთ ისტორიული სტატუსი AE-TR-ის იმ ხელშეკვრული მხარის კანონმდებლობის მიხედვით, სადაც წარმოებს მათი ექსპლუატაცია, და რომლებიც გამოიყენება არაკომერციული მგზავრთა გადაყვანისა და ტვირთის გადაზიდვისთვის.

მუხლი 6. ტერმინთა განმარტება

6. ამ რეგლამენტში გამოყენებულ ტერმინებს აქვთ შემდეგი მნიშვნელობა:

ა) ავტომობილი – ნებისმიერი ავტოსაგზაო თვითმავალი ავტოსატრანსპორტო საშუალება, რომელიც ჩვეულებრივ გამოიყენება გზებზე ადამიანების გადაყვანის ან ტვირთის გადაზიდვისათვის ან გზებზე ადამიანების გადასაყვანად ან ტვირთის გადასაზიდად გამოყენებული საშუალებების ბუქსირებისათვის; ეს ტერმინი არ მოიცავს სასოფლო-სამეურნეო ტრაქტორებს;

ბ) ავტოსატრანსპორტო საშუალება – ნებისმიერი ავტომობილი ან მისაბმელი; ეს ტერმინი ავტოსატრანსპორტო საშუალებების ნებისმიერ შემადგენლობას მოიცავს;

გ) ავტოსატრანსპორტო საშუალებათა შემადგენლობა – გადაბმული ავტოსატრანსპორტო საშუალებები, რომლებიც საგზაო მოძრაობაში ერთ მთლიანობად მონაწილეობენ;

დ) ავტოსატრანსპორტო საშუალების მახასიათებელი კოეფიციენტი – ციფრული მახასიათებელი, რომელიც აჩვენებს ავტოსატრანსპორტო საშუალების იმ ელემენტით წარმოქმნილი გამომავალი სიგნალის სიდიდეს, რომელიც მას აერთებს საკონტროლო მოწყობილობასთან (მეორადი ლილვი ან გადაცემათა კოლოფის ღერძი), როცა ავტოსატრანსპორტო საშუალება ერთ გაზომილ კილომეტრ მანძილს გადის გამოცდის ნორმალურ პირობებში. მახასიათებელი კოეფიციენტი გამოიხატება ან ბრუნვით კილომეტრზე (კ=...კმ/ბრ), ან იმპულსით კილომეტრზე (კ=...იმპ/კმ);

ე) ავტოსატრანსპორტო საშუალების მოძრაობის პარამეტრების აღმრიცხველი საკონტროლო მოწყობილობა (შემდგომში ტაქოგრაფი) – მოწყობილობა, რომელიც გათვალისწინებულია ავტოსატრანსპორტო საშუალებაში დასამონტაჟებლად იმ მიზნით, რომ აჩვენოს ან დააფიქსიროს ავტომატურ ან ნახევრადავტომატურ რეჟიმში და შეინახოს მონაცემები ამ ავტოსატრანსპორტო საშუალების მოძრაობის შესახებ და მძღოლ(ებ)ის მუშაობისა და დასვენების განსაზღვრული პერიოდების შესახებ;

ვ) ავტოსატრანსპორტო საშუალების პარამეტრების დაყენება – ავტოსატრანსპორტო საშუალების პარამეტრების განახლების ან დამოწმების პროცედურა. განახლებას ან დამოწმებას ექვემდებარება შემდეგი პარამეტრები: ავტოსატრანსპორტო საშუალების მახასიათებელი კოეფიციენტი; ტაქოგრაფის მუდმივა; თვლის საბურავების ეფექტიანი გარშემოწერილობა; საბურავების ზომები; ინფორმაცია სიჩქარის შემზღუდველის შესახებ (თუ ის დაყენებულია ავტოსატრანსპორტო საშუალებაზე), ოდომეტრის ჩვენება, ავტოსატრანსპორტო საშუალების სარეგისტრაციო და საიდენტიფიკაციო ნომრები;

ზ) დაშვების მოწმობა ავტოსატრანსპორტო საშუალების მოძრაობის პარამეტრების აღმრიცხველი საკონტროლო მოწყობილობების (ტაქოგრაფების) დაყენებაზე, შემოწმებაზე, ტექნიკურ მომსახურებასა და შეკეთებაზე – დოკუმენტი, რომელიც ადასტურებს სახელოსნოს შეტანას ტაქოგრაფების დაყენების, შემოწმების, ტექნიკური მომსახურებისა და შეკეთების საქმიანობის განმსახორციელებელი სახელოსნოების ნუსხაში და ანიჭებს მას უფლებამოსილებას განახორციელოს ტაქოგრაფების დაყენება (აქტივაცია), შემოწმება, ტექნიკური მომსახურება (დაკალიბრება) და შეკეთება AETR-ის დებულებებით, 1B დამატებით, საქართველოს კანონმდებლობით და წინამდებარე რეგლამენტით დადგენილი მითხოვნების შესაბამისად.

თ) თვლის საბურავების „ეფექტიანი გარშემოწერილობა“ – ავტოსატრანსპორტო საშუალების მამომრავებელი რამდენიმე თვალის (წამყვანი თვლების) მიერ მათი ერთი სრული ბრუნვისას გავლილი მანძილის საშუალო მნიშვნელობა. ამ მანძილების სიდიდე შემდგენიარად გამოიხატება: $1=...მმ$;

ი) კომპანია (ავტოსატრანსპორტო საწარმო, გადაზიდველი) – ფიზიკური ან იურიდიული პირი, რომელიც საქართველოს კანონმდებლობის შესაბამისად ფლობს ავტოსატრანსპორტო საშუალებას და რომელიც საქართველოს კანონმდებლობით დადგენილი საავტომობილო გადაზიდვა-გადაყვანაში, იქნება ეს დაქირავებით თუ მონაწილეობს საერთაშორისო საავტომობილო გადაზიდვა-გადაყვანაში, იქნება ეს დაქირავებით თუ

ანაზღაურებით, თუ საკუთარი ხარჯით;

კ) კომპანიის ბარათი – ციფრული ტაქოგრაფით აღჭურვილი ავტოსატრანსპორტო საშუალებების მფლობელისა ან გამომყენებლისათვის უფლებამოსილი ორგანოს მიერ გაცემული ციფრული ტაქოგრაფის ბარათი, რომელიც კომპანიის იდენტიფიცირებისა და ამ კომპანიის მიერ ტაქოგრაფში შენახული მონაცემების დისპლეიზე გამოტანის, ჩატვირთვისა და დაბეჭდვის საშუალებას იძლევა;

ლ) მაკონტროლებლის ბარათი – უფლებამოსილ მაკონტროლებელ ორგანოზე ან პერსონალურად მის თანამშრომელზე უფლებამოსილი ორგანოს მიერ გაცემული ტაქოგრაფის ბარათი, რომელიც მაკონტროლებელი ორგანოს ან/და მაკონტროლებელი ორგანოს თანამშრომლის იდენტიფიცირებისა და ტაქოგრაფის მახსოვრობის ბლოკში ან/და მძღოლის ბარათში შენახულ მონაცემებთან წვდომის საშუალებას იძლევა, მათი დათვალიერების, დაბეჭდვისა ან/და ჩატვირთვის მიზნით;

მ) მისაბმელი - ნებისმიერი ავტოსატრანსპორტო საშუალება, რომელიც გათვალისწინებულია ავტომობილით მისი ბუქსირებისათვის; ეს ტერმინი მოიცავს აგრეთვე ნახევარმისაბმელებს;

ნ) მოძრაობის (იმპულსის) გადაწოდი – მოწყობილობა განკუთვნილი ავტოსატრანსპორტო საშუალების სიჩქარის და/ან გავლილი მანძილის შესაბამისი სიგნალების წარმოსაქმნელად;

ო) მძღოლის ბარათი – კონკრეტულ მძღოლზე ხელშემკვერელი მხარის უფლებამოსილი ორგანოს მიერ გაცემული ტაქოგრაფის ბარათი, რომელიც მძღოლის პიროვნების იდენტიფიცირებისა და ციფრული ტაქოგრაფით აღჭურვილი ავტოსატრანსპორტო საშუალების მართვისას მისი შრომისა და დასვენების, აგრეთვე მოძრაობის პარამეტრების შესახებ შესაბამისი მონაცემების შენახვის საშუალებას იძლევა;

პ) ნახევარმისაბმელი – ნებისმიერი მისაბმელი, რომელიც გათვალისწინებულია ავტომობილით იმგვარად მისაბმელად, რომ მისი ნაწილი ეყრდნობა ავტომობილს და ამ უკანასკნელზე მოდის ნახევარმისაბმელის და მისი ტვირთის წონის მნიშვნელოვანი ნაწილი;

ჟ) ნებადართული მაქსიმალური მასა – დატვირთული ავტოსატრანსპორტო საშუალების მაქსიმალური მასა, გამოცხადებული დასაშვებად იმ სახელმწიფოს კომპეტენტური ორგანოს მიერ, სადაც რეგისტრირებულია დატვირთული ავტოსატრანსპორტო საშუალება;

რ) საკონტროლო მოწყობილობების (ტაქოგრაფების) დაყენების, შემოწმების, ტექნიკური მომსახურებისა და შეკეთების სამუშაოების განმახორციელებელი სახელოსნო (შემდგომ სახელოსნო) – იურიდიული პირი ან ინდივიდუალური მეწარმე, რომელიც შეტანილია ტაქოგრაფების დაყენების, შემოწმების, ტექნიკური მომსახურებისა და შეკეთების საქმიანობის განმახორციელებელი სახელოსნოების ნუსხაში და ახორციელებს ტაქოგრაფების დაყენებას, შემოწმებას, ტექნიკურ მომსახურებასა და შეკეთებას AE-TR-ის დებულებების, 1B დამატების, საქართველოს კანონმდებლობისა და წინამდებარე რეგლამენტის მოთხოვნათა შესაბამისად;

ს) სარეგისტრაციო ფურცელი – ფურცელი, რომელიც თავსდება საკონტროლო მოწყობილობაში და განკუთვნილია რეგისტრაციას დაქვემდებარებული მონაცემების უწყვეტი ჩაწერისა და შენახვისათვის;

ტ) სახელოსნოს ბარათი – სახელოსნოზე ან სახელოსნოში მომუშავე ფიზიკურ პირზე (მექანოკოსზე) უფლებამოსილი ორგანოს მიერ გაცემული ტაქოგრაფის ბარათი, რომელიც ბარათის მფლობელის იდენტიფიცირებისა და ტაქოგრაფის დაყენების (აქტივირების), შემოწმების, ტექნიკური მომსახურების (დაკალიბრების), შეკეთების ან/და მასში შენახული მონაცემების ჩატვირთვის საშუალებას იძლევა;

უ) ტაქოგრაფის აქტივირება – ტაქოგრაფის პარამეტრების დაყენება, აგრეთვე ტაქოგრაფის და მოძრაობის (იმპულსის) გადაწოდის მახასიათებლების შეთანხმების პროცედურის განხორციელება, რომლის შემდეგ ტაქოგრაფი ხდება სრულიად მუშაუნარიანი და ასრულებს ყველა (მათ შორის დაცვითი) ფუნქციას. ტაქოგრაფის აქტივირება ხორციელდება სახელოსნოს ბარათისა და მისთვის მინიჭებული PIN-კოდის გამოყენებით;

ფ) ტაქოგრაფის დაკალიბრება – უფლებამოსილი მექანიკოსის ან სახელოსნოს მიერ ავტოსატრანსპორტო საშუალებების სარეგისტრაციო და საიდენტიფიკაციო ნომრების, საბურავების ზომების, და მათი ფაქტიური პერიმეტრების, თვლების ბრუნვის რიცხვის, სიჩქარის პარამეტრების, საათის მაჩვენებლის ცდომილების, საკონტროლო მოწყობილობის მუდმივას და სხვა პარამეტრების შემოწმება და იდენტიფიცირება;

ქ) ტაქოგრაფის დაყენება – ავტოსატრანსპორტო საშუალებაზე ტაქოგრაფის და/ან მოძრაობის (იმპულსის) გადაწოდის პირველად დაყენება ან ავტოსატრანსპორტო საშუალებაზე დაყენებული ტაქოგრაფის და/ან მოძრაობის (იმპულსის) გადაწოდის შეცვლა;

ღ) ტაქოგრაფის მუდმივა – ციფრული მახასიათებელი, რომელიც აჩვენებს გავლილი ერთი კილომეტრი მანძილის დაფიქსირებისა და აღრიცხვისათვის საჭირო შემავალი სიგნალის სიდიდეს; ეს მუდმივა გამოხატულია ან ბრუნვით კილომეტრზე - (კ=...ბრ/კმ), ან იმპულსით კილომეტრზე - (კ=...იმპ/კმ);

ყ) ჩატვირთვა – ავტოსატრანსპორტო საშუალებაში დამონტაჟებულ საკონტროლო მოწყობილობის მახსოვრობის ბლოკში ან ტაქოგრაფის ბარათის მახსოვრობის ბლოკში ჩაწერილი მონაცემების მთლიანად

ან მისი ნაწილის კოპირება ციფრულ ხელმოწერასთან ერთად (ჩატვირთვა არ უნდა იწვევდეს ჩაწერილი მონაცემების შეცვლას ან წაშლას).

შ) ციფრული ტაქოგრაფის ელექტრონული ბარათი (მძღოლის ბარათი, კომპანიის ბარათი, სახელოსნოს ბარათი და მავტორიზაციის ბარათი) – ციფრულ ტაქოგრაფში გამოყენებისათვის განკუთვნილი ბარათი ჩაშენებული მიკროსქემით, რომელიც ბარათის მფლობელის საიდენტიფიკაციო მონაცემების (ან შესაბამისი ჯგუფის საიდენტიფიკაციო მონაცემების) შემოწმების, აგრეთვე გავლილი მანძილის, სიჩქარის, მძღოლის მუშაობისა და დასვენების განსაზღვრული პერიოდებისა და საჭიროებისამებრ ავტოსატრანსპორტო საშუალების მოძრაობასთან დაკავშირებული სხვა მონაცემების შემოწმების, გადაცემისა და შენახვის საშუალებას იძლევა;

- რეგლამენტში მოყვანილ სხვა ტერმინებს აქვს იგივე მნიშვნელობა, რაც მოცემულია „საგზაო მოძრაობის უსაფრთხოების შესახებ“ და „საავტომობილო ტრანსპორტის შესახებ“ საქართველოს კანონებში.

მუხლი 5. ტაქოგრაფის დაყენება და შემოწმება

- ტაქოგრაფი მისი კონსტრუირების, დამონტაჟების, გამოყენების და შემოწმების თვალსაზრისით უნდა შეესაბამებოდეს AETR-ის შეთანხმებისა და 1B დამატების დებულებების მოთხოვნებს.
- კონსტრუქციის მიხედვით გამოიყენება ორი სახის ტაქოგრაფი – ელექტრო-მექანიკური (ანალოგური) და ელექტრონული (ციფრული). ელექტრო-მექანიკურ ტაქოგრაფში ინფორმაციის რეგისტრაცია ხორციელდება სარეგისტრაციო ფურცლების, ხოლო ელექტრონულ ტაქოგრაფში – მძღოლის ბარათის მეშვეობით.
- ტაქოგრაფი შეიძლება დაამონტაჟონ, შეამოწმონ, გაუწიონ ტექნიკური მომსახურება ან შეაკეთონ მხოლოდ იმ მექანიკოსებმა ან სახელოსნოებმა, რომლებსაც ამ მიზნით ამტკიცებენ AETR-ის ხელშეკრულ მხარეთა კომპეტენტური ორგანოები.
- ტაქოგრაფი ავტოსატრანსპორტო საშუალებაზე უნდა დამონტაჟდეს იმგვარად, რომ მძღოლს შეეძლოს თავისი ადგილიდან თვალყური ადევნოს სპიდომეტრის, მანძილის მრიცხველისა და საათის მარჯვენა ბოლოებს, ამასთან ამ ხელსაწყოების ყველა ნაწილი, მათ შორის ამძრავი ელემენტები, დაცული იყოს შემთხვევითი გატეხვისაგან.

5. ტაქოგრაფის დაყენებისა და შემდგომში მის ექსპლუატაციისა და იყოს დალუქული შემდეგი ელემენტები:

- ტაქოგრაფის დაყენების შესახებ მონაცემების შემცველი ფირფიცა, იმ შემთხვევების გარდა, როცა იგი იმგვარადაა დამაგრებული, რომ შეუძლებელია მისი მოხსნა მასზე მითითებული მარკირების დაუზიანებლად;
- ავტოსატრანსპორტო საშუალებასა და ტაქოგრაფს შორის ელექტრო შეერთებების ბოლოები;
- უშუალოდ ადაპტორი და წრედში მისი ჩართვის უბანი;
- გადამრთველი მექანიზმი ავტოსატრანსპორტო საშუალებებისათვის, რომელთა ნაშენებელი ხილს ორი ან მეტი გადაცემის რიცხვი გააჩნია;
- ადაპტორისა და გადამრთველი მექანიზმის ტაქოგრაფის დანარჩენ ნაწილებთან შემაერთებელი უბნები;
- ტაქოგრაფის კორპუსის ნაწილი, რითაც უზრუნველყოფილი იქნება მისი არასანქცირებული გახსნისაგან დაცვა;
- სხვა ელემენტებიც, იმ შემთხვევაში თუ ტაქოგრაფის ქარხანა-დამამზადებელი ითვალისწინებს ლუქის დადებას.

6. დამტკიცებული მექანიკოსი ან სახელოსნო განსაკუთრებული ნიშნით აღნიშნავს მის მიერ დადებულ ლუქს და გარდა ამისა, ციფრულ ტაქოგრაფში უსაფრთხოების უზრუნველსაყოფად შეაქვს ელექტრონული მონაცემები იმ მიზნით, რომ მოენყოს, კერძოდ, ავთენტურობის შემოწმება. AETR-ის ხელშეკრული მხარეების კომპეტენტური ორგანოები ანარმობენ ნიშნებისა და უსაფრთხოების უზრუნველსაყოფად გამოყენებული ელექტრონული მონაცემების, აგრეთვე იმ ბარათების აღრიცხვას, რომლებიც გაიცა დამტკიცებულ სახელოსნოებსა და მექანიკოსებზე.

7. საქართველოს ტერიტორიაზე მოქმედი მექანიკოსის ან სახელოსნოს ნიშნის ანაბეჭდს უნდა გააჩნდეს ქვეყნის საერთაშორისო აბრევიატურა და მექანიკოსისა ან სახელოსნოსათვის კომპეტენტური ორგანოს მიერ მინიჭებული ნომერი შემდეგი სახით - GE 000.

8. AETR-ის ხელშეკრული მხარეების კომპეტენტური ორგანოები ერთმანეთს უზავნიან დამტკიცებული მექანიკოსებისა და სახელოსნოების და მათთვის გაცემული ბარათების თავიანთ სიებს, აგრეთვე ნიშნების ასლებს და საჭირო ინფორმაციას უსაფრთხოების უზრუნველსაყოფად გამოყენებული ელექტრონული მონაცემების შესახებ.

9. საგანგებო შემთხვევებში შეიძლება მხოლოდ იმ ლუქების მოხსნა, რომლებიც მითითებულია ამ მუხლის მე-5 პუნქტის „ბ“, „გ“ და „ე“ ქვეპუნქტებში. ასეთი ლუქების მოხსნის ყოველ ცალკეულ

შემთხვევაში უნდა შედგეს და ლუქების დამდები მექანიკოსის ან სახელოსნოს რეგისტრაციის ქვეყნის კომპეტენტურ ორგანოს წარედგინოს წერილობითი განცხადება, რომელშიც მითითებული იქნება ასეთი მოქმედების მიზეზები.

10. ტაქოგრაფის დამონტაჟების შემდეგ, მის მიერ დაფიქსირებული პარამეტრების გადახრა არ უნდა სცილდებოდეს მე-7 მუხლში მოყვანილ დასაშვებ ზღვრებს.

11. დამონტაჟებული ტაქოგრაფის შემოწმების შემდეგ ავტოსატრანსპორტო საშუალებაზე ტაქოგრაფთან ან თავად ტაქოგრაფზე მაგრდება დაყენების შესახებ მონაცემების შემცველი ფირფიტა (იმგვარად, რომ ის კარგად ჩანდეს), რომელშიც უნდა იყოს მითითებული იმ დამტკიცებული მექანიკოსის ან სახელოსნოს გვარი/სახელწოდება და მისამართი, რომელმაც განახორციელა ტაქოგრაფის დაყენება (ინსპექტირება), ავტოსატრანსპორტო საშუალების ზოგიერთი პარამეტრები (ავტოსატრანსპორტო საშუალების მახასიათებელი კოეფიციენტი, ტაქოგრაფის მუდმივა, თვლის საბურავების „ეფექტიანი გარშემოწერილობა“, საბურავების ზომები) და მათი განსაზღვრის თარიღი, ავტოსატრანსპორტო საშუალების სარეგისტრაციო და საიდენტიფიკაციო ნომრები. ყოველი დათვალიერების შემდეგ, როცა თავად ტაქოგრაფის შეცვლაა საჭირო, წინა ფირფიტის ადგილას ახალი ფირფიტა უნდა დამაგრდეს.

12. ავტოსატრანსპორტო საშუალებებზე დამონტაჟებული ტაქოგრაფის პერიოდული ინსპექციები უნდა მოეწიოს სულ ცოტა ერთხელ ორ წელიწადში, ისინი შეიძლება მოეწიოს ავტოსატრანსპორტო საშუალებების გზისთვის ვარგისობაზე ტესტირებასთან ერთად. შემოწმება ხორციელდება აგრეთვე ტაქოგრაფის წარმოებიდან გამოშვებისას, რემონტის შემდეგ და იმპორტის დროს, ავტოსატრანსპორტო საშუალების მახასიათებელი კოეფიციენტის ან/და თვლის საბურავების „ეფექტიანი გარშემოწერილობის“ ან/და რეგისტრაციის ნომრის ცვლილების შემდეგ, იმ შემთხვევაშიც, თუ საათი, რომელიც აჩვენებს კოორდინირებულ მსოფლიო დროს (Universal Time Coordinated – UTC) 20 წუთზე სეტად ჩამორჩება ან წინ უსწრებს რეალური დროის მაჩვენებელს.

13. ტაქოგრაფის ინსპექტირებისას მოწმდება:

ა) ტაქოგრაფის მუშაობის სისწორე;

ბ) ტაქოგრაფზე ტიპის ოფიციალური დამტკიცების ნიშნის არსებობა;

გ) დაყენების ან შემოწმების შესახებ მონაცემების ფირფიტის არსებობა;

დ) ტაქოგრაფზე და მის შესაბამის ნაწილებზე დადებული ლუქების დაუზიანებლობა;

ე) საბურავების ეფექტური გარშემოწერილობის ფაქტობრივი მნიშვნელობები. ინსპექტირება მოიცავს ტაქოგრაფის დაკალიბრებას.

14. ტაქოგრაფის ამ რეგლამენტის მე-7 მუხლის მოთხოვნებთან (ექსპლუატაციის პროცესში დასაშვები გადახრების შესახებ) შესაბამისობა მოწმდება ექვს წელიწადში ერთხელ.

15. შემოწმების შედეგების მიხედვით ტაქოგრაფი შეიძლება აღიარებულ იქნეს გამოყენებისათვის ვარგისად ან უვარგისად.

16. ტაქოგრაფის შემოწმების დადებითი შედეგები დასტურდება მოწმობით ტაქოგრაფის საერთაშორისო მოთხოვნებთან შესაბამისობის შესახებ, რომელიც ინახება დადგენილი ვადით და უნდა იქნეს წარდგენილი შესაბამისი უფლებამოსილი მაკონტროლებელი ორგანოების მოთხოვნით.

17. ტაქოგრაფის შემოწმების უარყოფითი შედეგების მიღების შემთხვევაში, ის უნდა იქნეს ამოღებული ხმარებიდან.

18. აკრძალულია იმ ტაქოგრაფის გამოყენება, რომელმაც არ გაიარა შემოწმება დადგენილ ვადებში.

მუხლი 6. ტაქოგრაფის საერთო მახასიათებლები და ფუნქციები

1. ტაქოგრაფი უნდა აფიქსირებდეს შემდეგ პარამეტრებს:

ა) ავტოსატრანსპორტო საშუალების მიერ გავლილ მანძილს;

ბ) ავტოსატრანსპორტო საშუალების სიჩქარეს;

გ) ავტოსატრანსპორტო საშუალების მართვის ხანგრძლივობას;

დ) მუშაობის ან სამუშაო ადგილზე ყოფნის სხვა პერიოდებს;

ე) მუშაობისას შესვენებებისა და დასვენების ყოველდღიურ პერიოდებს;

ვ) სარეგისტრაციო ფურცლის შემცველი კორპუსის გახსნას.

2. ციფრული ტაქოგრაფი ამ მუხლის პირველ პუნქტში აღნიშნული პარამეტრების გარდა უნდა აფიქსირებდეს:

ა) კვების გათიშვას - ნებისმიერ პაუზას, რომელიც აღემატება 100 მილიწამს დამფიქსირებელ ტაქოგრაფის ელექტრონულ კვებაში (განათების გარდა), მანძილისა და სიჩქარის გადამწოდების

ელექტრონულ კვებაში, აგრეთვე ნებისმიერ პაუზას მანძილისა და სიჩქარის გადამწოდზე სიგნალის მიწოდებაში;

ბ) დეფექტებს ტაქოგრაფისა და მძღოლის ბარათის მუშაობაში;

გ) მძღოლების ბარათების ნომრებს (ტაქოგრაფში მათი დაყენებისა და ტაქოგრაფიდან ამოღების დროს);

დ) მძღოლის ბარათის გარეშე ან დაზიანებული ბარათით ავტოსატრანსპორტო საშუალების მართვის თარიღსა და დროს;

ე) შემოწმების განმახორციელებელი სახელოსნოს ბარათის ნომერს;

ვ) კონტროლის განმახორციელებელი კონტროლიორის ბარათის ნომერს.

3. ავტოსატრანსპორტო საშუალებებზე, რომლებსაც ორი მძღოლი იყენებს, ტაქოგრაფი უნდა უზრუნველყოფდეს ერთდროულად, ამასთან მკაფიოდ და ორ ცალ-ცალკე ფურცელზე, მონაცემების დაფიქსირებას ამ მუხლის პირველი პუნქტის „გ“, „დ“ და „ე“ ქვეპუნქტებში მითითებული პერიოდების მიხედვით.

4. სარეგისტრაციო ფურცელი, რომელიც გამოიყენება ტაქოგრაფში, ქარხანა დამამზადებლის მიერ დადგენილი ტემპერატურისა და ტენიანობის პირობებში უნდა ინარჩუნებდეს მასში შეტანილი ჩანაწერების სიმკვეთრეს არანაკლებ ერთი წლის განმავლობაში. ამასთანავე, ჩანაწერები ადვილად უნდა იკითხებოდეს და არ უნდა იშლებოდეს.

5. სარეგისტრაციო ფურცელს უნდა გააჩნდეს შემდეგი ჩასაწერი ზონები:

ა) მხოლოდ სიჩქარესთან დაკავშირებული მონაცემებისათვის გათვალისწინებული ზონა;

ბ) მხოლოდ განვლილ მანძილთან დაკავშირებული მონაცემებისათვის გათვალისწინებული ზონა;

გ) ერთი ან რამდენიმე ზონა მონაცემებისათვის, რომლებიც ეხება მართვის დროს, მუშაობის სხვა პერიოდებს და სამუშაო ადგილზე ყოფნას, მუშაობაში შესვენებებს და მძღოლების დასვენების პერიოდებს.

6. სარეგისტრაციო ფურცელზე (მისი ფორმის მიუხედავად) წერის მინიმალურმა შესაძლო ხანგრძლივობამ უნდა შეადგინოს 24 საათი.

7. ფუნქციური დანიშნულებიდან გამომდინარე ციფრულ ტაქოგრაფში გამოიყენება შემდეგი სახის ბარათი:

ა) მძღოლის ბარათი;

ბ) კომპანიის ბარათი;

გ) სახელოსნოს ბარათი;

დ) მაკონტროლებლის ბარათი.

8. ბარათების ფორმა, გრაფიკული გაფორმება და დაცვის ელემენტები უნდა შესაბამებოდეს AETR-ის და 1B დამატების დებულებებით მათ მიმართ წაყენებულ მოთხოვნებს.

9. მძღოლის ბარათი - თეთრი ფერის, გაიცემა მძღოლზე 5 წლის ვადით, გამოიყენება მძღოლის იდენტიფიცირების და მისი შრომისა და დასვენების რეჟიმის აღრიცხვისა და შენახვისათვის, ინახავს მონაცემებს ბოლო დღელამისა და წინა 28 დღელამის განმავლობაში.

10. კომპანიის ბარათი - ყვითელი ფერის, გაიცემა კომპანიაზე 5 წლის ვადით, გამოიყენება ტაქოგრაფის მონაცემების (მძღოლის შრომისა და დასვენების შესახებ) კომპანიის მონაცემთა ბაზაში გადმოტვირთვისათვის და ამ მონაცემების ბლოკირებისათვის. აღნიშნულ ბარათს არ გააჩნია მახსოვრობა და მას არ შეუძლია მონაცემების შენახვა, გამოიყენება მხოლოდ როგორც გასაღები ტაქოგრაფის მახსოვრობაში არსებულ მონაცემებთან დასაშვებად.

11. სახელოსნოს ბარათი - წითელი ფერის, გაიცემა სახელოსნოზე ან პერსონალურად მის მუშაკზე ერთი წლის ვადით, გამოიყენება სახელოსნოს მუშაკების მიერ ციფრული ტაქოგრაფის დაყენების, აქტივირებისა და რემონტის სამუშაოების შესრულებისათვის.

12. მაკონტროლებლის ბარათი - ლურჯი ფერის, გაიცემა 2 წლის ვადით მაკონტროლებელ ორგანოზე ან პერსონალურად მაკონტროლებელ მუშაკზე. გამოიყენება მძღოლების შრომისა და დასვენების და სიჩქარის რეჟიმების დაცვაზე კონტროლის განხორციელებისათვის. ამასთანავე ციფრული ტაქოგრაფის მახსოვრობაში ფიქსირდება მაკონტროლებლის ქმედებებიც, რაც მათი საქმიანობის მონიტორინგის განხორციელების საშუალებას იძლევა.

1. დასაშვებია ტაქოგრაფით გაზომილი (დაფიქსირებული) პარამეტრების გადახრები მათი ფაქტიური მნიშვნელობებიდან შემდეგ ფარგლებში:

ა) დამონტაჟების წინ საცდელ სტენდზე გაზომილი:

- ა.ა) გავლილი მანძილის: 1%-ით მეტი ან ნაკლები რეალურ მანძილზე, თუ ეს მანძილი ერთ კილომეტრზე ნაკლებს არ შეადგენს;
- ა.ბ) სიჩქარის: რეალურ სიჩქარეზე 3 კმ/სთ-ით მეტი ან ნაკლები;
- ა.გ) დროის: \pm ორი წუთი დღეში და მაქსიმუმ 10 წუთი შვიდ დღეში იმ შემთხვევებში, თუ საათის ხელმეორედ მომართვის შემდეგ მისი მუშაობის დროის ხანგრძლივობა ამ პერიოდზე ნაკლები არ არის;

ბ) დამონტაჟების შემდეგ:

- ბ.ა) გავლილი მანძილის: 2%-ით მეტი ან ნაკლები რეალურ მანძილზე, თუ ეს მანძილი ერთ კილომეტრზე ნაკლებს არ შეადგენს;
- ბ.ბ) სიჩქარის: რეალურ სიჩქარეზე 4 კმ/სთ-ით მეტი ან ნაკლები;
- ბ.გ) დროის: \pm ორი წუთი დღეში ან \pm 10 წუთი შვიდ დღეში;

გ) ექსპლუატაციისას:

- გ.ა) გავლილი მანძილის: 4%-ით მეტი ან ნაკლები რეალურ მანძილზე, თუ ეს მანძილი ერთ კილომეტრზე ნაკლებს არ შეადგენს;
- გ.ბ) სიჩქარის: რეალურ სიჩქარეზე 6 კმ/სთ-ით მეტი ან ნაკლები;
- გ.გ) დროის: \pm ორი წუთი დღეში ან \pm 10 წუთი შვიდ დღეში.

2. ამ მუხლის პირველი პუნქტის "ა", "ბ" და "გ" ქვეპუნქტებში მითითებული მაქსიმალურად დასაშვები გადახრები მოქმედებს 0 – 40 C დიაპაზონის ტემპერატურისათვის, ამასთან ტემპერატურა იზომება აპარატურის უშუალო სიახლოვეს.

3. ამ მუხლის პირველი პუნქტის "ბ" და "გ" ქვეპუნქტებში მითითებული მაქსიმალურად დასაშვები გადახრების გაზომვა უნდა ტარდებოდეს შემდეგ პირობებში, რომლებიც მიჩნეული უნდა იყოს გამოცდების სტანდარტულ პირობებად:

ა) ავტოსატრანსპორტო საშუალება აღჭურვილ მდგომარეობაში უტვირთოდ;

ბ) საბურავებში წნევა შეესაბამება დამამზადებელი ქარხნის ინსტრუქციებს;

გ) საბურავების ცვეთა კანონმდებლობით დაშვებულ ზღვრებში;

დ) ავტოსატრანსპორტო საშუალების მოძრაობა; ავტოსატრანსპორტო საშუალება, რომელიც აიძვრება საკუთარი ძრავით, უნდა მოძრაობდეს სწორხაზოვნად სწორ ზედაპირზე 50 \pm 5 კმ/სთ სიჩქარით; გამოცდა შეიძლება ჩატარდეს აგრეთვე შესაბამის საცდელ სტენდზე, ანალოგიური სიზუსტის უზრუნველყოფის პირობებით.

მუხლი 8. ტაქოგრაფის ექსპლუატაცია

1. მძღოლები, რომლებიც მართავენ ტაქოგრაფით აღჭურვილ ავტოსატრანსპორტო საშუალებას:

ა) უზრუნველყოფენ ტაქოგრაფის, სარეგისტრაციო ფურცლის (იმ შემთხვევებში, როცა მართავენ ანალოგური ტაქოგრაფით აღჭურვილ ავტოსატრანსპორტო საშუალებას) და მძღოლის ბარათის (იმ შემთხვევებში, როცა მართავენ ციფრული ტაქოგრაფით აღჭურვილ ავტოსატრანსპორტო საშუალებას) სწორ ფუნქციონირებას და სათანადო გამოყენებას;



ბ) დროულად აწარმოებენ სარეგისტრაციო ფურცლების ან მძღოლის ბარათის დაყენებას, შეცვლასა და შევსებას, აგრეთვე უზრუნველყოფენ მათ შენახვასა და ადეკვატურ დაცვას გაქუჩყიანებისა ან დაზიანებისაგან;



გ) სარგებლობენ სარეგისტრაციო ფურცლით ან მძღოლის ბარათით ყოველდღიურად, როდესაც ისინი მართავენ ავტოსატრანსპორტო საშუალებას, ავტოსატრანსპორტო საშუალების თავიანთ პასუხისმგებლობაში მიღების მომენტიდან. სარეგისტრაციო ფურცლის ან მძღოლის ბარათის ამოღება არ ხდება სამუშაო ყოველდღიური პერიოდის დასრულებამდე, გარდა იმ შემთხვევებისა, როცა მისი ამოღება დასაშვებია სხვა დებულებათა შესაბამისად. არც ერთი სარეგისტრაციო ფურცელი და არც ერთი მძღოლის ბარათი არ შეიძლება გამოყენებულ იქნეს უფრო ხანგრძლივი პერიოდის განმავლობაში ვიდრე პერიოდი, რომლისთვისაც ისინი განკუთვნილია;

დ) უზრუნველყოფენ სარეგისტრაციო ფურცელზე მითითებული დროის შესაბამისობას ავტოსატრანსპორტო საშუალების რეგისტრაციის ქვეყნის ოფიციალურ დროსთან;

ე) მოქმედებაში მოჰყავთ ჩამრთველი მექანიზმები, რომლებიც საშუალებას იძლევა ცალკეულად და გარკვევით დაარეგისტრირონ დროის შემდეგი პერიოდები:

ე.ა)  ნიშნით ან  ნიშნით: მართვის ხანგრძლივობა;

ე.ბ)  ნიშნით ან  ნიშნით: მუშაობის ყველა სხვა პერიოდი (ავტოსატრანსპორტო საშუალების კაბინის გარეთ);

ე.გ)  ნიშნით ან  ნიშნით: სამუშაო ადგილზე (კაბინაში) ყოფნის სხვა პერიოდები, კერძოდ:

• ლოდინის დრო, ანუ პერიოდი, რომლის განმავლობაშიც მძღოლები ვალდებული არ არიან იმყოფებოდნენ თავიანთ სამუშაო ადგილებზე, თუ არა იმ მიზნით, რომ რეაგირება მოახდინონ მართვის დაწყების ან განახლების სიგნალებზე, ანდა სხვა სამუშაოს შესრულების სიგნალებზე;

• ავტოსატრანსპორტო საშუალების მოძრაობის პროცესში მძღოლის გვერდით გატარებული დრო;

• ავტოსატრანსპორტო საშუალების მოძრაობის პროცესში საძინებელ ადგილზე გატარებული დრო;



ე.დ)

ნიშნით ან  ნიშნით: მართვაში შესვენებები და ყოველდღიური დასვენების პერიოდები.

ვ) შეაქვთ სარეგისტრაციო ფურცლებში აუცილებელი ცვლილებები, თუ ავტოსატრანსპორტო საშუალებაზე იმყოფება ერთ მძღოლზე მეტი, რათა ამ პუნქტის „ე.ბ.“, „ე.გ.“ და „ე.დ.“ ქვეპუნქტებში მითითებული ინფორმაცია დარეგისტრირებულ იქნეს იმ მძღოლის ფურცელზე, რომელიც ფაქტობრივად მართავს ავტოსატრანსპორტო საშუალებას;

ზ) იმ შემთხვევაში, თუ დაზიანდა სარეგისტრაციო ფურცელი, რომელიც დაფიქსირებულ მონაცემებს შეიცავს, ან მძღოლის ბარათი, დაზიანებულ სარეგისტრაციო ფურცელს ან დაზიანებულ მძღოლის ბარათს დაურთავენ დროებით სარეგისტრაციო ფურცელს, რომელიც შესაცვლელად გამოიყენება.

2. იმ შემთხვევაში თუ ავტოსატრანსპორტო საშუალების ბორტზე, რომელიც აღჭურვილია ციფრული საკონტროლო მოწყობილობით იმყოფება ერთზე მეტი მძღოლი, თითოეული მძღოლი უზრუნველყოფს, რომ მისი მძღოლის ბარათი ტაქოგრაფის შესაბამის ბუდეში იქნეს მითავსებული.

3. თუ თავისი არყოფნის გამო მძღოლს არ შეუძლია ისარგებლოს ავტოსატრანსპორტო საშუალებაზე დაყენებული ტაქოგრაფით, მაშინ დროის პერიოდები, მითითებული ამ მუხლის 1-ლი პუნქტის „ე.ბ.“, „ე.გ.“ და „ე.დ.“ ქვეპუნქტებში:

ა) თუ ავტოსატრანსპორტო საშუალება აღჭურვილია ანალოგური ტაქოგრაფით, დატანილი უნდა იქნეს სარეგისტრაციო ფურცელზე ხელით, ავტომატურად ან სხვა ხერხით გარკვევით და სუფთა სახით; ან

ბ) თუ სატრანსპორტო საშუალება აღჭურვილია ციფრული ტაქოგრაფით, მძღოლის ბარათზე დატანილი უნდა იქნეს მონაცემთა შესატანი ხელის მოწყობილობის გამოყენებით, რომელიც გათვალისწინებულია ჩამწერი აპარატურით.

4. ანალოგური ტაქოგრაფის გამოყენების შემთხვევაში ეკიპაჟის ყოველმა წევრმა ისე, რომ არ დააზიანოს და სიმკვეთრე არ გააუარესოს, თავის სარეგისტრაციო ფურცელზე უნდა მიუთითოს შემდეგი მონაცემები (დანართი №1):

ა) ფურცლის გამოყენების დასაწყისში თავისი სახელი და გვარი;

ბ) ფურცლის გამოყენების დაწყების თარიღი და ადგილი და მისი გამოყენების დასრულების თარიღი და ადგილი;

გ) იმ ავტოსატრანსპორტო საშუალების სარეგისტრაციო ნომერი, რომელზე სამუშაოდაც ის ინიშნება, როგორც ფურცელზე რეგისტრირებული პირველი რეისის დასაწყისში, ისე შემდგომ, ავტოსატრანსპორტო საშუალების შეცვლის შემთხვევაში, ფურცლის გამოყენების განმავლობაში;

დ) კილომეტრების მრიცხველის ჩვენება;

დ.ა) ტაქოგრაფში სარეგისტრაციო ფურცლის დაყენებისას;

დ.ბ) ტაქოგრაფიდან სარეგისტრაციო ფურცლის მოხსნისას;

დ.გ) სამუშაო დღის განმავლობაში ავტოსატრანსპორტო საშუალების შეცვლის შემთხვევაში (იმ ავტოსატრანსპორტო საშუალების კილომეტრების მრიცხველის მაჩვენებლები, რომელზეც მძღოლი მუშაობდა და იმ ავტოსატრანსპორტო საშუალების კილომეტრების მრიცხველის მაჩვენებელი, რომელზეც მძღოლი იმუშავებს);

ე) ავტოსატრანსპორტო საშუალების მიერ გავლილი მანძილი ტაქოგრაფში სარეგისტრაციო ფურცლის დაყენებიდან სარეგისტრაციო ფურცლის მოხსნამდე.

ვ) ავტოსატრანსპორტო საშუალების ნებისმიერი შეცვლის დრო (საერთო ჯამში სარეგისტრაციო ფურცელი უზრუნველყოფს ჩანაწერის შესაძლებლობას 3 ავტოსატრანსპორტო საშუალების შეცვლის თაობაზე).

5. თუ მძღოლი მართავს ანალოგური ტაქოგრაფით აღჭურვილ ავტოსატრანსპორტო საშუალებას, მას უნდა შეეძლოს წარადგინოს ყოველთვის, როცა ამას მოითხოვს შემოწმებელი პირი:

ა) მიმდინარე დღის სარეგისტრაციო ფურცელი და ფურცლები, რომლებიც მძღოლმა გამოიყენა წინა 28 კალენდარული დღის განმავლობაში;

ბ) მძღოლის ბარათი, თუ იგი მას აქვს; და

გ) ხელით გაკეთებული ნებისმიერი ჩანაწერი და ამონაბეჭდები, გაკეთებული მიმდინარე დღის და წინა 28 კალენდარული დღის განმავლობაში.

6. თუ მძღოლი მართავს ციფრული ტაქოგრაფით აღჭურვილ ავტოსატრანსპორტო საშუალებას, მას უნდა შეეძლოს წარადგინოს ყოველთვის, როცა ამას მოითხოვს შემოწმებელი პირი:

ა) მძღოლის ბარათი, რომლის მფლობელიც იგი არის;

ბ) ხელით გაკეთებული ნებისმიერი ჩანაწერი და ამონაბეჭდები, გაკეთებული მიმდინარე დღის და წინა 28 კალენდარული დღის განმავლობაში.

გ) სარეგისტრაციო ფურცლები, რომლებიც შესატყვისება დროის იმავე პერიოდს, რომელზედაც აღნიშნულია წინა ქვეპუნქტში და რომლის განმავლობაშიც იგი მართავდა ანალოგურ სატაქტროლო მოწყობილობით აღჭურვილ ავტოსატრანსპორტო საშუალებას.

7. ვიდრე ტაქოგრაფი გაუმართავია ან არასწორად ფუნქციონირებს, სარეგისტრაციო ფურცელზე ან სარეგისტრაციო ფურცლებზე ან შესაბამის ფურცელზე, რომელიც თან უნდა ერთვოდეს სარეგისტრაციო ფურცელს ან/და მძღოლის ბარათს, მძღოლი წერს მონაცემებს, რომლებიც იძლევა მისი იდენტიფიცირების საშუალებას (გვარს და თავისი მართვის მოწმობის ნომერს ან გვარს და თავისი მძღოლის ბარათის ნომერს), მისი ხელმოწერის ჩათვლით, მძღოლი მიუთითებს მთელ ინფორმაციას დროის სხვადასხვა პერიოდების მიხედვით, რომელიც აღარ რეგისტრირდება ან სათანადოდ არ იბეჭდება ტაქოგრაფით.

8. თუ ტაქოგრაფი მწყობრიდან გამოვიდა ან არასწორად ფუნქციონირებს, იგი უნდა შეკეთდეს უფლებამოსილი მექანიკოსის ან სახელოსნოს დახმარებით მაშინვე, როგორც კი ამის შესაძლებლობა იქნება. თუ შეუძლებელია ავტოსატრანსპორტო საშუალების საწარმოში დაბრუნება ტაქოგრაფის გაფუჭების ან არასწორი ფუნქციონირების გამოვლენის დღიდან ერთი კვირის განმავლობაში, რემონტი გზაში უნდა შესრულდეს, რისთვისაც მძღოლმა უნდა მიმართოს მარმრუტის გზასავალზე ფუნქციონირებად უახლოეს უფლებამოსილ სახელოსნოს.

9. იმ შემთხვევაში თუ მძღოლის ბარათი დაზიანებულია, არასწორად ფუნქციონირებს, დაკარგული ან გატაცებულია, ანდა არ იმყოფება მძღოლის განკარგულებაში, მძღოლი:

ა) თავისი რეისის დასაწყისში ამობეჭდავს დაწვრილებით ცნობებს ავტოსატრანსპორტო საშუალების შესახებ, რომელსაც მართავს, და შეაქვს მასში:

ა.ა) ცნობები, რომლებიც იძლევა მძღოლის იდენტიფიცირების საშუალებას (გვარს და თავისი მართვის მოწმობის ნომერს ან გვარს და თავისი მძღოლის ბარათის ნომერს), მათ შორის საკუთარი ხელმოწერა;

ა.ბ) ამ მუხლის 1-ლი პუნქტის „ე.ბ“, „ე.გ“ და „ე.დ“ ქვეპუნქტებში ხსენებული პერიოდები;

ბ) თავისი რეისის ბოლოს ამობეჭდავს მონაცემებს ტაქოგრაფის მიერ დაფიქსირებული დროის პერიოდების შესახებ, არეგისტრირებს სხვა სამუშაოს, ყოფნისა და დასვენების ნებისმიერ პერიოდებს იმ მომენტიდან, როდესაც რეისის დასაწყისში გაკეთდა ამონაბეჭდი, თუ ეს მონაცემები დარეგისტრირებული არაა ტაქოგრაფის მიერ, და მიუთითებს ამ დოკუმენტში დეტალებს, რომლებიც იძლევა მძღოლის იდენტიფიცირების საშუალებას (გვარს და თავისი მართვის მოწმობის ნომერს ან გვარს და თავისი მძღოლის ბარათის ნომერს), მათ შორის საკუთარ ხელმოწერას.

10. თუ მძღოლის ბარათი დაზიანებულია, არასწორად ფუნქციონირებს, მძღოლი უბრუნებს მას იმ ხელშემკვრელი მხარის კომპეტენტურ ორგანოს, სადაც მისი ჩვეულებრივი საცხოვრებელი ადგილი მდებარეობს. ბარათის მოპარვის შემთხვევაში, მძღოლი ვალდებულია ოფიციალური განცხადებით მიმართოს იმ სახელმწიფოს კომპეტენტურ ორგანოებს, სადაც ქურდობა მოხდა.

11. მძღოლის ბარათის დაკარგვის შემთხვევაში, მძღოლი ვალდებულია ამის შესახებ ოფიციალური განცხადებით აცნობოს ბარათის გამცემი ხელშემკვრელი მხარის კომპეტენტურ ორგანოს და იმ ხელშემკვრელი მხარე სახელმწიფოს კომპეტენტურ ორგანოებს, სადაც მისი ჩვეულებრივი საცხოვრებელი ადგილი მდებარეობს, თუ საქმე ეხება სხვადასხვა ხელშემკვრელ მხარეებს.

12. მძღოლს შეუძლია ავტოსატრანსპორტო საშუალების მართვა მძღოლის ბარათის გარეშე განაგრძოს მაქსიმუმ 15 კალენდარული დღის ან უფრო ხანგრძლივი პერიოდის განმავლობაში, თუ ეს საჭიროა

ავტოსატრანსპორტო საშუალების საწარმოში დასაბრუნებლად, იმ პირობით, რომ მას შეუძლია დაამტკიცოს, რომ ამ პერიოდის განმავლობაში შეუძლებელი იყო ბარათის წარდგენა ან გამოყენება.

13. თუ იმ ხელშემკვერელი მხარის სახელმწიფოს კომპეტენტური ორგანოები, სადაც მძღოლი ჩვეულებრივ ცხოვრობს, განსხვავდება იმ კომპეტენტური ორგანოებისაგან, რომლებმაც მასზე გასცეს ბარათი და რომლებშიც იგი ვალდებულია განაახლოს, შეცვალოს ან გადაცვალოს მძღოლის ბარათი, ეს კომპეტენტური ორგანოები აცნობებენ იმ კომპეტენტურ ორგანოებს, რომლებმაც გასცეს ადრინდელი ბარათი, მისი განახლების, შეცვლის ან გადაცვლის ზუსტ მიზეზებს.
14. იმ შემთხვევაში, როდესაც მძღოლი იმყოფება შევლებებაში ავადმყოფობის გამო ან ყოველწლიურ შევლებებაში ან თუ იგი მართავდა ავტოსატრანსპორტო საშუალებას, რომელიც არ ექვემდებარება AETR-ს დებულებების მოქმედებას მას შეუძლია წარმოუდგინოს შემომწმებელ პირს საქმიანობის დამადასტურებელი ბლანკი №2 დანართში მოყვანილი ფორმის მიხედვით.
15. საქმიანობის დამადასტურებელ ბლანკს არ აქვს საკვალდებულო ძალა, მაგრამ მისი გამოყენების შემთხვევაში, ის უნდა შესაბამებოდეს №2 დანართში მოყვანილ ფორმას. ამ ფორმით შევსებული ბლანკი უნდა იქნეს შევსებული ყველა შემომწმებელი პირის მიერ AETR-ს ხელშემკვერელი მხარეების ტერიტორიაზე.
16. საქმიანობის დამადასტურებელი ბლანკის გამოყენებისას დაცული უნდა იყოს შემდეგი წესები:
 - ა) ბლანკის ყველა პოზიცია უნდა შეივსოს კომპანიის და შესაბამისი მძღოლის მიერ რეისამდე.
 - ბ) ბლანკის ცეკსის შეცვლა დაუშვებელია.
 - გ) ბლანკი ნამდვილია იმ შემთხვევაში, თუ იგი ხელმოწერილია როგორც კომპანიის უფლებამოსილი წარმომადგენლის, ასევე თავად მძღოლის მიერ. ინდივიდუალურ საწარმოთა შემთხვევაში მძღოლი ბლანკს ხელს აწერს ერთხელ საწარმოს სახელით და ერთხელ - როგორც მძღოლი. ნამდვილია მხოლოდ ამ დოკუმენტის ხელმოწერილი ორიგინალი.
 - დ) ამობეჭდილი ბლანკი შეიძლება შეიცავდეს კომპანიის ლოგოტიპს. 1-5 პოზიციები შეიძლება დაიბეჭდოს წინასწარ. კომპანიის ბეჭედს არ შეუძლია იმ პირის ხელმოწერის მაგივრობა გასწიოს, რომელმაც ბლანკს ხელი უნდა მოაწეროს, თუმცა მისი ხელმოწერა შეიძლება დადასტურდეს ბეჭდით.
 - ე) დამატებითი ეროვნული ან რეგიონული ინფორმაცია მითითებულ უნდა იქნეს ბლანკის უკანა მხარეზე.
 - ვ) თუ ბლანკი დგება სხვა ენაზე ვიდრე ინგლისური ან ფრანგულია, მისი დასახელება ეროვნულ ენაზე მითითებულ უნდა იქნეს ინგლისური და ფრანგულენოვანი დასახელებების ქვეშ, რომლებიც უნდა შენარჩუნდეს ბლანკზე. თუ ბლანკი შედგენილია სხვა ენაზე ვიდრე ინგლისურია, თავების დასახელებები თავად ბლანკზე უნდა გამოვლიდეს ინგლისურ ენაზე.
17. უფლებამოსილი შემოწმებელ პირს შეუძლია წინამდებარე რეგლამენტის მოთხოვნათა დაცვა შეამოწმოს ეკრანზე გამოტანილი სარეგისტრაციო ფურცლების ან ტაქოგრაფით ან მძღოლის ბარათის დახმარებით რეგისტრირებული მონაცემების ამონაბეჭდის ანალიზის მეშვეობით, ანდა, თუ ეს შეუძლებელია, ნებისმიერი სხვა დოკუმენტის ანალიზის მეშვეობით, რომელიც იძლევა იმის გარკვევის საშუალებას, თუ რატომ არ შესრულდა რომელიმე დებულება.
18. იკრძალება ტაქოგრაფში დაცულ სარეგისტრაციო ფურცელში ან მძღოლის ბარათში შეტანილი მონაცემების და ციფრული ტაქოგრაფის ამობეჭდილი მონაცემების გაყალბება, ამოღება ან განადგურება. იკრძალება აგრეთვე ნებისმიერი მოქმედება ტაქოგრაფის, სარეგისტრაციო ფურცლის ან მძღოლის ბარათის მიმართ, რომლის შედეგადაც შეიძლება მოხდეს მონაცემების და/ან დაბეჭდილი ინფორმაციის გაყალბება, ამოღება ან განადგურება. არც ერთი მოწყობილობა, რომლის გამოყენებაც შეიძლება აღნიშნული მიზნებით, არ უნდა იმყოფებოდეს ავტოსატრანსპორტო საშუალებაში.
19. კომპანია:
 - ა) უზრუნველყოფს ტაქოგრაფების სწორ ექსპლუატაციას, ქარხანა დამამზადებლის მიერ დამტკიცებული ტაქოგრაფის ექსპლუატაციის სახელმძღვანელოს, AETR-ის დებულებების, 1B დამატებისა და წინამდებარე რეგლამენტის მოთხოვნათა შესაბამისად;
 - ბ) საკმარისი რაოდენობის სარეგისტრაციო ფურცლებს გასცემს ანალოგური ტაქოგრაფით აღჭურვილი ავტოსატრანსპორტო საშუალებების მძღოლებზე, იმ გარემოების გათვალისწინებით, რომ ეს ფურცლები პირადი ხასიათისაა, აგრეთვე მიმოსვლის ხანგრძლივობის და იმ დაზიანებული ფურცლის ან ფურცლების შეცვლის შესაძლო ვალდებულების გათვალისწინებით, რომლებიც უფლებამოსილი შემოწმებელი პირების მიერ იქნა ამოღებული. კომპანია მძღოლებზე გასცემს მხოლოდ დამტკიცებული ნიმუშის ფურცლებს, რომლებიც ვარგისია ავტოსატრანსპორტო საშუალებაზე დამონტაჟებულ ტაქოგრაფში გამოყენებისათვის;
 - გ) ინახავს სარეგისტრაციო ფურცლებს და ამონაბეჭდებს ქრონოლოგიური თანამიმდევრობით და საკითხავად მოსახერხებელი ფორმით მათი გამოყენებიდან არანაკლებ ერთი წლის განმავლობაში და საკითხავად მოსახერხებელი ფორმით მათი გამოყენების მიზნით მიმართავენ. მიაწვდის მათ ასლებს დაინტერესებულ მძღოლებს, რომლებიც მას შესაბამისი თხოვნით მიმართავენ. მიაწვდის მათ ასლებს დაინტერესებულ მძღოლებს, რომლებიც მას შესაბამისი თხოვნით მიმართავენ ასევე მიაწვდის დაინტერესებულ მძღოლებს, რომლებიც მას შესაბამისი თხოვნით მიმართავენ.

მიმართავენ, მძღოლების ბარათებიდან მიღებულ მონაცემებს და ამ ასლების დაბეჭდილ ვარიანტებს. ეს სარეგისტრაციო ფურცლები, ამონაბეჭდები და მიღებული მონაცემები მიეწოდება ან გაიცემა უფლებამოსილი შემმოწმებელი პირების მოთხოვნით;

დ) ციფრული ტაქოგრაფით აღჭურვილი ავტოსატრანსპორტო საშუალებებით სარგებლობისას:

დ.ა) უზრუნველყოფს მონაცემთა რეგულარულ ჩატვირთვას მძღოლის ბარათიდან და ტაქოგრაფიდან, რათა უზრუნველყოს ყველა მონაცემის არსებობა ამ კომპანიის მიერ ან ამ კომპანიისთვის შესრულებული საქმიანობის შესახებ;

დ.ბ) უზრუნველყოფს ყველა მონაცემის შენახვას, რომლებიც იტვირთება როგორც ტაქოგრაფიდან, ისე მძღოლის ბარათიდან არანაკლებ 12 თვის განმავლობაში რეგისტრაციის მომენტიდან და ასეთ მონაცემთა ხელმისაწვდომობას შემმოწმებელი პირის მოთხოვნისამებრ ან უშუალოდ, ან დისტანციურად, კომპანიის ტერიტორიიდან.

ე) მძღოლის ბარათიდან და ტაქოგრაფიდან კომპანიის პროგრამულ-ტექნიკურ საშუალებებში ინფორმაციის ჩატვირთვას ახორციელებს:

ე.ა) პერიოდულად, არანაკლებ ერთხელ 28 დღის განმავლობაში მძღოლის ბარათიდან (და ერთხელ 90 დღის განმავლობაში ტაქოგრაფიდან);

ე.ბ) ავტოსატრანსპორტო საშუალების გასხვისების წინ;

ე.გ) ავტოსატრანსპორტო საშუალების იჯარით (ლიზინგით) გადაცემის წინ;

ე.დ) ავტოსატრანსპორტო საშუალების ექსპლუატაციის შეწყვეტის წინ.

ვ) უზრუნველყოფს ტაქოგრაფების შემოწმების ოქმებისა და დამოწმების შესახებ მოწმობების შენახვას მათი ვადის გასვლიდან არანაკლებ ერთი წლის განმავლობაში

ზ) აანალიზებს ტაქოგრაფებიდან და მძღოლების ბარათებიდან, აგრეთვე ამონაბეჭდებიდან მიღებულ ინფორმაციას მძღოლების მიერ შრომისა და დასვენების რეჟიმების დაცვასთან დაკავშირებით და დარღვევების გამოვლენის შემთხვევაში იღებს ყველა საჭირო ზომას მომავალში მათი აცილებისა და დაუმეგობრობისათვის;

თ) მძღოლების მიერ შრომისა და დასვენების რეჟიმის დაცვის კონტროლს ახორციელებს ტაქოგრაფში ან მძღოლის ბარათში რეგისტრირებული შემდეგი პარამეტრების მიხედვით:

თ.ა) მუშაობის დაწყების და დასრულების ადგილებში რეგისტრირებული მონაცემები;

თ.ბ) ავტოსატრანსპორტო საშუალების მუშაობის ჯამური დრო;

თ.გ) ავტოსატრანსპორტო საშუალების გაცდენის დრო;

თ.დ) მძღოლის დასვენებებისა და შესვენებების დრო;

თ.ე) ავტოსატრანსპორტო საშუალების მოძრაობის სიჩქარე;

თ.ვ) ტაქოგრაფის და/ან მძღოლის ბარათის ექსპლუატაციის წესების დარღვევის ფაქტები.

ი) უზრუნველყოფს ტაქოგრაფის დროული ტექნიკური მომსახურება და დამოწმება, მისი მწყობრიდან გამოსვლის ან შეფერხებით ფუნქციონირების შემთხვევაში მიმართავს შესაკეთებლად მხოლოდ უფლებამოსილ სახელოსნოებს, რომლებსაც ამ მიზნით ამტკიცებენ AETR-ის ხელშეკრულ მხარეთა კომპეტენტური ორგანოები.

მუხლი 9. მოთხოვნები სახელოსნოს მიმართ

1. სახელოსნო შეიძლება იყოს საქართველოში რეგისტრირებული ნებისმიერი ორგანიზაციულ-სამართლებრივი ფორმის მქონე იურიდიული პირი ან ინდივიდუალური მეწარმე, საკუთრების ფორმის მიუხედავად, რომელიც აკრედიტებულია დადგენილი წესით, შეტანილია ტაქოგრაფების დაყენების, შემოწმების, ტექნიკური მომსახურებისა და შეკეთების საქმიანობის განმახორციელებელი სახელოსნოების ნუსხაში და რომლის ტერიტორია, შენობა-ნაგებობები, მოწყობილობა-დანადგარები, პროგრამული უზრუნველყოფა, პერსონალის კვალიფიკაცია, დოკუმენტაცია და ტექნოლოგიური პროცესები აკმაყოფილებს AETR-ის დებულებებით, 1B დამატებით, საქართველოს კანონმდებლობით და წინამდებარე რეგლამენტით დადგენილ მოთხოვნებს.

2. სახელოსნოს ფინანსური მდგომარეობა უნდა იყოს სტაბილური და უზრუნველყოფდეს ტაქოგრაფების დაყენების, შემოწმების, ტექნიკური მომსახურებისა და შეკეთების სამუშაოების განხორციელების შესაძლებლობას დადგენილი მოთხოვნათა შესაბამისად.

3. სახელოსნოს უნდა გააჩნდეს AETR-ის, 1B დამატებისა და წინამდებარე რეგლამენტის დებულებების რეალიზაციასთან დაკავშირებული ნორმატიულ-სამართლებრივი, ორგანიზაციულ-მეთოდური, საცნობარო და ინფორმაციული დოკუმენტების, ავტოსატრანსპორტო საშუალებებისა და ტაქოგრაფების მწარმოებლების

შესაბამისი ინსტრუქციების მუდმივად განახლებადი ფონდი.

4. სახელოსნოს მართვის სისტემა უნდა მოიცავდეს ტაქოგრაფების დაყენების, შემოწმების, ტექნიკური მომსახურებისა და შეკეთების სამუშაოების სრულ კომპლექსს, რომელიც სრულდება როგორც ძირითად ტერიტორიაზე, ასევე მისგან დაშორებულ დროებით და მოძრავ პუნქტებში.

5. სახელოსნოს ტექნიკური აღჭურვილობა, მათ შორის მიმდებარე ტერიტორია, საწარმოო შენობებ-ნაგებობები, მოწყობილობა-დანადგარები, ინსტრუმენტები და გამზომი საშუალებები უნდა უზრუნველყოფდეს საქართველოს კომპეტენტური ორგანოს მიერ აღიარებული ტაქოგრაფების დაყენების, შემოწმების, ტექნიკური მომსახურებისა და შეკეთების სამუშაოების სრულყოფილ შესრულებას, მათი მარკების, მოდელებისა და ტიპების (ანალოგური, ციფრული) გათვალისწინებით.

6. სახელოსნოს ტერიტორია, ასევე მისასვლელი (გამოსასვლელი) გზები უნდა იყოს განათებული დამის საათებში.

7. სახელოსნოში ავტოსატრანსპორტო საშუალებების გავლა უნდა ხდებოდეს გამჭოლად, მობრუნების და უკან სვლას გარეშე.

8. სახელოსნოს ტერიტორიაზე უნდა იყოს განთავსებული:

ა) სპეციალური გორგოლაჭიანი სტენდი საკონტროლო მოწყობილობაზე ავტოსატრანსპორტო საშუალებების პარამეტრების დაყენების (შემოწმების) სამუშაოების შესრულებისათვის ან არანაკლები 20 მეტრი სიგრძის მყარი საფარის გზის სწორი მონაკვეთი, (რომლის გრძივი და განივი დაქანებები არა აღემატება 1.5%) მასთან მისასვლელი გზებით, რომლებიც უზრუნველყოფენ მსხვილგაბარიტაინი ავტოსატრანსპორტო საშუალებების მანევრირებას;

ბ) საწარმოო შენობისაკენ მისასვლელი გზები;

გ) მყარი საფარის მქონე სადგომი მოედანი ავტოსატრანსპორტო საშუალებებისათვის.

9. სახელოსნოს შენობის ადმინისტრაციული ნაწილები (დოკუმენტაციის გაფორმების ადგილი, მოსაცდელი, სანკვანძი, დამხმარე სათავსო და სხვა ფართი) უნდა იყოს ერთმანეთისაგან იზოლირებული და შეესაბამებოდეს თავის დანიშნულებას.

10. სახელოსნოს საწარმოო შენობაში უნდა იყოს გამოყოფილი ცალკე ფართი (გარეშე პირთა შესვლის შეზღუდვით) პროგრამული-ტექნიკური საშუალებების განლაგებისათვის, რომლებიც უზრუნველყოფენ ციფრული ტაქოგრაფების მასშტაბიდან ან სახელოსნოს ბარათებიდან გადმოტანილი ინფორმაციის ამოკითხვას, დამუშავებას და შენახვას, მათი სარეზერვო ასლების მომზადებასა და შენახვას, ციფრული ტაქოგრაფის დაყენებას, შემოწმებასა და მის პროგრამირებას. აღნიშნული ფართი უნდა შეესაბამებოდეს მოქმედი სანიტარული, ხანძარსაწინააღმდეგო და ელექტროუსაფრთხოების ნორმების მოთხოვნებს და იყოს აღჭურვილი ინტერნეტში შესვლის საშუალებებით, მომდენ-გამწოვი ვენტილაციით, განათებით, გათბობით, ხანძარსაწინააღმდეგო და პირველადი სამედიცინო დახმარების საშუალებებით, აგრეთვე სეიფით ან ლითონის ყუთით სახელოსნოს ბარათების, ინფორმაციების სარეზერვო ასლების, ლუქების, ლუქის დასადები მოწყობილობებისა და სახელოსნოს (მექანიკოსის) ნიშნის ანაბეჭდების შესანახად.

11. სამუშაოების შესრულებისას ავტოსატრანსპორტო საშუალებების კვანძებთან და აგრეგატებთან ხელმისაწვდომობისათვის საწარმოო შენობას უნდა გააჩნდეს სათვალთვალო ორმო (რეკომენდირებული პარამეტრებით, სიგანე 1,0-1,05 მეტრი; სიღრმე -1,4-1,5 მეტრი, სიგრძე არა ნაკლებ 12 მეტრი) ან ამავე მოწყობილობა.

12. სამუშაო ადგილი, სადაც სრულდება ტაქოგრაფზე ავტოსატრანსპორტო საშუალებების პარამეტრების დაყენება ძრავის მუშა მდგომარეობისას, უნდა იყოს აღჭურვილი გამონაბოლქვი აირების გამოსაბოლქვი მილისაგან მოშორებისა და გაწმენდის სისტემებით.

13. სახელოსნო უნდა იქნეს აღჭურვილი საჭირო ტექნოლოგიური მოწყობილობით, რომლის ნომენკლატურა განისაზღვრება ტაქოგრაფის მწარმოებლის ტექნიკური დოკუმენტაციით. სახელოსნოს მიერ შეძენილ მოწყობილობას, სათადარიგო ნაწილებს და მასალებს უნდა გააჩნდეთ დადგენილ მოთხოვნებთან შესატყვისობის დამადასტურებელი დოკუმენტები.

14. გამზომი საშუალებების ტიპი უნდა იყოს რეგისტრირებული, ხოლო მისი მეტროლოგიური დამოწმება უზრუნველყოფილი კანონმდებლობით დადგენილი წესით.

15. სახელოსნოს კასპორტში შეტანილ თითოეულ მოწყობილობასა და გამზომ საშუალებაზე უნდა არსებობდეს შემდეგი მონაცემები:

ა) მოწყობილობის და გამზომი საშუალების დასახელება, მოდელი, საქარხნო ნომერი, ძირითადი მახასიათებლები და გამოყენებული პროგრამული უზრუნველყოფა;

ბ) დამამზადებელი (ფირმა, ქვეყანა);

გ) გამზომი საშუალების ტიპის რეგისტრაციის და მეტროლოგიური დამოწმების დოკუმენტები და შემდგომი პროცედურების თარიღები.

16. სახელოსნო დაკომპლექტებული უნდა იყოს პერსონალით-მექანიკოსებით, რომლებსაც გააჩნიათ:

ა) ტაქოგრაფების დაყენების, შემოწმების, ტექნიკური მომსახურებისა და შეკეთების სამუშაოების განხორციელებისათვის საჭირო კვალიფიკაცია და პრაქტიკული ჩვევები;

ბ) ტაქოგრაფის მწარმოებლის ან სხვა კომპეტენტური ორგანოს მიერ, აგრეთვე მეტროლოგიის ორგანიზაციის მიერ გაცემული დოკუმენტები, რომლებიც ადასტურებენ მათი საქმიანობისათვის საჭირო მომზადების კურსების გავლას.

17. სახელოსნო სამუშაოების დასრულებისას ავტოსატრანსპორტო საშუალების მფლობელს (მძღოლს) აძლევს შესაბამის დოკუმენტს ტაქოგრაფის მდგომარეობის შესახებ, რომელიც უნდა შეიცავდეს შემდეგ ინფორმაციას:

ა) ნომერსა და თარიღს;

ბ) სახელოსნოს დასახელებას, ადგილმდებარეობას, მისთვის მინიჭებულ ნომერს სახელოსნოების ნუსხის მიხედვით;

გ) ავტოსატრანსპორტო საშუალების მფლობელის დასახელებას, მისამართს, ტელეფონს;

დ) ავტოსატრანსპორტო საშუალების მონაცემებს (ტიპი, მარკა, რეგისტრაციის ნომერი, საიდენტიფიკაციო ნომერი (VIN), საბურავების ზომები, თვლის საბურავების „ეფექტიანი გარშემოწერილობა“, ოდომეტრის ჩვენება);

ე) ტაქოგრაფის მოდელს და ნომერს;

ვ) ავტოსატრანსპორტო საშუალების მახასიათებელი კოეფიციენტისა და ტაქოგრაფის მუდმივას მონაცემებს;

ზ) სახელოსნოსათვის მიმართვის მიზეზს;

თ) ინფორმაციას სახელოსნოს მიერ განხორციელებული სამუშაოების შესახებ;

ი) ინფორმაციას ტაქოგრაფის გამართულობის/გაუმართაობის შესახებ გამოვლენილი უწყისივრობების მითითებით (არსებობის შემთხვევაში).

მუხლი 10. ტაქოგრაფების დაყენების, შემოწმების, ტექნიკური მომსახურებისა და შეკეთების საქმიანობის განმახორციელებელი სახელოსნოების ნუსხაში შეტანის წესი

1. იურიდიული პირის ან ინდივიდუალური მეწარმის საკუთრებაში/სარგებლობაში მყოფი სახელოსნოს შეტანას ტაქოგრაფების დაყენების, შემოწმების, ტექნიკური მომსახურებისა და შეკეთების საქმიანობის განმახორციელებელი სახელოსნოების ნუსხაში (შემდგომში ნუსხა) ახორციელებს სააგენტო AETR-ის დებულებების, 1B დამატებისა და წინამდებარე ტექნიკური რეგლამენტის მოთხოვნების შესაბამისად.

2. სახელოსნოს ნუსხაში შესატანად იურიდიულმა პირმა (ინდივიდუალურმა მეწარმემ) უნდა წარუდგინოს სააგენტოს განცხადება ტაქოგრაფების დაყენების, შემოწმების, ტექნიკური მომსახურებისა და შეკეთების საქმიანობის განმახორციელებელი სახელოსნოების ნუსხაში სახელოსნოს შეტანის შესახებ №3 დანართში მოყვანილი ფორმის მიხედვით, რომელსაც თან უნდა ახლდეს:

ა) სამეწარმეო რეესტრიდან ამონაწერი;

ბ) სახელოსნოს დადგენილ მოთხოვნებთან შესაბამისობის დამადასტურებელი აკრედიტაციის მოწმობის ასლი, გაცემული სსიპ - აკრედიტაციის ერთიანი ეროვნული ორგანოს - აკრედიტაციის ცენტრის მოერ;

გ) კომპეტენტური ორგანოს მიერ გაცემული სერტიფიკატის ასლი, რომელიც ადასტურებს მექანიკოს(ებ)ის მომზადების პროცედურების გავლას.

3. სააგენტოს შესაბამისი სტრუქტურული ქვედანაყოფი განცხადების მიღებიდან 5 სამუშაო დღის ვადაში ამოწმებს განცხადების და თანდართული საბუთების შესაბამისობას ამ მუხლის მე-2 პუნქტის მოთხოვნებთან.

4. განცხადებისა და თანდართული საბუთების დადგენილ მოთხოვნებთან შეუსაბამობის შემთხვევაში, სააგენტო განმცხადებელს მიუთითებს კონკრეტულ ნაკლოვანებებზე და განსაზღვრავს ვადას (რომელიც არ შეიძლება იყოს 5 დღეზე ნაკლები), რომლის განმავლობაშიც განცხადებელმა უნდა გამოასწოროს ნაკლოვანებები და წარმოადგინოს ნაკლოვანებების გამოსწორების დამადასტურებელი სათანადო დოკუმენტი ან წერილობითი ინფორმაცია აღნიშნულთან დაკავშირებით.

5. შემოწმების დადებითი შედეგების ან დადგენილ ვადაში ნაკლოვანებების გამოსწორების შემთხვევაში, სააგენტოს შეაქვს იურიდიული პირი ან ინდივიდუალური მეწარმე სახელოსნოების ნუსხაში, ანიჭებს სახელოსნოს ნომერს და გასცემს განმცხადებელზე დაშვების მოწმობას ტაქოგრაფების დაყენებაზე, შემოწმებაზე, ტექნიკურ მომსახურებასა და შეკეთებაზე (დანართი №4). დაშვების მოწმობა რეგისტრირდება სახელოსნოების უწყებრივ რეესტრში (დანართი №5), ხოლო მათი ასლები ინახება სააგენტოში.

6. სახელოსნოების ნუსხიდან სახელოსნოს ამოღებისა და იურიდიულ პირზე ან ინდივიდუალურ მეწარმეზე გაცემული დაშვების მოწმობის გაუქმების, აგრეთვე მისი მოქმედების შეჩერების საფუძველს წარმოადგენს:

ა) ტაქოგრაფების დაყენების, შემოწმების, ტექნიკური მომსახურებისა და შეკეთების დაკავშირებული ტექნოლოგიური პროცესის დარღვევა;

ბ) გაუმართავი ან/და დაუმოწმებელი გამზომი საშუალებებისა და მოწყობილობების გამოყენება;

გ) პერსონალის კვალიფიკაციის შეუსაბამობა;

დ) ციფრული ტაქოგრაფების მახსოვრობიდან სახელოსნოს პროგრამულ-ტექნიკურ საშუალებებში გადმოტანილი ინფორმაციების, აგრეთვე სახელოსნოს ბარათების მართვისა და შენახვის პირობების დარღვევა;

ე) შესრულებული სამუშაოების რეგისტრაციისა და აღრიცხვის არაადაპტაციული მდგომარეობა;

ვ) შემოწმების აქტში დარღვევების აღმოსაფხვრელად მოყვანილი მითითებების შეუსრულებლობა (არასათანადო შესრულება) დადგენილ ვადებში;

ზ) უფლებამოსილი ორგანოების მიერ ჩასატარებელ შემოწმებაზე უარის თქმა;

თ) სახელოსნოს დადგენილ მოთხოვნებთან შესაბამისობის დამადასტურებელი აკრედიტაციის გაუქმება ან მისი მოქმედების შეჩერება;

ი) ტაქოგრაფის სახელოსნოს ბარათის ვადის გასვლა ან მისი მოქმედების შეჩერება.

7. დაშვების მოწმობის მოქმედების შეჩერება ან გაუქმება ფორმდება სააგენტოს მიერ შესაბამისი გადაწყვეტილებით მოქმედების შეჩერებისა ან გაუქმების მიზიზების მითითებით.

8. გამოვლენილი დარღვევების აღმოფხვრის შემდეგ იურიდიულ პირზე (ინდივიდუალურ მეწარმეზე) კვლავ გაიცემა დაშვების მოწმობა და სახელოსნო შეიტანება სახელოსნოების ნუსხაში.

9. ინფორმაცია დაშვების მოწმობის მოქმედების შეჩერების ან გაუქმების თაობაზე უნდა იყოს ხელმისაწვდომი სახელოსნოს მომსახურების მომხმარებლებისათვის, აგრეთვე AE-TR-ის ყველა ხელშემკვრელი მხარისათვის.

10. სახელოსნოს მიერ დადგენილი მოთხოვნების დაცვის უზრუნველსაყოფად სააგენტო უფლებამოსილია დადგენილი წესით განახორციელოს მისი საქმიანობის კონტროლი, რომლის დროსაც მოწმდება:

ა) სახელოსნოს ტერიტორიის, შენობა-ნაგებობების, საცდელი და სხვა მოწყობილობა-დანადგარების და პროგრამულ-ტექნიკური საშუალების მდგომარეობა;

ბ) ტექნიკური დოკუმენტაციის არსებობა;

გ) ტაქოგრაფების დაყენების, შემოწმების, ტექნიკური მომსახურებისა და შეკეთების სამუშაოების შესრულების ორგანიზება;

დ) სამუშაოების შესრულებისას უსაფრთხოების მოთხოვნების დაცვა;

ე) პერსონალის კვალიფიკაცია;

ვ) წარმოების მეტროლოგიური უზრუნველყოფა;

ზ) მოქმედი სახელოსნოს ბარათების არსებობა, მათი მართვისა და შენახვის ორგანიზება;

თ) ციფრული ტაქოგრაფების მოხსოვრობიდან სახელოსნოს პროგრამულ-ტექნიკურ საშუალებებში გადმოტანილი ინფორმაციების დაცვისა და შენახვის ორგანიზება;

ი) სახელოსნოს მიერ გაწეული მომსახურების ხარისხი;

კ) შესრულებული სამუშაოების შესახებ მონაცემების რეგისტრაციისა და აღრიცხვის მდგომარეობა;

ლ) გამზომი საშუალებების რეგისტრაციისა და დამოწმების მდგომარეობა.

11. კონტროლი ტარდება პერიოდულობით არა უმეტეს 2 წელიწადში ერთხელ. აგრეთვე სახელოსნოს საქმიანობის მიმართ პრეტენზიების შესახებ დასაბუთებული ინფორმაციის,

ან AETR-ს ხელშემკვერელი მხარეების კომპეტენტური ორგანოებიდან მიღებული შეტყობინებების მიღებისას.

მუხლი 11. სახელოსნოს ხელმძღვანელისა და მექანიკოსის ვალდებულებები და პასუხისმგებლობა

1. სახელოსნოს ხელმძღვანელი ვალდებულია:

- ა) უზრუნველყოს სახელოსნოს ტერიტორიაზე და შენობა-ნაგებობებში საქართველოს კანონმდებლობით დადგენილი სანიტარულ-ჰიგიენური, მოძრაობის, ეკოლოგიური და სახანძრო უსაფრთხოების წესების მოთხოვნების დაცვა და წარმართოს საქმიანობა AETR-ის დებულებების, 1B დამატებისა და წინამდებარე რეგლამენტის მოთხოვნათა შესაბამისად;
- ბ) შეიმუშაოს და დანერგოს შესრულებული სამუშაოების ხარისხისა და უსაფრთხოების მართვის სისტემა, რომელიც მოიცავს შესრულებული სამუშაოების ხარისხის კონტროლსა და ელექტრონულ მატარებლებში შენახული მონაცემების არასანქცირებული შეღწევისაგან დაცვას;
- გ) იმუშაოს მხოლოდ დაშვების მოწმობით განსაზღვრული უფლებამოსილების ფარგლებში;
- დ) აწარმოოს დოკუმენტური აღრიცხვა:
 - დ.ა) შესრულებული სამუშაოების;
 - დ.ბ) გამოყენებული მოწყობილობების, სათადარიგო ნაწილების, მასალების, ინსტრუმენტებისა და საზომი საშუალებების;
 - დ.გ) გამოყენებული სახელოსნოს ბარათების;
 - დ.დ) გამოყენებული პლომბირატორების;
 - დ.ე) სამუშაოების შესრულებისას გამოვლენილი ტაქოგრაფის გამოყენების წესების დარღვევების.
- ე) შეინახოს ციფრული ტაქოგრაფიდან გადმოტანილი ინფორმაცია არა ნაკლებ 12 თვის განმავლობაში, სახელოსნოს ბარათიდან გადმოტანილი ინფორმაცია - არა ნაკლებ 24 თვის განმავლობაში, ხოლო გადმოტანილი ინფორმაციების სარეზერვო ასლები შეინახოს სეიფში ან ლითონის ყუთში არა ნაკლებ 24 თვის განმავლობაში.
- ვ) აცნობოს სააგენტოს სახელოსნოს საქმიანობის ნებისმიერ ცვლილებაზე, რომელიც გავლენას მოახდენს ამ ტექნიკური რეგლამენტის მოთხოვნებთან სახელოსნოს შესაბამისობაზე;
- ზ) ყოველი წლის 20 იანვრამდე მიაწოდოს სააგენტოს ინფორმაცია წინა წლის განმავლობაში შესრულებული სამუშაოების შესახებ №6 დანართში მოყვანილი ფორმის მიხედვით;
- თ) სახელოსნოს დასახელების, ადგილმდებარეობისა ან მისი მესაკუთრის შეცვლის შემთხვევაში ცვლილებიდან 15 სამუშაო დღის განმავლობაში წერილობით აცნობოს სააგენტოს აღნიშნულის შესახებ, სახელოსნოების ნუსხაში შესაბამისი ცვლილებების ან/და დამატებების შეტანის მიზნით.
- ი) შესაბამის უფლებამოსილ მაკონტროლებელ მუშაკს მოთხოვნისთანავე წარუდგინოს შესამოწმებლად სახელოსნოს ბარათები, ლუქის დასადები მოწყობილობები, აგრეთვე ციფრული ტაქოგრაფების მახსოვრობიდან სახელოსნოს პროგრამულ-ტექნიკურ საშუალებებში გადმოტანილი ინფორმაციები ბოლო 12 თვის განმავლობაში.
- კ) ბარათის ან სახელოსნოს ბარათის PIN-კოდის დაზიანების, დაკარგვის, მოპარვის შემთხვევაში ან თუ სახელოსნოს ბარათის PIN-კოდი ცნობილი გახდა მესამე პირისათვის ან თუ შეიცვალა ბარათის მფლობელის პერსონალური მონაცემები (რომლებიც გავლენას ახდენენ ბარათისა და მისი მომხმარებლის იდენტიფიკაციაზე) ამ ფაქტების დადგენიდან 7 კალენდარული დღის ვადაში წერილობით წარუდგინოს სააგენტოს განმარტება აღნიშნულის შესახებ, ბარათის დაზიანების, დაკარგვის, მოპარვის, გარემოებათა მითითებით და ამ ფაქტების დამადასტურებელი დოკუმენტების (არსებობის შემთხვევაში) წარმოდგენით და განცხადება ახალი ბარათის მიღებაზე;
- ლ) ბარათის გამოყენებლობის შემთხვევაში (კომპანიის/ორგანიზაციის ლიკვიდაციისას, პროფესიული საქმიანობის/შრომითი ურთიერთობის შეწყვეტისას, ტაქოგრაფების დაყენების, შემოწმების, ტექნიკური მომსახურებისა და შეკეთების საქმიანობის განხორციელების უფლების ჩამორთმევისას), ჩააბაროს ბარათი სააგენტოს ბარათის გამოყენების შეწყვეტიდან 15 სამუშაო დღის ვადაში.

2. სახელოსნოს მექანიკოსი ვალდებულია:

- ა) ტაქოგრაფების დაყენების, შემოწმების, ტექნიკური მომსახურებისა და შეკეთების სამუშაოები შესრულოს AETR-ის მოთხოვნებისა და ტაქოგრაფების მწარმოებლის ტექნიკური და ტექნოლოგიური დოკუმენტაციით გათვალისწინებული ტექნოლოგიური პროცესების დაცვით;
- ბ) გადაიტანოს მონაცემები ციფრული ტაქოგრაფების მახსოვრობიდან სახელოსნოს ბარათში;
- ბ) სახელოსნოს ბარათის დაკარგვის, მოპარვის ან დაზიანების შემთხვევაში დაუყონებლივ აცნობოს

აღნიშნულის შესახებ სახელოსნოს ხელმძღვანელობას;

დ) საიდუმლოდ შეინახოს სახელოსნოს ბარათის PIN-კოდი და თუ იგი გახდა ცნობილი სხვა პირისათვის, აცნობოს აღნიშნულის შესახებ სახელოსნოს ხელმძღვანელობას;

ე) ბარათის ან სახელოსნოს ბარათის PIN-კოდის დაზიანების, დაკარგვის, მოპარვის შემთხვევაში ან თუ სახელოსნოს ბარათის PIN-კოდი ცნობილი გახდა მესამე პირისათვის ან თუ შეიცვალა მექანიკოსის პერსონალური მონაცემები (რომლებიც გავლენას ახდენენ ბარათისა და მისი მომხმარებლის იდენტიფიკაციაზე), დაუყონებლივ აცნობოს აღნიშნულის შესახებ სახელოსნოს ხელმძღვანელობას;

ვ) ბარათის გამოყენებლობის შემთხვევაში (კომპანიის/ორგანიზაციის ლიკვიდაციისას, პროფესიული საქმიანობის/შრომითი ურთიერთობის შეწყვეტისას, ტაქოგრაფების დაყენების, შემოწმების, ტექნიკური მომსახურებისა და შეკეთების საქმიანობის განხორციელების უფლების ჩამორთმევისას), დაუყონებლივ წავაბაროს ბარათი სახელოსნოს ხელმძღვანელობას.

ზ) უზრუნველყოს რეგულარულად (არანაკლებ 28 დღეში ერთხელ) ინფორმაციის გადატანა სახელოსნოს ბარათიდან სახელოსნოს საინფორმაციო ბაზაში.

თ) სამუშაოების შესრულების პროცესში ტაქოგრაფისა და მასზე დადებული ლუქების დაზიანების ფაქტების გამოვლენისას აცნობოს აღნიშნულის შესახებ სახელოსნოს ხელმძღვანელობას.

ი) ტაქოგრაფის დაყენების, შემოწმების, ტექნიკური მომსახურებისა და შეკეთების სამუშაოების შესრულებისას უზრუნველყოს მასში დაფიქსირებული მონაცემების შენარჩუნება.

3. სახელოსნოს ხელმძღვანელი და მექანიკოსი პერსონალურად აგებენ პასუხს ყველა იმ ქმედებაზე, რომელიც განხორციელდა მათ სახელზე გაცემული სახელოსნოს ბარათის მეშვეობით.

მუხლი 12. კონტროლი

1. ტაქოგრაფის სისტემის მუშაუნარიანობის უზრუნველყოფელ მნიშვნელოვან რგოლს წარმოადგენს AETR-ის შეთანხმებით, 1B დამატებით და ამ რეგლამენტით გათვალისწინებული პირობების დაცვაზე კონტროლი, რომელიც შემდეგი ელემენტებისაგან შედგება:

ა) უფლებამოსილი მაკონტროლებელი ორგანოების მიერ კონტროლის განხორციელება მძღოლებზე დაკისრებული ვალდებულებების შესრულებაზე;

ბ) უფლებამოსილი მაკონტროლებელი ორგანოების მიერ კონტროლის განხორციელება კომპანიებზე (გადაზიდველებზე) დაკისრებული ვალდებულებების შესრულებაზე;

გ) უფლებამოსილი მაკონტროლებელი ორგანოების მიერ კონტროლის განხორციელება სახელოსნოებზე და მექანიკოსებზე დაკისრებული ვალდებულებების შესრულებაზე;

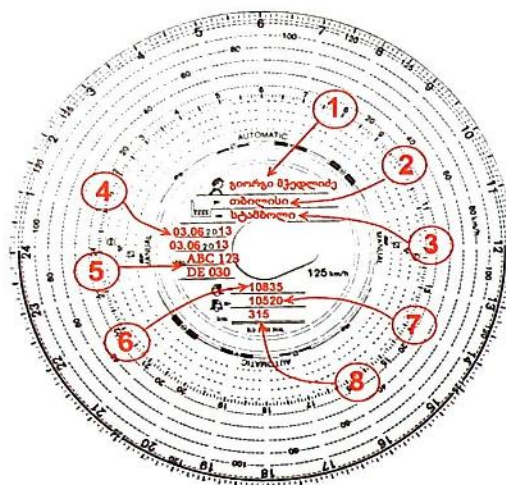
დ) კომპანიების (გადაზიდველების) მიერ კონტროლის განხორციელება ავტოსატრანსპორტო საშუალებების მძღოლთა შრომისა და დასვენების პირობების დაცვაზე.

2. სახელმწიფო კონტროლს მძღოლებისა და კომპანიების მიერ AETR-ის შეთანხმებით, 1B დამატებითა და ამ რეგლამენტით მათზე დაკისრებული ვალდებულებების შესრულებაზე ახორციელებენ საქართველოს შინაგან საქმეთა სამინისტროს საპატრულო პოლიციის დეპარტამენტი და სააგენტო თავიანთი კომპეტენციის ფარგლებში.

3. სახელმწიფო კონტროლს სახელოსნოებისა და მექანიკოსების მიერ AETR-ის შეთანხმებით, 1B დამატებით და ამ რეგლამენტით მათზე დაკისრებული ვალდებულებების შესრულებაზე ახორციელებს აკრედიტაციის ერთიანი ეროვნული ორგანო - აკრედიტაციის ცენტრი და სააგენტო თავიანთი კომპეტენციის ფარგლებში.

4. პასუხისმგებლობა ამ წესის მოთხოვნათა დარღვევისათვის განისაზღვრება საქართველოს კანონმდებლობით.

**ანალოგური ტაქოგრაფის სარეგისტრაციო ფურცელში
შესატანი მონაცემები**



1. მძღოლის სახელი და გვარი.
2. სარეგისტრაციო ფურცლის გამოყენების დაწყების ადგილი.
3. სარეგისტრაციო ფურცლის გამოყენების დასრულების ადგილი.
4. სარეგისტრაციო ფურცლის გამოყენების დაწყებისა და დასრულების თარიღები.
5. ავტოსატრანსპორტო საშუალების სარეგისტრაციო ნომერი.
6. კილომეტრების მრიცხველის ჩვენება ტაქოგრაფში სარეგისტრაციო ფურცლის დაყენებისას.
7. კილომეტრების მრიცხველის ჩვენება ტაქოგრაფიდან სარეგისტრაციო ფურცლის მოხსნისას.
8. ავტოსატრანსპორტო საშუალების მიერ გავლილი მანძილი ტაქოგრაფში სარეგისტრაციო ფურცლის დაყენებიდან სარეგისტრაციო ფურცლის მოხსნამდე.

დანართი №2

ATTESTATION OF ACTIVITIES / FORMULAIRE D'ATTESTATION D'ACTIVITES*

საქმიანობის დამადასტურებელი ბლანკი*

(რეგლამენტი 561/2006 (EC) ან AETR) / (REGULATION (EC) 561/2006 OR THE AETR**)

შევისოს ბეჭდური ლათინური ასოებით და ხელმოწერილ იქნეს რეისამდე / To be filled in by typing in Latin characters and signed before a journey

დაერთოს საკონტროლო მოწყობილობის ჩანაწერებს, რომლებიც უნდა შენარჩუნდეს / To be kept with the original control device records wherever they are required to be kept

დამადასტურებელი ბლანკის გაყალბება სამართალდარღვევას წარმოადგენს / False attestations constitute an infringement

საწარმოს მიერ შესავსები ნაწილი (Part to be filled in by the undertaking)

1. საწარმოს დასახელება / Name of the undertaking

2. ქუჩა, საფოსტო ინდექსი, ქალაქი / Street address, postal code, city

ქვეყანა / Country:

3. ტელეფონის ნომერი (საერთაშორისო კოდის ჩათვლით) / Telephone number (including international prefix) ..

4. ფაქსის ნომერი (საერთაშორისო კოდის ჩათვლით) / Fax number (including international prefix)

5. ელექტრონული ფოსტის მისამართი / e-mail address:

მე: ქვემოთ ხელმომწერი (I, the undersigned):

6. გვარი და სახელი / Name and first name:

7. თანამდებობა საწარმოში / Position in the undertaking:

ვაცხადებ, რომ მძღოლმა / declare that the driver:

8. გვარი და სახელი / Name and first name:

9. დაბადების თარიღი: (დღე, თვე, წელი) / Date of birth (day/month/year):

10. მძღოლის მართვის მოწმობის ან პირადობის მოწმობის ან პასპორტის ნომერი / Driving licence or identity card or passport number

11. დაიწყო მუშაობა საწარმოში(დღე, თვე, წელი)-დან / who has started to work at the undertaking on (day/month/year) პერიოდის განმავლობაში / for the period:

12. (საათი, დღე, თვე, წელი)-დან /from (day/month/year):

13. (საათი, დღე, თვე, წელი)-მდე /to (day/month/year):

14. იმყოფებოდა შვებულებაში ავადმყოფობის გამო / was on sick leave

15. იმყოფებოდა ყოველწლიურ შვებულებაში ** / was on annual leave)

16. იმყოფებოდა შვებულებაში ან ისვენებდა ** / was on leave or rest

17. მართავდა ავტოსატრანსპორტო საშუალებას, რომელიც არ ექვემდებარება (EC)561/2006 ან AETR-ს რეგლამენტის დებულებების მოქმედებას ** / drove a vehicle exempted from the scope of the Regulation(EC) 561/2006 or the AETR

18. ასრულებდა სხვა სამუშაოს, განსხვავებულს ავტოსატრანსპორტო საშუალების მართვისაგან/was performing any work pther than driving of a vehicle

*** / was performing any work other than driving of a vehicle

19. იმყოფებოდა ლოდინის რეჟიმში ** / was available

20. ადგილი / Place: თარიღი / date:

* აღნიშნული ფორმის მიღება ელექტრონული და დასაბეჯდი ვარიანტებით შესაძლებელია შემდეგ მისამართზე /This form is available in electronic and printable versions at the following address: <http://www.unece.org/trans/main/scf/aetr.html>.

** აირჩიეთ მხოლოდ ერთი პოზიცია / Choose only one box.

ხელმოწერა / signature

21. მე, ქვემოთ ხელმომწერი მძღოლი, ვადასტურებ, რომ ზემოაღნიშნული პერიოდის განმავლობაში არ ვმართავდი სატრანსპორტო საშუალებას, რომელიც ექვემდებარება (EC)561/2006 ან AETR-ს რეგლამენტის დებულებების მოქმედებას (I, the driver, confirm that I have not been driving a vehicle falling under the scope of the (EC) Regulation 561/2006 or AETR during the period mentioned above).

22. ადგილი / Place: თარიღი / date:

მძღოლის ხელმოწერა / signature of the driver

დანართი №3

სახმელეთო ტრანსპორტის სააგენტოს

გ ა ნ ც ხ ა დ ე ბ ა

ტაქოგრაფების დაყენების, შემოწმების, ტექნიკური მომსახურებისა და შეკეთების საქმიანობის განმახორციელებელი სახელოსნოების ნუსხაში სახელოსნოს შეტანის შესახებ

(იურიდიული პირის, ინდივიდუალური მეწარმის დასახელება, იურიდიული მისამართი, ადგილმდებარეობა (თუ განსხვავდება იურიდიული მისამართისაგან) ტელეფონი/ფაქსი)

მისი ხელმძღვანელის -----

(სახელი, გვარი, ტელეფონი/ფაქსი)

სახით გთხოვთ შეიტანოთ ჩვენს საკუთრებაში/სარგებლობაში (ქვეშ ხაზი გაესვას) მყოფი სახელოსნო

(სახელოსნოს დასახელება, მისამართი, ტელეფონი)

ანალოგური ან/და ციფრული (ქვეშ ხაზი გაესვას) საკონტროლო მოწყობილობების (ტაქოგრაფების) დაყენების, შემოწმების, ტექნიკური მომსახურებისა და შეკეთების საქმიანობის განმახორციელებელი სახელოსნოების ნუსხაში.

დანართი: ფურცელი.

სახელოსნოს ხელმძღვანელი ----- ხელმოწერა -----
სახელი, გვარი

ბ.ა. -----

თარიღი



ს ა ხ მ ე ლ ე ტ ო მ
ტ ო რ ა რ ე რ ო მ ო
ს ა ა ბ ე ჯ ო მ

დაშვების მონაშობა

ავტოსატრანსპორტო საშუალების მოძრაობის პარამეტრების აღმრიცხველი საკონტროლო მოწყობილობების (ტაქოგრაფების) დაყენებაზე, შემოწმებაზე, ტექნიკურ მომსახურებასა და შეკეთებაზე

“ _____ ” წ.

№ GE _____

.....
(იქონიერებული პირის, ინდივიდუალური მეწარმის დასახელება, მისამართი და ტელეფონი)
.....

სახელოსნო
(სახელოსნოს დასახელება, მისამართი ტელეფონი)

შეტანილია ტაქოგრაფების დაყენების, შემოწმების, ტექნიკური მომსახურებისა და შეკეთების საქმიანობის განმახორციელებელი სახელოსნოების ნუსხაში და მიენიჭა უფლებამოსილება განახორციელოს ავტოსატრანსპორტო საშუალების მოძრაობის პარამეტრების აღმრიცხველი საკონტროლო მოწყობილობების - ტაქოგრაფების:

ანალოგურის *

ციფრულის *

დაყენება (აქტივაცია), შემოწმება, ტექნიკური მომსახურება (დაკალიბრება) და შეკეთება.

საფუძველი:

(მიეთითოს ნორმატიული აქტის დასახელება, ნომერი და თარიღი, რომელიც საფუძველად დაედო დოკუმენტის გაცემას)

დარეგისტრირებულია სახელოსნოების რეესტრში

“ _____ ” წ.

სააგენტოს დირექტორი

სახელი გვარი

.....

ხელმოწერა

ბ.ა.

თარიღი

.....
*საჭირო აღინიშნოს, არასაჭირო გადაიხაზოს.

ავტოსატრანსპორტო საშუალების მოძრაობის პარამეტრების აღმრიცხველი საკონტროლო მონაცემების (ცაქოგრაფების) დაყენების, შემოწმების, ტექნიკური მომსახურებისა და შეკეთების სამუშაოების განმახორციელებელი სახელოსნოების უწყებრივი რეესტრი

რიგ. №	სახელოსნოს რეგისტრაციის		სახელოსნოს დასახელება	სახელოსნოს ხელმძღვანელის სახელი, გვარი	სახელოსნოს ტელეფონი	სახელოსნოს E-mail	მისამართი	მანქანები და მგზების მოსახერხებელი საშუალებების თაობაზე
	№	თარიღი						
1	2	3	4	5	6	7	8	9

(სახელოსნოს დასახელება, მისამართი, ტელეფონი, ფაქსი)

ინფორმაცია

სახელოსნოს მიერ **20** ----- წელს შესრულებული სამუშაოების შესახებ

№	სახელოსნოს მიერ სამუშაოების ჩატარების თარიღი	სახელოსნოს მომსახურების მიმღების დასახელება, მისამართი და ტელეფონი	ავტოსატრანსპორტო საშუალებების		ტაქსორაფის დასახელება, ტიპი (მარკა), მწარმოებელი ქარხნული ნომერი, გამომგების წელი	ტაქსორაფის (ქვეყანა, ქარხანა, ფირმა)	ბოლო შემოწმების ჩატარების თარიღი, გაცემული მოწმობის ნომერი და მისი მოქმედების ვადა	ჩატარებული სამუშაოების სახეობა							
			ტიპი და მარკა	რეგისტრაციის N				საიდენტიფიკაციო N	დაყენება (აქტივაცია)	შემოწმება	ტექ. მომსახურება დააკალიბრება	შეკეთება			

სახელოსნოს ხელმძღვანელი -----
სახელი, გვარი

გ.ა. -----
თარიღი

ხელმოწერა

ANNEX

ATTESTATION OF ACTIVITIES⁴⁶
(REGULATION (EC) 561/2006 OR THE AETR⁴⁷)

To be filled in by typing and signed before a journey. To be kept with the original control device records wherever they are required to be kept

FALSE ATTESTATIONS CONSTITUTE AN INFRINGEMENT

Part to be filled in by the undertaking

- (1) Name of the undertaking: _____
- (2) Street address, postal code, city, country: _____, _____, _____, _____
- (3) Telephone number (including international prefix): _____
- (4) Fax number (including international prefix): _____
- (5) E-mail address: _____

I, the undersigned:

- (6) Name and first name _____
- (7) Position in the undertaking: _____

declare that the driver:

- (8) Name and first name: _____
- (9) Date of birth (day/month/year): ____ / ____ / ____
- (10) Driving licence or identity card or passport number: _____
- (11) who has started to work at the undertaking on (day/month/year): ____ / ____ / ____

for the period:

- (12) from (hour/day/month/year): ____ / ____ / ____
- (13) to (hour/day/month/year): ____ / ____ / ____
- (14) was on sick leave***
- (15) was on annual leave***
- (16) was on leave or rest***
- (17) drove a vehicle exempted from the scope of Regulation (EC) 561/2006 or the AETR***
- (18) performed other work than driving***
- (19) was available***
- (20) Place: _____ Date: _____

Signature: _____

(21) I, the driver, confirm that I have not been driving a vehicle falling under the scope of Regulation (EC) 561/2006 or the AETR during the period mentioned above.

(22) Place: _____ Date: _____

Signature of the driver: _____

⁴⁶ This form is available in electronic and printable versions at the following address: <http://ec.europa.eu>

⁴⁷ European Agreement concerning the Work of Crews of Vehicles engaged in International Road Transport.

*** Choose only one box

კითხვები თვითშემოწმებისათვის

1. 2014 წლის 1 იანვრიდან 22.00-დან 06.00 მდე მართვისას რა განსხვავებული პირობებია დაწესებული?
2. AETR-ს თანახმად როდის შეიძლება დაიწყოს მძღოლმა რეისის შესრულება?
3. AETR-ს თანახმად ერთი დღის განმავლობაში ერთი მძღოლის მიერ რამდენი ავტომობილის მართვა არის ნებადართული?
4. მოიცავს თუ არა ყოველკვირეული დასვენების პერიოდი ყოველდღიურ დასვენების პერიოდებს?
5. დასვენების ორ ყოველკვირეულ პერიოდს შორის (ერთი კვირის განმავლობაში) რამდენი შემცირებულ იყოველდღიური დასვენების პერიოდი შეიძლება ჰქონდეს მძღოლს?
6. შესვენებები ითვლებათუ არა დასვენების ყოველდღიურ პერიოდებად.
7. რა შემთხვევაში შეიძლება რეზერვში ყოფნის დრო ჩაითვალოს როგორც ყოველდღიური დასვენება?
8. რას შეადგენს შესვენების შემცირებული ყოველდღიური პერიოდი?
9. ითვლება თუ არა სათადარიგო მძღოლს შესვენებად საჭესთან მჯდომი მძღოლის გვერდით ყოფნა მოძრაობისას?
10. მოიცავს თუ არა ყოველდღიური დასვენების პერიოდი შესვენების პერიოდს?
11. რა ფერის არის მძღოლის ბარათი?
12. რა ფერის არის კომპანიის ბარათი?
13. რა ფერის არის მაკონტროლებლის ბარათი?
14. რამდენი ბარათი შეიძლება ჰქონდეს მძღოლს?
15. რა ბარათები უნდა გააჩნდეს მძღოლს იმ შემთხვევაში, თუ მძღოლი იმავე დროს არის ინდივიდუალური მეწარმე გადამზიდველი.
16. აუცილებელია თუ არა, რომ სარეზერვო მძღოლის ბარათი ტაქოგრაფში იყოს მოთავსებული?
17. რამდენი წლით გაიცემა მძღოლის ბარათი?
18. რამდენი წლით გაიცემა კომპანიის ბარათი?
19. რამდენი დღის მონაცემებს ინახავს მძღოლის ბარათი?
20. რა უნდა გააკეთოს მძღოლმა თუ მძღოლის ბარათი დაზიანდა, არასწორად ფუნქციონირებს ანდა დაიკარგა?
21. საჭიროა თუ არა მძღოლის ბარათის წარდგენა საზღვრის გადაკვეთისას?
22. რა ხნის განმავლობაში შეიძლება სარეზერვო მძღოლის ბარათი ტაქოგრაფში იყოს მოთავსებული?
23. რა პერიოდულობით უნდა მოხდეს ტაქოგრაფის პერიოდული შემოწმება დადაკალიბრება?
24. რამდენი დღის მარაგი აქვს ტაქოგრაფის მუშაობას?
25. რა უნდა განხორციელდეს ტაქოგრაფის შემოწმების უარყოფითი შედეგების მიღების შემთხვევაში?
26. რას წარმოადგენს ტაქოგრაფის მუდმივა?
27. რას ნიშნავს ტერმინი „ოდომეტრი“?
28. მაქსიმუმ რამდენი დღის მონაცემები შეიძლება გადაიტვიროს ტაქოგრაფიდან გადამზიდველის მონაცემთა ბაზაში?
29. დაისჯება თუ არა სარეზერვო მძღოლი იმ შემთხვევაში, თუ ძირითადი მძღოლი არღვევს უწყვეტად მართვის პირობებს?
30. მძღოლმა, რომელიც მარტო იმყოფება ავტოსატრანსპორტო საშუალებაში, რეისი დაიწყო 21.00 სათზე. რომელ საათზე მოუწევს მას შესვენება?
31. რას ნიშნავს ტერმინი „საერთაშორისო სატრანსპორტო მიმოსვლა“ AETR-ის თანახმად?
32. მოიცავს თუ არა ტერმინი „დასვენება“ რეზერვში ყოფნის დროს?
33. ვის მიერ ივსება მძღოლთა „საქმიანობის დამადასტურებელი ბლანკი“?
34. შეიძლება თუ არა სხვა სამუშაო გათანაბრებული იყოს ყოველკვირეულ დასვენებასთან?
35. რა პარამეტრები ფიქსირდება სარეგისტრაციო ფურცელზე?

გამოყენებული ლიტერატურა

1. „სერთაშორისო საავტომობილო მიმოსვლის მწარმოებელი სატრანსპორტო საშუალებების ეკიპაჟების მუშაობის შესახებ“ 1970 წლის 1 ივლისს ქენევაში ხელმოწერილ ვეროპის შეთანხმება (AETR) და 1B დამატება;
2. Rules on Drivers' Hours and Tachographs Goods vehicles in GB and Europe, Vehicle and Operator Service Agency https://www.gov.uk/government/uploads/system/uploads/attachment_data/file/208091/rules-on-drivers-hours-and-tachographs-goods-vehicles-in-gb-and-europe.pdf
3. ევროსაბჭოს 1985 წლის 20 დეკემბრის №3821/85 რეგლამენტი "საკონტროლო მოწყობილობის შესახებ საგზაო ტრანსპორტის სფეროში";
4. საბჭოს (EEC) 1998 წლის 24 სექტემბრის №2135/98 რეგლამენტი, რომლის მიხედვითაც შედის ცვლილებები საბჭოს (EEC) №3821/85 რეგლამენტში "საკონტროლო მოწყობილობის შესახებ საგზაო ტრანსპორტის სფეროში" და დირექტივაში 88/599/EEC "(EEC) №3820/85 და (EEC) №3821/85 რეგლამენტების გამოყენების შესახებ";
5. ევროპარლამენტისა და საბჭოს 2002 წლის 11 მარტის დირექტივა 2002/15/EC "სავტომობილო გადაზიდვების მწარმოებელი პირების სამუშაო დროის ორგანიზების შესახებ";
6. ევროპარლამენტისა და საბჭოს 2006 წლის 15 მარტის რეგლამენტი (EC) №561/2006 "საგზაო გადაზიდვებთან დაკავშირებული განსაზღვრული სოციალური კანონმდებლობის მარშრუტიზაციის შესახებ, რომლის მიხედვითაც შედის ცვლილებები საბჭოს რეგლამენტებში (EEC) №3821/85 და (EC) №2135/98 და უქმდება რეგლამენტი (EEC) №3820/85";
7. ევროპარლამენტისა და საბჭოს 2006 წლის 15 მარტის დირექტივა 2006/22/EC "ავტოსატრანსპორტო საშუალებების საქმიანობასთან დაკავშირებულ სოციალურ სფეროში მოქმედი კანონმდებლობის შესახებ საბჭოს (EEC) №3820/85 და (EEC) №3821/85 რეგლამენტების სისრულეში მოყვანის მინიმალური პირობებისა და საბჭოს 88/599/EEC დირექტივის გაუქმების შესახებ";
8. ევროპარლამენტისა და საბჭოს 2009 წლის 21 ოქტომბრის (EU) №1073/2009 რეგლამენტი "სავტობუსო მომსახურების სერთაშორისო ბაზარზე დაშვების ზოგადი წესების და (EU) № 561/2006 რეგლამენტში ცვლილების შეტანის შესახებ";
9. საქართველოს ადმინისტრაციულ სამართალდარღვევათა კოდექსი;
10. საქართველოს კანონი „საგზაო მოძრაობის შესახებ“;
11. საქართველოს პრეზიდენტის 2011 წლის 7 აპრილის №187 ბრძანებულება „სერთაშორისო საავტომობილო მიმოსვლის მწარმოებელი სატრანსპორტო საშუალებების ეკიპაჟების მუშაობის შესახებ“ ევროპის შეთანხმებასთან შეერთების თაობაზე“;
12. საქართველოს მთავრობის 2013 წლის 31 დეკემბრის №407 დადგენილება "ტექნიკური რეგლამენტის „სერთაშორისო გადაზიდვების მწარმოებელი ავტოსატრანსპორტო საშუალებების მძღოლთა შრომისა და დასვენების რეჟიმების დამტკიცების შესახებ“;
13. საქართველოს მთავრობის 2013 წლის 31 დეკემბრის №426 დადგენილება "ტექნიკური რეგლამენტის „ავტოსატრანსპორტო საშუალებების მოძრაობის პარამეტრების აღმრიცხველი საკონტროლო მოწყობილობების (ტაქოგრაფების) ექსპლუატაციის წესის დამტკიცების შესახებ“.
14. საქართველოს ეკონომიკისა და მდგრადი განვითარების მინისტრის 2011 წლის 15 აპრილის №1-1/591 ბრძანება "საჯარო სამართლის იურიდიული პირის – სახმელეთო ტრანსპორტის სააგენტოს მიერ გაწეული მომსახურების სახეების, ვადების, საფასურის განაკვეთების, ასევე საფასურის გადახდისა და გადახდილი საფასურის დაბრუნების წესისა და პირობების დამტკიცების შესახებ“.

საქართველოს ეკონომიკისა და მდგრადი განვითარების სამინისტრო
სახელმწიფო ტრანსპორტის სააგენტო
თბილისი, ვაჟა-ფშაველას გამზ. 16.
ტელ: 2 36 55 01
WWW.LTA.GOV.GE