



საერთაშორისო სატრანსპორტო
ფორუმი

ITF(2015)3/FINAL

ტმავ-ის მრავალმხრივი კვრების
სისტემაში საერთაშორისო
საავტომობილო სატვირთო
ბალაზიდვების ოპერაციების
ხარისხის ქართია

ხარისხის ქართის კონსოლიდირებული ტექსტი მიღებულია
საერთაშორისო სატრანსპორტო ფორუმის ევროპული წევრი
სახელმწიფოების ტრანსპორტის მინისტრთა მიერ

ინგლისურენოვანი ორიგინალის ქართული თარგმანი
თბილისი
2019 წელი



გამოიყენება მხოლოდ სამსახურებრივი მიზნებისთვის

საერთაშორისო სატრანსპორტო ფორუმი

15 ივნისი, 2015 წ.

ქართული - ორიგინალი ინგლისური

საერთაშორისო სატრანსპორტო ფორუმი
საერთაშორისო სატრანსპორტო ფორუმი

თბილისის (ტრანსპორტის მინისტრთა ევროპის კონფერენციის) მრავალმხრივი კვლევის ხისტიმეტი საერთაშორისო საავტომობილო სამართლო გადაზიდვების ოპერაციების ხარისხის ქართული

ხარისხის ქართული კონსოლიდირებული ტექსტი წარმოდგენილია საერთაშორისო სატრანსპორტო ფორუმის ევროპული წევრი სახელმწიფოების ტრანსპორტის მინისტრთა მიერ, გერმანიაში, ქ. ლაიფციგში 2015 წლის 28 მაისს გამართული მინისტრთა დახურული სხდომის დღის წესრიგის მე-4 პუნქტის მიხედვით.

JT03378020

სრული დოკუმენტი ორიგინალის ფორმატით ხელმისაწვდომია ონლაინ საინფორმაციო სამსახურში.

მოცემული დოკუმენტი და მის შემადგენლობაში წარმოდგენილი რუკები არ ზღუდავს ნებისმიერი ტერიტორიის სტატუსს ან სუვერენიტეტს, დადგენილ საერთაშორისო საზღვრებსა და სადემარკაციო ხაზებს, ასევე ნებისმიერი ტერიტორიის, ქალაქის ან რაიონის დასახელებას.

**ტმეკ-ის (ტრანსპორტის მინისტრთა ევროპის კონფერენციის)
მრავალმხრივი კვლევის სისტემაში საერთაშორისო საავტომობილო
სატვირთო გადაზიდვების ოპერაციების
ხარისხის ქართში**

თავი I – გამოყენების არეალი და განმარტებები

1. გამოყენების არეალი

მოცემული ქარტია გამოიყენება ტმეკ-ის მრავალმხრივი კვლევის ფარგლებში საერთაშორისო საავტომობილო სატვირთო გადაზიდვებთან დაკავშირებით. ის წარმოადგენს ტმეკ-ის მრავალმხრივი კვლით¹ სარგებლობასთან დაკავშირებით საჯარო მოხელეებსა და გადაზიდვებისთვის განკუთვნილი სახელმძღვანელოს დამატებით დებულებებს, რომელშიც დაკონკრეტებულია აღნიშნული სისტემის შესაბამისად გავრცელებული ნებართვების მახასიათებლები, ასევე მათი გამოყენების პირობები და არეალი. ქარტიის დებულებები შეიძლება გამოყენებულ იქნას, აგრეთვე, საერთაშორისო გადაზიდვებისა და მგზავრთა გადაყვანის შესახებ ორმხრივ და მრავალმხრივ შეთანხმებებში, აუცილებელ ცვლილებებთან ერთად, თუ დაინტერესებული მხარეები ამგვარად გადაწყვეტენ.

მოცემული ქარტია გავლენას არ ახდენს ევროკავშირის სამართალზე, ევროპული ეკონომიკური სივრცის შესახებ შეთანხმების დებულებებზე ან ევროკავშირის წევრ და არაწევრ სახელმწიფოებს, რომლებიც წარმოადგენენ ტმეკ-ის მრავალმხრივი კვლევის სისტემის წევრ სახელმწიფოებს, შორის გაფორმებულ შეთანხმებებზე, ასევე გაეროს კონვენციებსა და შეთანხმებებზე, რომლებიც ვრცელდება საერთაშორისო საავტომობილო სატვირთო გადაზიდვებზე.

2. განმარტებები

წინამდებარე ქარტიაში გამოყენებული განმარტებები არის სახელმძღვანელოს პირველ თავში წარმოდგენილი განმარტებების იდენტური. გარდა ამისა, მოცემული ქარტიის მიზნებისათვის გამოიყენება შემდეგი განმარტებები:

- 2.1. „საერთაშორისო საავტომობილო სატვირთო გადაზიდვების ოპერატორის საქმიანობა“ ნიშნავს ნებისმიერი საწარმოს საქმიანობას, რომელიც ასრულებს საერთაშორისო საავტომობილო სატვირთო გადაზიდვებს დაქირავებით ან ანაზღაურებით, მრავიანი სატრანსპორტო საშუალებებით ან სატრანსპორტო საშუალებების კომბინაციით;
- 2.2. „ტრანსპორტის მენეჯერი“ ნიშნავს საწარმოს მიერ დაქირავებულ ფიზიკურ პირს, ხოლო თუ ეს საწარმო თავად არის ფიზიკური პირი, მაშინ აღნიშნულ პირს ან, სადაც გათვალისწინებულია, აღნიშნული საწარმოს მიერ ხელშეკრულების საფუძველზე დანიშნულ სხვა ფიზიკურ პირს, რომელიც ეფექტურად და მუდმივად ახორციელებს მითითებული საწარმოს სატრანსპორტო საქმიანობას;
- 2.3. „საერთაშორისო საავტომობილო სატვირთო გადაზიდვების ოპერატორის საქმიანობის ნებართვა“ ნიშნავს ადმინისტრაციულ გადაწყვეტილებას, რომელიც ანიჭებს უფლებამოსილებას იმ საწარმოს, რომელიც აკმაყოფილებს

¹ ტმეკ-ის მრავალმხრივი კვლევა: მომხმარებლის სახელმძღვანელო, 2014 [©ITF/IRU]

მოქმედი რეგულაციების პირობებს, შეასრულოს საერთაშორისო საავტომობილო სატვირთო გადაზიდვების ოპერატორის ფუნქციები;

- 2.4. „კომპეტენტური ორგანო“ ნიშნავს წევრი სახელმწიფოს ეროვნულ, რეგიონალურ ან ადგილობრივ ორგანოს, რომელიც საერთაშორისო საავტომობილო სატვირთო გადაზიდვების ოპერატორის საქმიანობის ნებართვის გაცემის მიზნით ამოწმებს, აკმაყოფილებს თუ არა ნებისმიერი საწარმო წინამდებარე ქარტით გათვალისწინებულ პირობებს და რომელიც უფლებამოსილია გასცეს, შეაჩეროს ან გააუქმოს საერთაშორისო საავტომობილო სატვირთო გადაზიდვების ოპერატორის საქმიანობის განხორციელების ნებართვა;
- 2.5. „რეგისტრაციის ქვეყანა“ ნიშნავს იმ წევრ სახელმწიფოს, რომელშიც საწარმო არის სამართლებრივად დაფუძნებული, მიუხედავად იმისა, რომ მისი ტრანსპორტის მენეჯერი შეიძლება სხვა ქვეყნიდან იყოს.

თავი II – ტმეკ-ის ნებართვების მომხმარებელ სატრანსპორტო საწარმოებთან დაკავშირებით მოქმედი დებულებები

1. ზოგადი დებულებები

- 1.1. ტმეკ-ის მრავალმხრივი კვოტის ფარგლებში საერთაშორისო საავტომობილო სატვირთო გადაზიდვების შესრულების მსურველი საწარმოები უნდა ფლობდნენ რეგისტრაციის ქვეყნის კომპეტენტური ორგანოს მიერ გაცემულ ნებართვას, რომელიც ადასტურებს მათ შესაძლებლობას, შეასრულონ საერთაშორისო საავტომობილო სატვირთო გადაზიდვების ოპერატორის საქმიანობა.
- 1.2. ტმეკ-ის მრავალმხრივი ნებართვის თანახმად საერთაშორისო საავტომობილო სატვირთო გადაზიდვების მსურველმა საავტომობილო სატვირთო გადაზიდვების შემსრულებელმა საწარმოებმა უნდა წარმოადგინონ მტკიცებულება, რომ:
- ისინი აკმაყოფილებენ წევრ სახელმწიფოში დაფუძნების პირობებს;
 - გააჩნიათ კარგი რეპუტაცია;
 - გააჩნიათ სათანადო ფინანსური მდგომარეობა;
 - გააჩნიათ პროფესიული კომპეტენტურობა.
- გამცემი ორგანო უფლებამოსილია გააუქმოს ტმეკ-ის ნებართვა იმ შემთხვევაში, თუ წინამდებარე მუხლში ზემოთ მითითებული პირობები აღარ შესრულდება; აღნიშნულ შემთხვევაში იმოქმედებს ქარტიის IV თავის 4.3 მუხლით გათვალისწინებული დებულებები.

2. დაფუძნების პირობები

- 2.1. საწარმო, რომელიც წარმოადგენს საერთაშორისო საავტომობილო სატვირთო გადაზიდვების ოპერატორს და სურს საერთაშორისო საავტომობილო სატვირთო გადაზიდვების შესრულება ტმეკ-ის მრავალმხრივი ნებართვის საფუძველზე, უნდა იყოს დაფუძნებული (რეგისტრირებული) წევრ სახელმწიფოში მყარ და ქმედუნარიან საფუძველზე.
- 2.2. ამ მიზნით, აღნიშნულმა საწარმომ უნდა:
- იქონიოს განკარგულებაში აღნიშნულ წევრ სახელმწიფოში მდებარე დაწესებულება შენობა-ნაგებობებთან ერთად, სადაც ის შეინახავს მის ძირითად საქმიან დოკუმენტაციას, კერძოდ, საბუღალტრო დოკუმენტ-

ტაციას, კადრების მართვის დოკუმენტებს, სატრანსპორტო საშუალებების მართვისა და დასვენების რეჟიმების შესახებ მონაცემების შემცველ დოკუმენტებსა და ნებისმიერ სხვა დოკუმენტს, რომლებზე წვდომაც უნდა ჰქონდეს კომპეტენტურ ორგანოს მისი ეროვნული კანონმდებლობის შესაბამისად;

- b) იქონიოს განკარგულებაში ერთი ან რამდენიმე სატრანსპორტო საშუალება, რომლებიც იქნება რეგისტრირებული ან სხვაგვარად დაშვებული ექსპლუატაციაში აღნიშნული წევრი სახელმწიფოს კანონმდებლობის შესაბამისად, მიუხედავად იმისა, წარმოდგენილი იქნება თუ არა აღნიშნული სატრანსპორტო საშუალებები სრულ საკუთრებაში ან, მაგალითად, შექმნილი განვადებით ან იჯარისა თუ ლიზინგის ხელშეკრულებით.
- c) უზრუნველყოს ეფექტური და უწყვეტი ოპერაციები, დაკავშირებული (ბ) ქვეპუნქტში მითითებულ სატრანსპორტო საშუალებებთან აუცილებელი ადმინისტრაციული აღჭურვილობით, ასევე შესაბამისი მოწყობილობებითა და დანადგარებით აღნიშნულ წევრ სახელმწიფოში მდებარე საოპერაციო ცენტრში.

3. კარგი საქმიანი რეპუტაცია

- 3.1. ნებისმიერმა საწარმომ, რომელიც ახორციელებს საერთაშორისო საავტომობილო სატვირთო გადაზიდვებს და სურს ტმეკ-ის მრავალმხრივი ნებართვით სარგებლობა, უნდა წარმოადგინოს მისი კარგი რეპუტაციის მტკიცებულება. ამ მიზნით, კარგი საქმიანი რეპუტაციასთან დაკავშირებულ მოთხოვნებს უნდა აკმაყოფილებდეს სატრანსპორტო საწარმო, „ტრანსპორტის მენეჯერი“ თანამდებობაზე დანიშნული ფიზიკური პირი და წევრი სახელმწიფოს მოქმედი კანონმდებლობით განსაზღვრული ნებისმიერი სხვა პასუხისმგებელი პირი ან ორგანო. აღნიშნული პასუხისმგებელი პირ(ებ)ი, ვალდებულია, ჰქონდეს რეალური კავშირი ამ საწარმოსთან, თანამშრომლის, დირექტორის, მფლობელის, აქციონერის ან ადმინისტრატორის რანგში.
- 3.2. იმ ფაქტის განსაზღვრისას აკმაყოფილებს თუ არა საწარმო კარგ რეპუტაციასთან დაკავშირებულ მოთხოვნას, შესწავლილ უნდა იქნას საწარმოს საქმიანობა, მისი ტრანსპორტის მმართველ(ებ)ის და წევრი სახელმწიფოში შესაბამის პასუხისმგებელ თანამდებობაზე მყოფი ნებისმიერი სხვა პირის საქმიანობა. კარგი საქმიანი რეპუტაციის გათვალისწინებით ნებისმიერი ინფორმაცია ნასამართლეობის, ჯარიმების ან დარღვევების შესახებ, უნდა შეიცავდეს ინფორმაციას არა მხოლოდ საწარმოს, არამედ, ასევე, მისი მმართველ(ებ)ის და წევრ სახელმწიფოში შესაბამის პასუხისმგებელ თანამდებობაზე მყოფი ნებისმიერი სხვა პირის შესახებ. კარგი რეპუტაციის პირობა ჩაითვლება შესრულებულად იმ შემთხვევაში, თუ სატრანსპორტო საწარმო და მისი ტრანსპორტის მენეჯერ(ებ)ი/ პასუხისმგებელი პირ(ებ)ი:
 - a) არ ყოფილა (ყოფილან) გამოცხადებული არამიზანშეწონილად საავტომობილო სატვირთო გადაზიდვების შემსრულებელი ოპერატორის საქმიანობისთვის;
 - b) არ ყოფილა (ყოფილან) ნასამართლევი სერიოზული სისხლის სამართლის დანაშაულისთვის ან არ დაკისრებია (დაკისრებიათ) ჯარიმა

- მოქმედი ეროვნული ნორმების დარღვევისთვის ისეთ სფეროებში, როგორცაა, მაგალითად, ვაჭრობის შესახებ კანონი, გადახდისუნარობის შესახებ კანონი, შრომის ანაზღაურებისა და შესაბამისი პროფესიით დასაქმების პირობები, საგზაო მოძრაობა, სამსახურებრივი პასუხისმგებლობა, ადამიანებით ან ნარკოტიკული საშუალებებით ვაჭრობა;
- c) არ ყოფილა (ყოფილან) ნასამართლევი სერიოზული სისხლის სამართლის დანაშაულისთვის ან არ დაკისრებია (დაკისრებიათ) ჯარიმა მოქმედი ეროვნული ნორმების დარღვევისთვის ისეთ სფეროებში, როგორცაა, მაგალითად, საქმიანობაზე დაშვება, საერთაშორისო საავტომობილო სატვირთო გადაზიდვების ბაზარზე დაშვება, მძღოლების საწყისი კვალიფიკაცია და პერიოდული გადაზიდვა, ცხოველების გადაყვანა;
- d) არ ყოფილა (ყოფილან) ნასამართლევი სამართალდარღვევის ჩადენისთვის ან არ დაკისრებია (დაკისრებიათ) ჯარიმა ყველაზე სერიოზული წესების დარღვევისათვის, ისეთის როგორცაა:
- i) მძღოლების მიერ სატრანსპორტო საშუალების მართვისა და დასვენების პერიოდის თვალსაზრისით, მართვის ხანგრძლივობის მაქსიმალური 6-დღიანი ლიმიტის ან ორი კვირის 25%-ით ან მეტით გადაჭარბება; ან, ყოველდღიური მუშაობის პერიოდის განმავლობაში, ყოველდღიური მართვის მაქსიმალური ლიმიტის 50%-ით ან მეტით გადაჭარბება შესვენების ან არანაკლებ 4.5 საათიანი უწყვეტი დასვენების გარეშე;
 - ii) ჩამწერი ან სხვა საკონტროლო მოწყობილობების მონტაჟის თვალსაზრისით, ანალოგური ან ციფრული ტაქოგრაფის და/ან სიჩქარის შემზღუდავი მოწყობილობის არარსებობა ან ყალბი მოწყობილობის გამოყენება, რომელსაც შეუძლია შეცვალოს საკონტროლო მოწყობილობის და/ან სიჩქარის შემზღუდავი მოწყობილობის მიერ დაფიქსირებული მონაცემები, ან სარეგისტრაციო მონაცემების ან ტაქოგრაფიდან ჩამოტვირთული მონაცემების და/ან მძღოლის ბარათის გაყალბება;
 - iii) საერთაშორისო გადაზიდვებში გამოყენებული კომერციული სატრანსპორტო საშუალებების შემთხვევაში, რომლებიც ეწვეიან საქმიანობას გზისთვის ვარგისობის მოქმედი სერტიფიკატის გარეშე, თუ ასეთი დოკუმენტი მოითხოვება მოქმედი რეგულაციებით და/ან მოძრაობენ ძალიან სერიოზული პრობლემებით, მათ შორის სამუხრუჭო სისტემის, საჭის ბერკეტის, თვლების / საბურავების, საკიდრის ან შასის დაზიანებით, რაც საგზაო უსაფრთხოებას შეუქმნის ისეთ უშუალო რისკს, რაც გამოიწვევს აღნიშნული სატრანსპორტო საშუალების მოძრაობის შეწყვეტის თაობაზე გადაწყვეტილების მიღებას;
 - iv) სახიფათო ტვირთის საგზაო გადაზიდვების უსაფრთხოების თვალსაზრისით, ისეთი სახიფათო ტვირთის გადაზიდვა, რომლის გადაზიდვა აკრძალულია ან ამგვარი ტვირთის გადაზიდვა აკრძალულ ან არანებადართულ ტარაში ან სატრანსპორტო საშუალებაზე მათი სახიფათო ტვირთის სახით მითითების გა-

რუმე, რაც ქმნის საფრთხეს ადამიანის სიცოცხლისთვის ან გარემოსთვის იმდენად, რომ ეს გამოიწვევს აღნიშნული სატრანსპორტო საშუალების მოძრაობის შეწყვეტის თაობაზე გადაწყვეტილების მიღებას;

- v) მართვის მოწმობის (ლიცენზიის) თვალსაზრისით, გადაზიდვა მოქმედი მართვის მოწმობის (ლიცენზიის) გარეშე;
- vi) საკონტროლო მოწყობილობის გამოყენების თვალსაზრისით, სატრანსპორტო საშუალების მართვა მძღოლის ტაქოგრაფის ყალბი მუხსიერების ბარათით, ან ისეთი ბარათით, რომელიც არ ეკუთვნის ამ მძღოლს, ან გაცემულია ყალბი განცხადებებისა და/ან გაყალბებული დოკუმენტების საფუძველზე;
- vii) საერთაშორისო გადაზიდვებში გამოყენებული კომერციული სატრანსპორტო საშუალებების მაქსიმალური მასისა და განაბრების თვალსაზრისით, ტვირთის გადაზიდვა დატვირთულ მდგომარეობაში მაქსიმალური დასაშვები მასის 20%-ით ან მეტით გადაჭარბებული წონით იმ სატრანსპორტო საშუალებებისთვის, რომელთა დატვირთულ მდგომარეობაში დასაშვები წონა აღემატება 12 ტონას, და 25%-ით ან მეტით იმ სატრანსპორტო საშუალებების შემთხვევაში, რომელთა დატვირთულ მდგომარეობაში დასაშვები წონა არ აღემატება 12 ტონას. იმ შემთხვევაში, თუ სატრანსპორტო საწარმო ან მისი მმართველ(ებ)ი / პასუხისმგებელი პირ(ებ)ი ადრე იყო ან იყვნენ ნასამართლევი ერთ ან რამდენიმე წევრ სახელმწიფოში დანაშაულებრივ ქმედებასთან დაკავშირებით, ან გამოტანილი ჰქონდა(თ) განაჩენი ზემოაღნიშნული ერთ-ერთი ყველაზე სერიოზული სამართალდარღვევის გამო, რეგისტრაციის წევრი სახელმწიფოს კომპეტენტურმა ორგანომ უნდა დაიწყოს შესაბამისი ადმინისტრაციული პროცედურა დროულად და სათანადო წესით, რათა დადგინდეს, კონკრეტული გარემოებების გათვალისწინებით, მოცემულ შემთხვევაში კარგი საქმიანი რეპუტაციის დაკარგვა გახდება თუ არა არაპროპორციული ღონისძიება. ნებისმიერი დასკვნა დაფუძნებული უნდა იყოს მყარ საფუძველზე და ჯეროვნად უნდა დასაბუთდეს. თუ კომპეტენტური ორგანო არ გამოიტანს დასკვნას, რომ კარგი საქმიანი რეპუტაციის დაკარგვა წარმოადგენს არაპროპორციულ ღონისძიებას, გასამართლება ან დასჯა გამოიწვევს კარგი საქმიანი რეპუტაციის დაკარგვას.

- e) თუ კარგ საქმიან რეპუტაციასთან დაკავშირებული პირობები არ შესრულდება, წინა პუნქტებში მითითებული მოთხოვნა არ ჩაითვლება დაკმაყოფილებულად მანამ, სანამ არ მოხდება შესაბამისი საწარმოსა და პასუხისმგებელი პირ(ებ)ის რეაბილიტაციის ღონისძიებების ან სხვა ეკვივალენტური ზომების მიღება ეროვნული კანონმდებლობის შესაბამისი დებულებების თანახმად.

3.3. აღნიშნული წესით დანიშნული პასუხისმგებელი პირ(ებ)ი უნდა ცხოვრობდეს (ცხოვრობდნენ) წევრ სახელმწიფოში და პასუხს აგებდეს (აგებდნენ)

სატრანსპორტო საწარმოს სატრანსპორტო საქმიანობის ეფექტურ და უწყვეტ მართვაზე, რაც გულისხმობს სატრანსპორტო საშუალებების ტექნიკური მოვლა-პატრონობის მართვას, სატრანსპორტო ხელშეკრულებებისა და დოკუმენტების შემოწმებას, საბაზისო ბუღალტრულ აღრიცხვას, ტვირთებისა და სერვისების განაწილებას მძღოლებსა და სატრანსპორტო საშუალებებს შორის და უსაფრთხოების პროცედურების შემოწმებას. დანიშნული პასუხისმგებელი პირის მიერ მისი კარგი რეპუტაციის დაკარგვის შემთხვევაში, კომპეტენტურმა ორგანომ უნდა გამოაცხადოს იგი საწარმოს სატრანსპორტო საქმიანობის ხელმძღვანელობისთვის შეუფერებელ პირად.

4. პროფესიული კომპეტენტურობა

- 4.1. „პროფესიული კომპეტენტურობა“ გულისხმობს საკმარისი ცოდნის ფლობას საერთაშორისო საავტომობილო სატვირთო გადაზიდვების ოპერატორის ფუნქციების სათანადოდ და ეფექტიანად შესასრულებლად.
- 4.2. სატრანსპორტო ოპერატორების ცოდნასთან დაკავშირებული მოთხოვნები, რომლებიც დასტურდება გამოცდით
- პირს ან პირებს, რომლებიც პასუხისმგებელი არიან საავტომობილო სატვირთო გადაზიდვებში ჩართული იმ საწარმოს სატრანსპორტო საქმიანობის ეფექტურ და მუდმივ მართვაზე, რომლებიც სარგებლობენ ტმეკ-ის მრავალმხრივი ნებართვით და აკმაყოფილებენ კარგ რეპუტაციასთან დაკავშირებულ მოთხოვნებს, უნდა ჰქონდეთ საკმარისი ცოდნა და მიაღწიონ პრაქტიკული კომპეტენტურობის იმ დონეს, რაც აუცილებელია საერთაშორისო საავტომობილო სატვირთო გადაზიდვების ოპერატორის ფუნქციების სათანადოდ და ეფექტურად შესრულებისათვის.
 - კერძოდ, საჭირო ცოდნა ვრცელდება შემდეგ საგნებზე: სავაჭრო და ფინანსური ბიზნესის ადმინისტრირება; ტექნიკური სტანდარტები და ოპერაციები; საგზაო უსაფრთხოება; ბაზარზე დაშვება; ვაჭრობის სამართლის ელემენტები; სოციალური და შრომითი სამართლის ელემენტები; სამოქალაქო სამართლის ელემენტები; საგადასახადო კანონმდებლობის ელემენტები. დანართი 1 შეიცავს იმ საგნების ჩამონათვალს, რაც ითვლება მინიმალურად პროფესიული კომპეტენტურობის ოფიციალური აღიარებისათვის. სასურველი ცოდნის ნებისმიერი სხვა ჩამონათვალი შეიძლება იყოს მისაღები იმ პირობით, თუ ის ჩაითვლება საავტომობილო ტრანსპორტის სამუშაო ჯგუფის მიერ ეკვივალენტურად.
 - პროფესიული კომპეტენტურობის დემონსტრირება ხდება სავალდებულო წერილობითი გამოცდის ჩაბარების შედეგად, რომელსაც შეიძლება დაემატოს ზეპირი გამოცდა. აღნიშნული გამოცდებით უნდა დადასტურდეს, მიაღწიეს თუ არა განმცხადებელმა - სატრანსპორტო გადაზიდვების ოპერატორმა წინა პუნქტში ჩამოთვლილ საგნებში ცოდნის საჭირო დონეს და, კერძოდ, შეუძლია თუ არა, გამოიყენოს აღნიშნულ საგნებთან დაკავშირებული ხელსაწყოები და მეთოდები და განახორციელოს შესაბამის ხელმძღვანელობასა და კო-

ორდინირებასთან დაკავშირებული მოვალეობები. წევრ სახელმწიფოებს შეუძლიათ მიიღონ გადაწყვეტილება იმ პირების გამოცდებისგან გათავისუფლების თაობაზე, რომლებიც წარმოადგენენ მტკიცებულებას, რომ ისინი ერთ ან რამდენიმე წევრ სახელმწიფოში უწყვეტად ხელმძღვანელობდნენ საავტომობილო გადაზიდვების საწარმოს წინამდებარე დებულებების კანონიერ ძალაში შესვლიდან 10 წლის განმავლობაში.

- 4.3. გამოცდის ორგანიზება და ავტორიზებული საგამოცდო ორგანოების აკრედიტაცია
- a) წინა მუხლში მითითებული გამოცდების ორგანიზება უნდა მოხდეს მე-2 დანართში გათვალისწინებული პროცედურების შესაბამისად, რა შემთხვევაშიც წევრ სახელმწიფოებს უფლება აქვთ, მოითხოვონ წინასაგამოცდო მოსამზადებელი სწავლების ჩატარება. ასევე, დასაშვებია სხვა საგამოცდო პროცედურებიც იმ პირობით, რომ მათი აღიარება მოხდება ეკვივალენტურად საავტომობილო ტრანსპორტის სამუშაო ჯგუფის მიერ.
 - b) წევრი სახელმწიფოების მხრიდან, მხოლოდ აღნიშნული მიზნისთვის მათ მიერ დადგენილი კრიტერიუმების შესაბამისად ჯეროვნად დამტკიცებულ უწყებებსა და ორგანოებს შეუძლიათ ამგვარი წერილობითი და ზეპირი გამოცდების ორგანიზება და სერტიფიცირება. წევრმა სახელმწიფოებმა რეგულარულად უნდა შეამოწმონ, რომ პირობები, რომლებშიც აღნიშნული უწყებები და ორგანოები ატარებენ გამოცდებს, შეესაბამება მითითებულ პროცედურებს. აკრედიტაცია შესაძლებელია გაუქმდეს ან შეჩერდეს, თუ აკრედიტაციის პირობები აღარ შესრულდება.
 - c) წინასაგამოცდო მოსამზადებელი სწავლების საჭიროებისას, ის უნდა ჩატარდეს წევრი სახელმწიფოს მიერ დადგენილი კრიტერიუმების შესაბამისად ჯეროვნად უფლებამოსილი უწყებების ან ორგანოების მიერ. აღნიშნული ორგანოები უნდა იმყოფებოდნენ ისეთ მდგომარეობაში, რომ შეძლონ კანდიდატებისთვის ხარისხიანი სწავლების შეთავაზება გამოცდებისთვის მოსამზადებლად, ასევე გადამზადება, რათა სატრანსპორტო ოპერატორებმა, სურვილის შემთხვევაში, შეძლონ ცოდნის გაღრმავება. მაგალითისთვის, ლიცენზიის მოსაპოვებლად აღნიშნულმა ცენტრებმა უნდა წარმოადგინონ შემდეგი ინფორმაცია: შესაბამისი ატესტაციისა და სწავლების პროგრამა, შესწავლილი საგნების მითითებით და სწავლების შემოთავაზებული გეგმისა და მეთოდის განსაზღვრით. აღნიშნული სწავლების პროგრამაში მითითებული უნდა იყოს გამოცდებისთვის საჭირო საგნები, ინსტრუქტორთა კვალიფიკაციისა და სპეციალიზაციის აუცილებელი დონე და უნდა ითვალისწინებდეს ინფორმაციას იმ შენობა-ნაგებობის შესახებ, სადაც ტარდება სწავლება, ასევე სასწავლო მასალისა და სწავლებაში მონაწილეობის პირობების (მსმენელთა რაოდენობის) შესახებ. წევრმა სახელმწიფოებმა რეგულარულად უნდა შეამოწმონ, რომ შესაბამისი სააგენტოები მუდმივად აკმაყოფილებდნენ მათი აკრედიტაციის კრიტერიუმებს. აკრედიტაცია შე-

საძლებელია გაუქმდეს ან შეჩერდეს იმ შემთხვევაში, თუ აღნიშნული პირობები აღარ შესრულდება.

- 4.4. პროფესიული კომპეტენტურობის სერტიფიკატი
- a) კანდიდატებს, რომლებიც ჩააბარებენ გამოცდებს, გადაეცემათ შესაბამისი სერტიფიკატი შესაბამისი უწყებების ან უფლებამოსილი ორგანიზების მიერ, პროფესიული კომპეტენტურობის დადასტურების მიზნით. აღნიშნული სერტიფიკატი, რომელზეც მითითებული იქნება მისი გამცემი შესაბამისი უწყების ან ჯეროვნად უფლებამოსილი ორგანოს ბეჭედი, არ ექვემდებარება გადაცემას სხვა პირის მიმართ. მოწმობა უნდა დამზადდეს მე-3 დანართში წარმოდგენილი ნიმუშის მიხედვით და ზუსტი შესაბამისობის დაცვით. დასაშვებია ნებისმიერი სხვა ნიმუში, რომელიც ჩაითვლება ეკვივალენტურად საავტომობილო ტრანსპორტის სამუშაო ჯგუფის მიერ.
- b) საავტომობილო ტრანსპორტის საერთაშორისო კავშირის აკადემიის მიერ დამტკიცებული სტანდარტები საგამოცდო და სასწავლო ცენტრების სერტიფიცირებასთან დაკავშირებით, ასევე პროფესიული კომპეტენტურობის სერტიფიკატების გაცემასთან დაკავშირებით, აღიარებულია სტანდარტული ნიმუშის სახით. აღნიშნული ცენტრების მიერ გაცემული სერტიფიკატები ჩაითვლება ტმეკ-ის მრავალმხრივი კვლევის მოთხოვნების შესაბამისად იმ პირობით, თუ მათზე წარმოდგენილი იქნება აღნიშნულ სფეროში კომპეტენტური ტმეკ-ის წევრი სახელმწიფოების ეროვნული ორგანიზების ხელმოწერა.
5. **ფინანსური მდგომარეობა**
- 5.1. „ფინანსური მდგომარეობა“ გულისხმობს საწარმოს საქმიანობის ჯეროვნად დაწყებისა და მართვის უზრუნველსაყოფად საჭირო ფინანსური რესურსების ფლობას. საწარმო, რომელიც ასრულებს საავტომობილო სატვირთო გადაზიდვების ოპერატორის ფუნქციებს და სურს, ჰქონდეს ტმეკ-ის მრავალმხრივი ნებართვების ფლობის შესაძლებლობა, ყოველთვის უნდა ასრულებდეს საანგარიშო წლის განმავლობაში მის ფინანსურ ვალდებულებებს.
- 5.2. ამ მიზნით, საწარმომ უნდა მოახდინოს იმ ფაქტის დემონსტრირება, ყოველწლიური ფინანსური ანგარიშგების (ბალანსის, მოგება-ზარალის ანგარიშის და ნებისმიერი აუცილებელი დანართის) საფუძველზე, რომელიც დამოწმებული იქნება აუდიტორის ან ეროვნული კანონმდებლობის შესაბამისად ჯეროვნად აკრედიტებული/უფლებამოსილი პირის მიერ, რომ მას ყოველ წელს გააჩნია კაპიტალი და რეზერვები მინიმუმ 9,000 ევროს (ან ეროვნულ ვალუტაში ეკვივალენტური თანხის) ოდენობით იმ შემთხვევაში, თუ მხოლოდ ერთი სატრანსპორტო საშუალება გამოიყენება, და 5,000 ევროს (ან ეროვნულ ვალუტაში ეკვივალენტური თანხის) ოდენობით ყოველი დამატებით გამოყენებული ავტოსატრანსპორტო საშუალების შემთხვევაში. შესაძლებელია მისაღები იყოს ნებისმიერი სხვა პოზიცია კაპიტალთან და რეზერვებთან დაკავშირებით იმ პირობით, თუ ეს აღიარებული იქნება ეკვივალენტურად საავტომობილო ტრანსპორტის სამუშაო ჯგუფის მიერ და იქნება ისეთივე მკაცრი, როგორც ზემოთ მითითებული ფინანსური პოზიციები.
- 5.3. წლიური ფინანსური ანგარიშგებებით გათვალისწინებულ ინფორმაციას-

თან ერთად, ფინანსური მდგომარეობის შეფასებისას შესაძლებელია მხედველობაში იქნას მიღებული ისეთი ელემენტები, როგორიცაა საწარმოსთვის ხელმისაწვდომი თანხები, მათ შორის საბანკო დეპოზიტები, ოვერდრაფტი და სესხის აღების შესაძლებლობა; მისი აქტივები, მათ შორის ის საქონელი, რომლის უზრუნველყოფაც საწარმოს შეეძლება გირაოს სახით, ასევე საბრუნავი კაპიტალი.

- 5.4. კომპეტენტურ ორგანოს შეუძლია განაცხადოს თანხმობა ან მოითხოვოს საწარმოს მიერ მისი ფინანსური მდგომარეობის დემონსტრირება ისეთი დამადასტურებელი დოკუმენტების საშუალებით, როგორიცაა საბანკო გარანტია (საჭიროების შემთხვევაში დამატებითი გირაოს ან უზრუნველყოფის სახით) ან დაზღვევა, მათ შორის პროფესიული პასუხისმგებლობის დაზღვევა, ერთი ან რამდენიმე ბანკისგან ან სხვა ფინანსური ინსტიტუტებისგან, იმ სადაზღვევო კომპანიების ჩათვლით, რომლებიც უზრუნველყოფენ საწარმოსთვის ერთობლივ გარანტიას წინამდებარე თავის 5.2 პუნქტში მითითებულ თანხებთან დაკავშირებით.
- 5.5. წინა პუნქტებში მითითებული წლიური ანგარიშები და გარანტიები გამოიყენება იმ წევრ სახელმწიფოში დაფუძნებულ ეკონომიკურ საწარმოსთან დაკავშირებით, რომელსაც მან მიმართა ტმეკ-ის ნებართვასთან დაკავშირებით და არა რომელიმე სხვა წევრ სახელმწიფოში რეგისტრირებულ ნებისმიერ სხვა საწარმოსთან დაკავშირებით.

თავი III – ტმეკ-ის ნებართვის ფარგლებში საერთაშორისო საავტომობილო სატვირთო გადაზიდვების შემსრულებელ სატრანსპორტო საშუალებების მძღოლებთან დაკავშირებული დებულებები

1. სატრანსპორტო საშუალებების მართვის და დასვენების პერიოდები
- 1.1. საერთაშორისო საავტომობილო მიმოსვლის შემსრულებელი სატრანსპორტო საშუალებების ეკიპაჟების მუშაობის შესახებ ევროპის 1970 წლის 1 ივლისის შეთანხმების (AETR) დებულებები მასში შემდგომ განხორციელებულ ცვლილებებთან ერთად ან ეკვივალენტური რეგლამენტები² ვრცელდება ტმეკ-ის ნებართვის ფარგლებში განხორციელებულ ყველა საერთაშორისო საავტომობილო სატვირთო გადაზიდვის ოპერაციაზე. ტმეკ-ის ნებართვის ფარგლებში განხორციელებული ნებისმიერი საერთაშორისო საავტომობილო სატვირთო გადაზიდვისას, საწარმომ და ეკიპაჟის წევრებმა უნდა დააკმაყოფილონ AETR შეთანხმებაში გათვალისწინებული დებულებები სატრანსპორტო საშუალების მართვისა და დასვენების პერიოდის და ეკიპაჟის შემადგენლობის შესახებ.
- 1.2. AETR შეთანხმებით გათვალისწინებული დებულებების შესაბამისად, ტმეკ-ის ნებართვის ფარგლებში საერთაშორისო სატრანსპორტო სატვირთო გადაზიდვისთვის გამოყენებული სატრანსპორტო საშუალებები აღჭურვილი უნდა იყოს საკონტროლო მოწყობილობით, რომელთა კონსტრუქციის,

² AETR შეთანხმების ნებისმიერი მითითება ხარისხის ქარტის ტექსტში სისტემატიურად გულისხმობს ეკვივალენტური დებულებების რეგულაციებზე მითითებას, მათ შორის იმ რეგულაციებზე, რომლებიც ძალაშია ეკონომიკური ინტეგრაციის რეგიონალურ ორგანიზაციებში მათი გამოყენების ფარგლებში.

მონტაჟი და გამოყენების პირობები შესაბამება AETR შეთანხმების დანართში მითითებულ მოთხოვნებს. აღნიშნული მოწყობილობა გამოიყენება ტმეკ-ის ნებართვის ფარგლებში ყველა საერთაშორისო საავტომობილო სატვირთო გადაზიდვაში, AETR შეთანხმებით დადგენილი პირობების შესაბამისად მძღოლის ქმედებების შესახებ მონაცემების აღრიცხვის მიზნით. დამსაქმებელმა და მძღოლებმა უნდა უზრუნველყონ საკონტროლო მოწყობილობის სათანადო ფუნქციონირება და გამოყენება.

2. მძღოლების მომზადება

- 2.1. ტმეკ-ის ნებართვის ფარგლებში საერთაშორისო სატვირთო გადაზიდვებისთვის სატრანსპორტო საშუალების მართვა ექვემდებარება სავალდებულო საწყის კვალიფიკაციას და სავალდებულო პერიოდულ გადაზიდვებს, რაც დასტურდება პროფესიული კომპეტენტურობის სერტიფიკატის გაცემით, რომელსაც უნდა ფლობდეს აღნიშნულ გადაზიდვებში ჩართული ყოველი მძღოლი.
- 2.2. აღნიშნული მიზნით, წევრმა სახელმწიფოებმა უნდა მოახდინონ შემდეგის ორგანიზება:
- საწყისი კვალიფიკაციის სისტემა ორი შესაძლო ვარიანტით: კურსი + გამოცდა ან მხოლოდ გამოცდა, რომლის ჩაბარებაც დადასტურდება პროფესიული კომპეტენტურობის სერტიფიკატის გაცემით. კერძოდ, აღნიშნული თეორიული და პრაქტიკული კურსებისა და გამოცდების შინაარსი უნდა მოიცავდეს შემდეგ სფეროებს: სატრანსპორტო საშუალების რაციონალური მართვის სწავლების მაღალი დონე უსაფრთხოების წესების დაცვით; რეგულაციები, ჯანდაცვა, საგზაო უსაფრთხოებისა და გარემოს დაცვა, მატერიალურ-ტექნიკური მომსახურება, ლოგისტიკა და ა.შ. მე-4 დანართი შეიცავს იმ საგნების დეტალურ ჩამონათვალს, რომლებიც უნდა იყოს გათვალისწინებული აღნიშნულ კურსებსა და გამოცდებზე. ამ კურსებისა და გამოცდების ნებისმიერი სხვა შინაარსი შეიძლება იყოს მისაღები იმ პირობით, თუ მას აღიარებს ეკვივალენტურად სავტომობილო ტრანსპორტის სამუშაო ჯგუფი.
 - საწყისი კვალიფიკაცია არ ვრცელდება იმ მძღოლებზე, რომლებმაც 2016 წლის 1 იანვრამდე მოიპოვეს C, C+E, C1, C1+E კლასის მართვის მოწმობა ან ნებისმიერი სხვა ეროვნული ნებართვა (ლიცენზია), რომლებიც საშუალებას მისცემს მათ, მართონ ტმეკ-ის კვოტის სისტემაში გამოყენებული სატრანსპორტო საშუალება ან სატრანსპორტო საშუალებების კომბინაცია.
 - პერიოდული გადამზადების სისტემა, რაც ითვალისწინებს კურსებზე სავალდებულო დასწრებას, დადასტურდება პროფესიული კომპეტენტურობის სერტიფიკატის გაცემით. მე-4 დანართში აღწერილია აღნიშნული სწავლების შინაარსი, სადაც განსაკუთრებით ხაზგასმულია საგზაო მოძრაობის უსაფრთხოება და საწვავის რაციონალური ხარჯვა. შესაძლებელია მისაღები იყოს აღნიშნული სწავლების ნებისმიერი სხვა შინაარსი, თუ მას აღიარებს ეკვივალენტურად სავტომობილო ტრანსპორტის სამუშაო ჯგუფი.

ზემოაღნიშნული პერიოდული გადამზადება უნდა გავრცელდეს C, C+E, CI, CI+E კლასის მართვის მოწმობის ან სხვა ეროვნული ნებართვების (ლიცენზიების) ყველა მფლობელზე, რაც საშუალებას მისცემს მათ, მართონ ტმეკ-ის კვოტის სისტემაში გამოყენებული სატრანსპორტო საშუალება ან სატრანსპორტო საშუალებების კომბინაცია, მიუხედავად მისი გაცემის დროისა. ის უნდა ჩატარდეს პროფესიული კომპეტენტურობის სერტიფიკატის გაცემის თარიღიდან ყოველ ხუთ წელიწადში ერთხელ და უნდა ითვალისწინებდეს 35 საათიან სავალდებულო სწავლებას, მინიმუმ შვიდ საათიანი პერიოდებით. პერიოდული გადამზადების პირველი ციკლი უნდა დასრულდეს 2019 წლის 31 დეკემბრისთვის.

- 2.3. საწყისი კვალიფიკაციისა და პერიოდული გადამზადების პროცესში მონაწილე სასწავლო ცენტრები უნდა იყოს აკრედიტებული წევრი სახელმწიფოების კომპეტენტური ორგანოების მიერ.
- 2.4. აკრედიტაციის მისაღებად ცენტრებმა უნდა წარმოადგინონ შემდეგი ინფორმაცია: სწავლებისა და გადამზადების სათანადო პროგრამა შესწავლილი საგნების მითითებით, რომელთა შინაარსიც უნდა შეესაბამებოდეს მე-4 დანართში მითითებული საგნების შინაარსს, ასევე, უნდა ითვალისწინებდეს შემოთავაზებულ სასწავლო გეგმას და სწავლების მეთოდებს; ინსტრუქტორების კვალიფიკაციასა და სპეციალიზაციის სფეროებს; ინფორმაციას იმ შნობა-ნაგებობების შესახებ, სადაც ჩატარდება კურსები, სასწავლო მასალას, პრაქტიკული სწავლებისთვის წარმოდგენა რესურსებს და გამოყენებულ ავტოპარკს; კურსებში მონაწილეობის პირობებს (მსმენელების რაოდენობას).
- 2.5. საავტომობილო ტრანსპორტის საერთაშორისო კავშირის აკადემიის მიერ წარმოდგენილი მოთხოვნები სასწავლო ცენტრების აკრედიტაციასთან დაკავშირებით აღიარებულია ნიმუშის სახით. საავტომობილო ტრანსპორტის საერთაშორისო კავშირის აკრედიტებული ცენტრების მიერ გაცემული პროფესიული კომპეტენტურობის სერტიფიკატები ჩაითვლება ტმეკ-ის მრავალმხრივი კვოტის მოთხოვნების დაკმაყოფილებად იმ პირობით, თუ მათზე წარმოდგენილი იქნება აღნიშნულ სფეროში კომპეტენტური წევრი სახელმწიფოების ეროვნული ორგანოების ხელმოწერა.
- 2.6. იმ ფაქტის დადასტურების მიზნით, რომ მძღოლს გააჩნია პროფესიული კომპეტენტურობის სერტიფიკატი, წევრი სახელმწიფოების კომპეტენტურმა ორგანოებმა უნდა მიუთითონ მძღოლის მართვის მოწმობაზე (ლიცენზიაზე), ნებართვის შესაბამის კატეგორიასთან ერთად, განმასხვავებელი ნიშანი პროფესიული კომპეტენტურობის სერტიფიკატის ფლობის დასადასტურებლად და აღნიშნული სერტიფიკატის მოქმედების ვადა ან გასცენ მძღოლის კვალიფიკაციის დამადასტურებელი სპეციალური ბარათი, რომელიც უნდა დამზადდეს მე-5 დანართში მითითებული ნიმუშის მიხედვით ან მასთან მაქსიმალური მსგავსებით. დასაშვებია ნებისმიერი სხვა ნიმუშიც, რომელსაც საავტომობილო ტრანსპორტის სამუშაო ჯგუფი აღიარებს ეკვივალენტურად. მძღოლის საკვალიფიკაციო ბარათები ან წევრი სახელმწიფოების მიერ გაცემული ნებისმიერი ზემოაღნიშნული ეკვივალენტური დოკუმენტი უნდა იყოს ორმხრივად აღიარებული. იმ შემთხვევაში, თუ გაიც-

ემა მძღოლის სპეციალური საკვალიფიკაციო ბარათი პროფესიული კომპეტენტურობის სერტიფიკატის ფლობის დასადასტურებლად, მაშინ იგი წარმოდგენილი უნდა იყოს სატრანსპორტო საშუალების ბორტზე და მძღოლის მიერ წარედგინოს ინსპექტირებაზე უფლებამოსილ ნებისმიერ პირს, მოთხოვნისთანავე.

3. სამსახურში აყვანის პირობები

3.1. მძღოლი კანონიერად უნდა იქნას აყვანილი სამუშაოზე იმ წევრი სახელმწიფოს ეროვნული კანონმდებლობის შესაბამისად, რომელშიც საწარმო იქნება სამართლებრივად დაფუძნებული.

თავი IV – შემოწმებებსა და სანქციებთან დაკავშირებული დებულებები

1. ზოგადი პირობები: კომპეტენტური ორგანოები და ურთიერთდახმარება

1.1. კვოტის მოქმედი წესების სათანადო გამოყენების დადასტურების ღონისძიებების ჯეროვნად შესრულება, კერძოდ, სატრანსპორტო საშუალების ტექნიკურ მახასიათებლებთან და აღნიშნულ სფეროში მოქმედი ნებართვებისა და სანქციების გამოყენებასთან დაკავშირებით, არ ექვემდებარება ხარისხის ქარტიის მოქმედებას. აღნიშნულს არეგულირებს ტმეკ-ის მრავალმხრივი კვოტის მომხმარებლის სახელმძღვანელოთი გათვალისწინებული დებულებები.

1.2. წევრმა სახელმწიფომმა უნდა განსაზღვროს ერთი ან რამდენიმე ორგანო, რომლებიც იქნებიან კომპეტენტურნი წინამდებარე ხარისხის ქარტიით განსაზღვრულ სფეროებში.

1.2.1. საწარმოებთან დაკავშირებული დებულებების გათვალისწინებით, აღნიშნულ ორგანოებს მინიჭებული უნდა ჰქონდეთ უფლებამოსილება, კერძოდ:

- განიხილონ საწარმოების მიერ წარმოდგენილი განაცხადები საერთაშორისო საავტომობილო სატვირთო გადაზიდვების ოპერატორის საქმიანობის ნებართვის მისაღებად;
- გასცენ საერთაშორისო საავტომობილო სატვირთო გადაზიდვების ოპერატორის ფუნქციების შესრულების ნებართვა, ასევე, გააუქმონ ან შეაჩერონ ამგვარი ნებართვების მოქმედება;
- გამოაცხადონ ნებისმიერი ფიზიკური პირი ტრანსპორტის მენეჯერის რანგში საწარმოს სატრანსპორტო საქმიანობის ხელმძღვანელობისთვის შესაფერის პირად ან შეუფერებელ პირად;
- შეამოწმონ საწყის ეტაპზე და შემდგომშიც საწარმოს შესაბამისობა დაფუძნების პირობების, კარგი საქმიანი რეპუტაციის, პროფესიული კომპეტენტურობისა და ფინანსური მდგომარეობის პირობების შესახებ არსებულ ყველა მოთხოვნებთან;
- მოახდინონ პროფესიული კომპეტენტურობის სერტიფიკატის გამცემი სასწავლო ცენტრების აკრედიტაცია და გამოცდების ორგანიზება, რაც მისცემს პროფესიული კომპეტენტურობის სერტიფიკატის მინიჭების შესაძლებლობას.

1.2.2. მძღოლებთან დაკავშირებით მოქმედი დებულებების გათვალისწინებით აღნიშნულ ორგანოებს უნდა ჰქონდეთ უფლებამოსილება:

- შექმნან სისტემა AETR შეთანხმებით განსაზღვრული შემოწმებების

სისრულეში მოსაყვანად როგორც გზებზე, ასევე საწარმოთა ტერიტორიაზე;

- მოახდინონ ეროვნულ დონეზე ზემოაღნიშნული შემოწმებების კოორდინირება, რათა უზრუნველყონ თანმიმდევრული სტრატეგია შესაბამისი ქვეყნის მასშტაბით;
- უზრუნველყონ კოორდინირება მსგავს ორგანოებთან სხვა წევრ სახელმწიფოებში;
- მოახდინონ მძღოლების საწყისი კვალიფიკაციასა და შემდგომ გადამზადებაში ჩართული სასწავლო ცენტრების აკრედიტაცია;
- გასცენ პროფესიული კომპეტენტურობის სერტიფიკატი მართვის მოწმობაში ან მძღოლის საკვალიფიკაციო ბარათში შესაბამისი განმასხვავებელი ნიშნის მითითებით.

1.2.3. წევრი სახელმწიფოების კომპეტენტურმა ორგანოებმა მჭიდროდ უნდა ითანამშრომლონ ერთმანეთთან და გაუწიონ ერთმანეთს ურთიერთდახმარება წინამდებარე ქარტიით გათვალისწინებულ დებულებათა გამოყენებასა და მათთან შესაბამისობის შემოწმებაში იმ შემთხვევაში, თუ გადაზიდვები შესრულდება ტმეკ-ის ნებართვით, ასევე ამგვარი გადაზიდვების დროს ჩადენილი დარღვევებისთვის სანქციების დაწესებაში.

1.2.4. იმ შემთხვევაში, თუ სხვა ქვეყანაში გაცემული ტმეკ-ის ნებართვის მფლობელი ჩაიდენს სამართალდარღვევას, იმ წევრმა სახელმწიფომ, რომლის ტერიტორიაზეც დაფიქსირდა აღნიშნული დარღვევა, უნდა შეატყობინოს შესაბამისი რეგისტრაციის ქვეყნის ორგანოებს, რათა მათ მიიღონ შესაბამისი ზომები, რომელთაც ისინი ჩათვლიან მიზანშეწონილად მოქმედ პოტენციურ სანქციებთან დაკავშირებით, რამაც შესაძლებელია ნებართვის გაუქმებაც გამოიწვიოს. მითითებულმა ქვეყანამ ასევე უნდა აცნობოს რეგისტრაციის ქვეყნის შესაბამის ორგანოებს უკვე დაკისრებული სანქციების შესახებ, პერსონალური მონაცემების დაცვის შესახებ მოქმედი კანონმდებლობის შესაბამისად, განსაკუთრებით იმ შემთხვევაში, როდესაც ეს უკანასკნელი გამოიწვევს იმ ქვეყნის ტერიტორიაზე სატრანსპორტო საშუალების მართვის აკრძალვას, რომელშიც ადგილი ჰქონდა დარღვევას.

1.2.5. ტმეკ-ის ნებართვის გაუქმება გამცემ ორგანოებს შეუძლიათ წინამდებარე ხარისხის ქარტიით გათვალისწინებული დებულების სერიოზული ან განმეორებითი დარღვევის შემთხვევაში. სერიოზული დარღვევის ჩამდენი სატრანსპორტო ოპერატორის მატყობილ სანქციას წარმოადგენს საერთაშორისო საავტომობილო სატვირთო გადაზიდვების ოპერატორის საქმიანობის ნებართვის ჩამორთმევა.

1.3. საერთაშორისო სატრანსპორტო ფორუმის (ITF) სამდივნო ვალდებულია შექმნას ელექტრონული რეესტრი, რომელიც მოიცავს შემდეგს:

- საავტომობილო სატვირთო გადაზიდვების შემსრულებელი საწარმოები (მინიმუმ საწარმოების სახელების მითითებით), რომლებიც ფლობენ ტმეკ-ის ნებართვებს, იმ პირობით, რომ ასეთი ინფორმაცია აკმაყოფილებს მონაცემთა კონფიდენციალობის დაცვის შესახებ ეროვნულ კანონმდებლობას;
- წევრი სახელმწიფოების მიერ დანიშნული უფლებამოსილი პირები, როგორც საკონტაქტო პირები ტმეკ-ის მრავალმხრივი კვლევის შესახებ

არსებულ საკითხებთან დაკავშირებით.

თქვენ შეგიძლიათ შეამოწმოთ აღნიშნული რეესტრი საერთაშორისო სატრანსპორტო ფორუმის (ITF) ტმეკ-ის მრავალმხრივი კვოტისთვის განკუთვნილ ვებ-გვერდზე.

შემოწმებთან და სანქციებთან დაკავშირებით, საერთაშორისო სატრანსპორტო ფორუმის (ITF) სამდივნოს უნდა ჰქონდეს საშუალებები, რომლებიც მიზანშეწონილი იქნება იმისათვის, რომ:

- მოსთხოვოს წევრ სახელმწიფოებს, წარადგინონ ანგარიშები იმ ფაქტთან დაკავშირებით, თუ როგორ მოახდინეს წინამდებარე ხარისხის ქარტიით გათვალისწინებული დებულებების ადაპტირება მათ ეროვნულ კანონმდებლობასთან და განათავსონ აღნიშნული დოკუმენტები საერთაშორისო სატრანსპორტო ფორუმის (ITF) ტმეკ-ის მრავალმხრივი კვოტისთვის განკუთვნილ ვებ-გვერდზე;
- შეაგროვოს ზემოაღნიშნული ელექტრონული რეესტრის წარმოებისთვის საჭირო ინფორმაცია;
- უზრუნველყოს ურთიერთდახმარების რეჟიმის სათანადო ფუნქციონირება და შეიმუშაოს აღნიშნულ სფეროში საუკეთესო პრაქტიკის სახელმძღვანელო.

2. შემოწმებები

2.1. მძღოლებთან დაკავშირებული მოთხოვნების შემოწმებები

2.1.1. სატრანსპორტო საშუალებების მართვისა და დასვენების დრო

2.1.1.1. წევრი სახელმწიფოები ახდენენ AETR შეთანხმების წესების ან ეკვივალენტური რეგლამენტების სწორი და თანმიმდევრული იმპლემენტაციის ადეკვატური და რეგულარული შემოწმების სისტემის ორგანიზებას როგორც გზებზე, ასევე საწარმოთა ტერიტორიაზე.

2.1.1.2. წევრმა სახელმწიფოებმა უნდა უზრუნველყონ, რომ მათი ტერიტორიის ფარგლებში გამოყენებულ იქნას თანმიმდევრული ეროვნული სტრატეგია აღსრულების უზრუნველსაყოფად. აღნიშნული მიზნით, ისინი დანიშნავენ შესაბამის ორგანოს მითითებული შემოწმებების კოორდინირების მიზნით და ინსპექტირებაზე პასუხისმგებელ პირებს მინიჭებენ შესაბამის სამართლებრივ უფლებამოსილებას, მათ მიერ ინსპექტირების მოვალეობების სწორად შესრულების მიზნით.

2.1.1.3. ყოველმა წევრმა სახელმწიფომ უნდა მოახდინოს შემოწმებების ორგანიზება ისე, რომ შემოწმდეს იმ სატრანსპორტო საშუალებების მძღოლების მიერ ნამუშევარი დღეების არანაკლებ 2%, რომლებზეც ვრცელდება AETR შეთანხმების წესები. აღნიშნული პროცენტული მაჩვენებელი შესაძლებელია ეტაპობრივად გაიზარდოს 4%-მდე. საშუალო დღეების მინიმუმ 30% უნდა შემოწმდეს გზებზე და მინიმუმ 50% უნდა შემოწმდეს საწარმოების შენობა-ნაგებობებში.

2.1.1.4. საგზაო შემოწმებების ორგანიზება უნდა მოხდეს სხვადასხვა ადგილას და ნებისმიერ დროს, ამავდროულად, უნდა მოიცავდეს საგზაო ქსელის საკმარისად დიდ ნაწილს, რათა გართულდეს საკონტროლო პუნქტებისთვის გვერდის ავლის მცდელობები. შემოწმებები უნდა ჩატარდეს შემთხვევითი როტაციის სისტემის მიხედვით შესაბამისი გეოგრაფიული ბალანსის დაც-

ვით. ისინი უნდა ჩატარდეს ყოველგვარი დისკრიმინაციის გარეშე, ანუ შემდეგის გათვალისწინების გარეშე: სატრანსპორტო საშუალების რეგისტრაციის ქვეყანა; მძღოლების საცხოვრებელი ქვეყანა; საწარმოების დაფუძნების ქვეყანა; რეისის წარმოშობისა და დანიშნულების ადგილები. მე-6 დანართი შეიცავს იმ ელემენტებს, რომლებიც უნდა შემოწმდეს ყურადღებით. აღნიშნული შემოწმებების შინაარსთან დაკავშირებული ნებისმიერი სხვა დებულება შესაძლებელია იქნას მისაღები იმ შემთხვევაში, თუ იგი ჩაითვლება ეკვივალენტურად საავტომობილო ტრანსპორტის სამუშაო ჯგუფის მიერ.

2.1.1.5. საწარმოს შენობა-ნაგებობებში შემოწმებები ივადგება სხვადასხვა სახის გადაზიდვებსა და საწარმოებთან მიმართებაში არსებული გამოცდილების გათვალისწინებით. ისინი ასევე უნდა ჩატარდეს იმ შემთხვევაში, თუ გზებზე დაფიქსირდება AETR შეთანხმების წესების სერიოზული დარღვევა. მე-6 დანართი შეიცავს ელემენტებს, რომლებიც უნდა შემოწმდეს ყურადღებით. აღნიშნული შემოწმებების შინაარსთან დაკავშირებული ნებისმიერი სხვა დებულება შესაძლებელია იყოს მისაღები იმ შემთხვევაში, თუ იგი ჩაითვლება ეკვივალენტურად საავტომობილო ტრანსპორტის სამუშაო ჯგუფის მიერ.

2.1.1.6. წევრმა სახელმწიფოებმა უნდა უზრუნველყონ, რომ გზებზე და საწარმოებში შემოწმებების შემსრულებელი სამართალდამცავი სამსახურები ფლობდნენ ისეთ მოწყობილობებს, რომლებიც იძლევა სატრანსპორტო საშუალებების ბორტზე არსებული ციფრული ტაქოგრაფიდან და მძღოლის ბარათიდან მონაცემების ჩამოტვირთვის, მონაცემების წაკითხვის, ანალიზის და/ან მიღებული დასკვნების ცენტრალური მონაცემთა ბაზის მიმართ გადაცემის შესაძლებლობას ანალიზის მიზნით, აგრეთვე ტაქოგრაფის ჩანაწერების შემოწმების ტექნიკას.

2.1.1.7. ეროვნულ დონეზე კონტროლის კოორდინირებაზე პასუხისმგებელ ორგანოს ასევე აკისრია სხვა დაინტერესებული წევრი სახელმწიფოების ანალოგიურ ორგანოებთან კოორდინაციის უზრუნველყოფის ვალდებულება.

2.1.2. პროფესიული კვალიფიკაცია

2.1.2.1. წევრმა სახელმწიფოებმა უნდა დანიშნონ ჯეროვნად მომზადებული, ინსპექტორების შემსრულებელი თანამდებობის პირები, რომლებიც პასუხს აგებენ AETR შეთანხმების წესების შესრულების შემოწმებაზე სათანადო სმართლებრივი უფლებამოსილებით ისე, რომ მათ ასევე შეძლონ საგზაო ინსპექტორების სისრულეში მოყვანა ანალოგიურ პირობებში მძღოლების პროფესიული კვალიფიკაციების შესამოწმებლად.

2.1.2.2. მძღოლებმა, ნებისმიერ დროს, მოთხოვნისამებრ, უნდა წარმოადგინონ მართვის მოწმობა (ლიცენზია) ან სპეციალური საკვალიფიკაციო ბარათი განმასხვავებელი ნიშნით, რომელიც ადასტურებს პროფესიული კომპეტენტურობის სერტიფიკატის ფლობას.

2.2. სატრანსპორტო საშუალებებთან დაკავშირებული მოთხოვნების შემოწმება კომპეტენტურმა ორგანოებმა უნდა გააკონტროლონ, განაგრძობენ თუ არა ის საწარმოები, რომლებსაც მათ მიანიჭეს საავტომობილო გადაზიდვების ოპერატორების საქმიანობის განხორციელების უფლებამოსილება, კარგ რეპუტაციასთან, პროფესიულ კომპეტენტურობასა და ფინანსურ მდგომარე-

ობასთან დაკავშირებული მოთხოვნების შესრულებას. თითოეული საწარმოს მიერ აღნიშნულ მოთხოვნებთან შესაბამისობის კონტროლის მიზნით წევრმა სახელმწიფოებმა უნდა განახორციელონ შემოწმებები ყოველ ხუთ წელიწადში ერთხელ.

3. დარღვევები

3.1. სატრანსპორტო საშუალებების მართვისა და დასვენების პერიოდებთან დაკავშირებული პირობების დარღვევა

3.1.1. სატრანსპორტო საშუალებების მართვის და დასვენების პერიოდებსა და ტაქოგრაფის გამოყენებასთან დაკავშირებული წესების დარღვევის კლასიფიკაცია რისკის დონის მიხედვით წარმოადგენს შემოწმებებისა და სანქციების კიდევ უფრო ეფექტიანი და კოორდინირებული სისტემისადმი გადადგმულ მნიშვნელოვან ნაბიჯს. აღნიშნული კლასიფიკაცია წარმოდგენილია ცხრილის სახით შემდეგ დასათაურებებთან ერთად:

სამართლებრივი ნორმა	დარღვევის ტიპი	ხიშვავის დონე		
		ძალიან სერიოზული	სერიოზული	უმნიშვნელო

3.1.2. მე-7 დანართი ითვალისწინებს დარღვევების კლასიფიკაციას მათი სიმძიმისა და საგზაო უსაფრთხოების მიმართ შესაძლო შედეგების მიხედვით, აგრეთვე ხელისუფლების ორგანოების შესაძლებლობას, შეამოწმონ მძღოლისა და ავტოსატრანსპორტო საწარმოს შესაბამისობა აღნიშნულ მოთხოვნებთან. ყველაზე სერიოზული დარღვევებია ისინი, რომლებიც წარმოშობენ გარდაცვალების ან სერიოზულ ფიზიკური დაშავების რისკს.

3.2. ავტოსატრანსპორტო საწარმოებთან დაკავშირებული დებულებების დარღვევა

კარგი რეპუტაციის თვალსაზრისით, ყველაზე სერიოზული დარღვევები, რომლებმაც შეიძლება გამოიწვიონ სანქციები, ვეკლდება II თავის 3.2 მუხლში გათვალისწინებულ სფეროებზე.

4. სანქციები

4.1. ზოგადი პირობები

4.1.1. წევრმა სახელმწიფოებმა უნდა დააწესონ შესაბამისი რეგულაციები წინამდებარე ხარისხის ქარტიის დარღვევებთან დაკავშირებით და მიმართონ ყველა აუცილებელ ზომას მათი აღსრულების უზრუნველსაყოფად. აღნიშნული სანქციები უნდა იყოს ეფექტური, პროპორციული და შემაკავებელი. წევრი სახელმწიფოები ვალდებული არიან უზრუნველყონ აღნიშნული სანქციების გამოყენება ყოველგვარი დისკრიმინაციის გარეშე ეროვნული ნიშნის ან სატრანსპორტო საწარმოების რეგისტრაციის ადგილის მიხედვით. კომპეტენტური ორგანოების მიერ რეპუტაციის ან განმეორებითი დარღვევების განხილვის გარდა, წინამდებარე ხარისხის ქარტიის არცერთ დარღვევას არ უნდა მოჰყვეს ერთზე მეტი სასჯელი ან სასამართლო პროცესი.

4.1.2. ძალიან სერიოზული დარღვევის (მაგალითად მე-7 დანართში აღწერილი დარღვევის) შემთხვევაში, რაც აშკარა საფრთხეს შეუქმნის საგზაო უსაფრთხოებას, შესაბამისი სატრანსპორტო საშუალების ექსპლუატაცია შესაძლებელია შეჩერდეს აღნიშ-

წული დარღვევის მიზეზის აღმოფხვრამდე, რაც შეეხება საწარმოებს, მათი რეგისტრაციის ქვეყნის ხელისუფლებას უფლება აქვს გააუქმოს ტმეკ-ის ნებართვები და დროებით ან სამუდამოდ აკრძალოს შესაბამისი ოპერატორების მიმართ ამგვარი ნებართვების გაცემა. საავტომობილო სატვირთო გადაზიდვების იმ ოპერატორის მაქსიმალური სანქცია, რომელიც სერიოზულად ან განმეორებით დაარღვევს ქარტიის დებულებებს, შეიძლება იყოს საერთაშორისო საავტომობილო სატვირთო გადაზიდვების ოპერატორის საქმიანობის დროებითი ან სამუდამოდ შეჩერება.

- 4.2. სანქციები მძღოლებთან დაკავშირებული დებულებების დარღვევისთვის
- 4.2.1. სანქციები სატრანსპორტო საშუალებების მართვისა და დასვენების პერიოდებთან დაკავშირებული წესების დარღვევისთვის
ნებისმიერ წევრ სახელმწიფოს უფლება აქვს, გამოიყენოს სანქცია საწარმოს და/ან მძღოლის მიმართ მის ტერიტორიაზე გამოვლენილი AETR შეთანხმების წესების დარღვევის გამო.
- 4.2.2. სანქციები მძღოლების მომზადებასთან დაკავშირებული წესების დარღვევისთვის
- 4.2.2.1. კომპეტენტურ ორგანოს უნდა ჰქონდეს უფლებამოსილი პირების გაგზავნის უფლება აკრედიტებულ სასწავლო ცენტრებში სასწავლო კურსებზე დასწრების მიზნით და აღნიშნული ცენტრების მიერ შესაბამისი რესურსების გამოყენების, სასწავლო კურსებისა და გამოცდების სათანადოდ ორგანიზების მონიტორინგის უფლებამოსილება. ზემოაღნიშნული აკრედიტაცია შეიძლება გაუქმდეს ან შეჩერდეს იმ შემთხვევაში, თუ აკრედიტაციის პირობები აღარ შესრულებდა.
- 4.2.2.2. კომპეტენტურმა ორგანომბმა არ უნდა გააგრძელოს მართვის მოწმობაზე მითითებული განმასხვავებელი ნიშნის მოქმედების ვადა მისი ამოწურვის შემდგომ ან გააუქმოს სპეციალური ბარათი, რომელიც ადასტურებს მძღოლის მიერ პროფესიული კომპეტენტურობის სერტიფიკატის ფლობას, თუ მისი მფლობელი ვეღარ აკმაყოფილებს ამგვარი სერტიფიკატის გაცემის პირობებს, კერძოდ, დროულად არ სრულდება პერიოდული გადამზადება, როგორც ეს განსაზღვრულია ქარტიის III თავის 2.2.8) მუხლში.
- 4.3. სანქციები სატრანსპორტო საწარმოებთან დაკავშირებული დებულებების დარღვევისთვის
- 4.3.1. წევრმა სახელმწიფოებმა უნდა უზრუნველყონ კომპეტენტური ორგანოების მიერ საავტომობილო სატვირთო გადაზიდვებში ჩართული საწარმოსთვის ტმეკ-ის ნებართვის გაუქმება იმ შემთხვევაში, თუ დადგინდება, რომ ის ვეღარ აკმაყოფილებს ამ ქარტიის II თავში გათვალისწინებულ მოთხოვნებს. საქიროების შემთხვევაში, საწარმოებთან დაკავშირებული დებულებების გათვალისწინებით, შესაძლებელია ასევე გამოყენებულ იქნას სხვა სანქციები, კერძოდ, საერთაშორისო საავტომობილო გადაზიდვების ოპერატორის საქმიანობის შესრულების ნებართვის შეჩერება, აღნიშნული ნებართვის გაუქმებისა და კარგი რეპუტაციისა და პროფესიული კომპეტენტურობის კრიტერიუმების მიხედვით, ავტოსატრანსპორტო საწარმოების სატრანსპორტო საქმიანობის ეფექტური და უწყვეტი მართვის მიზნით დანიშნული პირის შეუფერებლად შეუსაბამოდ გამოცხადება.
- 4.3.2. იმ შემთხვევაში, თუ კომპეტენტური ორგანო დაადგენს, რომ საწარმო დგას

საავტომობილო სატვირთო გადაზიდვების ოპერატორის საქმიანობასთან დაკავშირებული მოთხოვნების შეუსრულებლობის რისკის წინაშე, მან უნდა შეატყობინოს საწარმოს აღნიშნულის თაობაზე. თუ კომპეტენტური ორგანო დაადგენს, რომ აღნიშნული ერთი ან ერთზე მეტი მოთხოვნა აღარ სრულდება, მას შეუძლია განსაზღვროს შემდეგი ვადებიდან ერთ-ერთი საწარმოს სიტუაციის გამოსასწორებლად:

- თუ ტრანსპორტის მენეჯერი ვეღარ დააკმაყოფილებს კარგი რეპუტაციის ან პროფესიული კომპეტენტურობის მოთხოვნებს, მის შეცვლასთან დაკავშირებული არაუმეტეს 6-თვიანი ვადა შეიძლება გაგრძელდეს 3 თვით მისი გარდაცვალების ან ფიზიკური ქმედუუნარობის შემთხვევაში;
- არა უმეტეს 6 თვის ვადა, თუ საწარმომ უნდა გამოასწოროს სიტუაცია იმ ფაქტის დემონსტრირებით, რომ ის წარმოადგენს ეფექტურ და სტაბილურ დაწესებულებას;
- თუ ფინანსურ მდგომარეობასთან დაკავშირებული მოთხოვნა არ დაკმაყოფილდება, არა უმეტეს 6 თვის ვადა იმ ფაქტის დემონსტრირების-თვის, რომ ეს მოთხოვნა კვლავ სრულდება მდგრადი საფუძველებით.

თავი V – ქარტიის დებულებების შესრულება

1. ხარისხის ქარტია კანონიერ ძალაში შედის 2016 წლის 1 იანვარს. I-IV თავებით გათვალისწინებული დებულებები ვრცელდება ყველა საერთაშორისო საავტომობილო სატვირთო გადაზიდვაზე, განხორციელებული ტმეკ-ის ნებართვის ფარგლებში 2018 წლის 1 იანვრიდან.
2. ტმეკ-ის მრავალმხრივი კვლევის სისტემის მონაწილე ყოველმა წევრმა სახელმწიფომ უნდა გაუზიაროს საერთაშორისო სატრანსპორტო ფორუმის (ITF) სამდივნოს, არაუგვიანეს 2018 წლის 1 მარტისა, ოფიციალური განცხადება და შეთანხმებულ ფორმატში წარმოდგენილი მოხსენება იმის თაობაზე, თუ როგორ ასრულებს ქარტიის დებულებებს
3. ორგანიზაციის ერთ-ერთ ოფიციალურ ენაზე წარმოდგენილ აღნიშნულ მოხსენებაში, წევრმა სახელმწიფომ უნდა მიუთითოს ის ეროვნული დებულებები, რომლებიც არ არის ქარტიის მიერ რეკომენდებული დებულებების იდენტური და რომლის აღიარებაც მას სურს საავტომობილო ტრანსპორტის სამუშაო ჯგუფის მიერ კვვივალენტურად. კვვივალენტურად განხილვის მიზნით, აღნიშნული ეროვნული წესები უნდა იყოს ისეთივე მკაცრი, როგორც ქარტიის დებულებები და უნდა უზრუნველყოფდეს ანალოგიურ შედეგებს.
4. ხარისხის ქარტიასთან შესაბამისობის აღიარებასთან დაკავშირებული ნებისმიერი მოთხოვნა, მათ შორის, კვვივალენტურობის შეფასების ან ორ ან ორზე მეტ წევრ სახელმწიფოს შორის ქარტიის ინტერპრეტაციასთან ან გამოყენებასთან დაკავშირებით დავის წარმოშობის შემთხვევა განიხილება საავტომობილო ტრანსპორტის სამუშაო ჯგუფის მიერ შემუშავებული პროცედურის წესების შესაბამისად, რაც დეტალურად არის წარმოდგენილი წინამდებარე ქარტიის პირველ დანართში.
5. შემდგომ ამისა, ყოველი წევრი სახელმწიფო ვალდებულია, სამდივნოს აცნობოს ქარტიის დებულებების გამოყენებასთან დაკავშირებით განხორცი-

ელებული ნებისმიერი ცვლილების შესახებ. საერთაშორისო სატრანსპორტო ფორუმის (ITF) სამდივნოს მიმართ წარდგენილი ასეთი ანგარიშები გამოიწვევს მე-4 მუხლით განსაზღვრული განხილვის პროცესის დაწყებას, რაც გამოქვეყნდება სამდივნოს მიერ საერთაშორისო სატრანსპორტო ფორუმის (ITF) ტმეკ-ის მრავალმხრივი კვოტისთვის განკუთვნილ დაცულ ინტერნეტ-საიტზე.

6. აღნიშნული თვალსაზრისით დადგენილი პროცედურის წესების შესაბამისად, მხოლოდ საავტომობილო ტრანსპორტის სამუშაო ჯგუფთა უფლებამოსილი, განიხილოს წევრი სახელმწიფოების მიერ ხარისხის ქარტიის გამოყენებასთან დაკავშირებით წარდგენილი მოთხოვნები და შეაფასოს სხვადასხვა წევრი სახელმწიფოს მიერ ქარტიის მოთხოვნების შესაბამისობა ან მათ მიერ დადგენილი დებულებების ეკვივალენტურობა. აღნიშნული მოთხოვნების შესწავლისას საავტომობილო ტრანსპორტის სამუშაო ჯგუფს უფლება აქვს გამოიყენოს მის ხელთ არსებული ნებისმიერი საშუალება, შესაბამისი მოთხოვნების შესწავლისათვის სათანადო სტრუქტურის შექმნის ჩათვლით. გადაწყვეტილების მიღებისას, მასში მონაწილეობის მიღება შემოიფარგლება იმ წევრი სახელმწიფოებით, რომლებიც არ გადიან შეფასების პროცესს ან რომელთაც არ წარმოუდგენიათ საჩივარი.
7. აღნიშნული შეთანხმების ძალაში შესვლიდან სამი წლის შემდეგ ან საჭიროების შემთხვევაში საავტომობილო ტრანსპორტის სამუშაო ჯგუფი განიხილავს წინამდებარე თავის 1-6 მუხლების გამოყენებას ან პროცედურის წესებს (დანართი I) და შეუძლია მიიღოს გადაწყვეტილება ნებისმიერი შესაძლო ხარვეზის აღმოფხვრის თაობაზე ზემოაღნიშნული მუხლებით ან პირველი დანართით გათვალისწინებული პროცედურებით.
8. ზემოაღნიშნული საშუალებით ვადის ამოწურვისას და წინამდებარე ქარტიის მიზნის გათვალისწინებით ევროპაში მაღალი ხარისხის საავტომობილო გადაზიდვების უზრუნველსაყოფად და საერთაშორისო საავტომობილო გადაზიდვების კიდევ უფრო დიზაზრებისთვის ჰარმონიზებული პირობების შესაქმნელად, საავტომობილო ტრანსპორტის სამუშაო ჯგუფმა ასევე უნდა:
 - შეაფასოს ქარტიის შესრულების ხარისხი;
 - შეაფასოს ტმეკ-ის კვოტის განვითარების სტიმულირებისთვის შესაძლო მექანიზმების მასშტაბი;
 - შეაფასოს შესაძლო სამართლებრივი შეზღუდვები აღსრულებასა და სტიმულირებასთან დაკავშირებით;
 - „შეისწავლოს დათქმებისა და შეზღუდვების მოხსნის შესაძლებლობა და პროცედურები წევრ ქვეყნებში მიღწეული წინამდებარე ქარტიის განხორციელების დონის საფუძველზე“.
9. ხარისხის ქარტით გათვალისწინებული დებულებები შესაძლებელია შეიცვალოს ნებისმიერ დროს საავტომობილო ტრანსპორტის სამუშაო ჯგუფის მიერ, რათა მხედველობაში იქნას მიღებული იმ სფეროებში საერთაშორისო დონეზე მოქმედ რეგულაციებში განხორციელებული ცვლილებები, რომლებზეც ვრცელდება მოცემული ქარტია. აღნიშნული ცვლილებები ძალაში შედის საავტომობილო ტრანსპორტის სამუშაო ჯგუფის მიერ დადგენილი დღიდან.
10. ხარისხის ქარტიას გააჩნია იგივე მოქმედების ძალა და ვადა, როგორც ტმეკ-ის მრავალმხრივი კვოტის მომხმარებლის სახელმძღვანელოს.

დანართი 1: საბრანსკორტო სანარმოს პროფესიული კომპეტენციების დამონსტრირებისთვის აუცილებელი ცოდნა (თავი II, მუხლი 4.2.2)

წვერი სახელმწიფოების მიერ პროფესიული კომპეტენტურობის ოფიციალური აღიარების მიზნით გასათვალისწინებელი ცოდნა მოიცავს მინიმუმ ქვემოთ ჩამოთვლილ საგნებს. აღნიშნულ საგნებთან დაკავშირებით საავტომობილო სატვირთო გადაზიდვების ოპერატორობის კანდიდატებს უნდა ჰქონდეთ სატრანსპორტო კომპანიის მართვისათვის საჭირო ცოდნისა და პრაქტიკული უნარების სათანადო დონე. ასევე, მისაღება საგნების ნებისმიერი სხვა ჩამონათვალი, რაც ითვლება მინიმალურ ცოდნად პროფესიული კომპეტენტურობის ოფიციალური აღიარებისთვის იმ პირობით, რომ აღნიშნული იქნება ეკვივალენტურად მიჩნეული საგზაო საავტომობილო სამუშაო ჯგუფის მიერ. აღნიშნული ჯგუფის მიერ დადგენილი პროცედურის წესების შესაბამისად.

ქვემოთ მითითებული ცოდნის მინიმალური დონე არ შეიძლება იყოს სავალდებულო სასწავლო კურსების გავლის შედეგად შეძენილი ცოდნის დონეზე დაბალი, რომელსაც დაემატება სწავლის გაგრძელება და დამატებითი ტექნიკური გადამზადება, ან სამუშაო სკოლის ან სხვა ტექნიკური სწავლება.

A. კერძო სამართალი

საავტომობილო სატვირთო გადაზიდვებთან დაკავშირებით, კანდიდატმა უნდა:

1. იცოდეს საავტომობილო გადაზიდვებში გამოყენებული ხელშეკრულებების ძირითადი სახეები და მათგან წარმომობილი უფლებები და ვალდებულებები;
2. შეძლოს გადაზიდვებთან დაკავშირებით იურიდიულად სავალდებულო ხელშეკრულების გაფორმება, განსაკუთრებით გადაზიდვის პირობებთან დაკავშირებით;
3. შეძლოს მისი ხელმძღვანელის მიერ წარმოდგენილი საჩივრის განხილვა გადაზიდვის განმავლობაში ტვირთის დაკარგვის ან დაზიანების, ან მათი დაგვიანებით გადაზიდვის კომპენსაციასთან დაკავშირებით და გაიგოს, თუ როგორ იმოქმედებს აღნიშნული საჩივარი ხელშეკრულების საფუძველზე მის მიერ ნაკისრ პასუხისმგებლობაზე;
4. იცოდეს ტვირთების საერთაშორისო საგზაო გადაზიდვების ხელშეკრულების (CMR) შესახებ კონვენციით გათვალისწინებული უფლება-მოვალეობები.

B. სავაჭრო სამართალი

საავტომობილო სატვირთო გადაზიდვებთან დაკავშირებით, კანდიდატმა უნდა:

1. იცოდეს ვაჭრობასთან დაკავშირებით დადგენილი პირობები და ფორმალობები, სატრანსპორტო ოპერატორებზე დაკისრებული ზოგადი მოვალეობები (რეგისტრაცია, აღრიცხვა და ა.შ.) და გაკოტრების შედეგები;
2. მოიპოვოს შესაბამისი ცოდნა სხვადასხვა ფორმის სავაჭრო კომპანიებისა და მათი დაფუძნებისა და საქმიანობის მარეგულირებელი წესების შესახებ.

C. სოციალური სამართალი

საავტომობილო სატვირთო გადაზიდვებთან დაკავშირებით, კანდიდატმა უნდა იცოდეს:

1. საავტომობილო ტრანსპორტის სფეროში ჩართული სხვადასხვა სოციალური ინსტიტუტების როლი და ფუნქციები (პროფკავშირები, მუშათა საბჭოები, საამქროს პროფესიული უფლებამოსილი პირები, შრომის ინსპექტორები და ა.შ.);

2. დამსაქმებლის სოციალური უზრუნველყოფის ვალდებულებები;
3. საავტომობილო გადაზიდვების საწარმოებში დასაქმებული სხვადასხვა კატეგორიის მუშაკების შრომითი ხელშეკრულებების მარეგულირებელი წესები (ხელშეკრულებების ფორმა, მხარეების ვალდებულებები, სამუშაო პირობები და სამუშაო საათები, ანაზღაურებადი შვებულება, შრომის ანაზღაურება, ხელშეკრულების დარღვევა და ა.შ.);
4. სატრანსპორტო საშუალების მართვის პერიოდი, დასვენების პერიოდი და სამუშაო საათები;
5. მძღოლების საწყისი კვალიფიკაციასა სწავლებასა და რეგულარულ გადამზადებასთან დაკავშირებული წესები.

D. საგადასახადო სამართალი

საავტომობილო სატვირთო გადაზიდვებთან დაკავშირებით, კანდიდატმა უნდა იცოდეს:

1. სატრანსპორტო მომსახურებასთან დაკავშირებით მოქმედი დამატებითი ღირებულების გადასახადი (დღგ);
2. ძრავიან სატრანსპორტო საშუალებასთან დაკავშირებული გადასახადი;
3. გადასახადები გარკვეული სახის სატვირთო სატრანსპორტო საშუალებებთან დაკავშირებით, საგზაო მოსაკრებლები და ინფრასტრუქტურის გამოყენების ხარჯები;
4. საშემოსავლო გადასახადი.

E. საწარმოს ეკონომიკური და ფინანსური საქმიანობის მენეჯმენტი

საავტომობილო სატვირთო გადაზიდვებთან დაკავშირებით, კანდიდატმა უნდა:

1. იცოდეს კანონები და პრაქტიკა ჩეკების, თამასუქების, სასესხო ხელწერილების, საკრედიტო ბარათების და სხვა საშუალებების ან ანგარიშსწორების მეთოდების გამოყენებასთან დაკავშირებით;
2. იცნობდეს კრედიტის სხვადასხვა ფორმებს (საბანკო კრედიტი, აკრედიტივი, საგარანტიო შენატანები, იპოთეკა, ლიზინგი, იჯარა, ფაქტორინგი და ა.შ.), ასევე აღნიშნულთან დაკავშირებით წარმოშობილ გადასახადებსა და ვალდებულებებს;
3. იცოდეს, თუ რა არის საბალანსო უწყისი, როგორ ხდება მისი მომზადება და განმარტება;
4. შეძლოს შემოსავალ-გასავლის ანგარიშის წაკითხვა და განმარტება;
5. შეძლოს საწარმოს მომგებიანობის და ფინანსური მდგომარეობის შეფასება, კერძოდ, ფინანსური მაჩვენებლების საფუძველზე;
6. შეძლოს ბიუჯეტის მომზადება;
7. იცოდეს საწარმოს ხარჯები (ფიქსირებული ხარჯები, ცვლადი ხარჯები, საბრუნავი კაპიტალი, ცვეთა და ა.შ.) და შეძლოს ხარჯის გამოთვლა ყოველი სატრანსპორტო საშუალების, ყოველი კილომეტრის, ყოველი რეისის ან ყოველი ტონის მიხედვით;
8. შეძლოს საწარმოს პერსონალთან დაკავშირებული საორგანიზაციო სტრუქტურის სქემის სრულად შედგენა და სამუშაო გეგმების და ა.შ. შემუშავება;
9. იცნობდეს მარკეტინგის, რეკლამისა და საზოგადოებასთან ურთიერთობის პრინციპებს, სატრანსპორტო მომსახურების, გაყიდვების ხელშეწყობის და მომხმარებელთა დოსიების მომზადების და ა.შ. ჩათვლით;
10. იცოდეს საავტომობილო ტრანსპორტთან დაკავშირებული სხვადასხვა ტიპის დაზღვევა (პასუხისმგებლობის დაზღვევა, უბედური შემთხვევის დაზღვევა, რო-

მელსაც თან ახლავს ფიზიკური ტრავმა ან გარდაცვალება, რისკების და ბარგის დაზღვევა) და მათგან წარმოშობილი გარანტიები და ვალდებულებები;

11. იცოდეს საავტომობილო ტრანსპორტთან დაკავშირებით გამოყენებულ ელექტრონულ მონაცემთა გადაცემის აპლიკაციები;
12. შეძლოს საავტომობილო სატვირთო გადაზიდვებზე ინვოისების შედგენის მარეგულირებელი წესებით სარგებლობა და ესმოდეს ტერმინის - „Incoterms“ მნიშვნელობა და გამოყენების პირობები;
13. ერკვეოდეს დამხმარე სატრანსპორტო მომსახურების სხვადასხვა კატეგორიებში, მათ როლში, ფუნქციებსა და, საჭიროების შემთხვევაში, მათი სტატუსში.

F. ბაზარზე დაშვება

სავტომობილო სატვირთო გადაზიდვებთან დაკავშირებით, კანდიდატმა უნდა იცოდეს:

1. საქმიანობის რეგულაციები, რომლებიც არეგულირებს საავტომობილო გადაზიდვებს იჯარით ან ანაზღაურებით, საწარმოო სატრანსპორტო საშუალებების გაქირავებას ან ქვებელშეკრულებით გადაცემას, განსაკუთრებით საქმიანობის ოფიციალურად ორგანიზების საქმიანობაზე დაშვება საავტომობილო სატვირთო გადაზიდვების ნებართვების გამოყენების ინსპექტირებისა და სანქციების წესებს;
2. საავტომობილო სატვირთო საწარმოს დაფუძნების წესები;
3. საავტომობილო გადაზიდვების ორგანიზებისათვის საჭირო სხვადასხვა დოკუმენტები და შემოწმების პროცედურების დანერგვა, რათა უზრუნველყოს სატრანსპორტო საშუალებების ბორტსა და საწარმოს შენობა-ნაგებობებში ყოველ სატრანსპორტო ოპერაციასთან და განსაკუთრებით სატრანსპორტო საშუალებასთან, მძღოლთან, ტვირთსა და ბარგთან დაკავშირებული დამტკიცებული დოკუმენტაციის ხელმისაწვდომობა;
4. საავტომობილო სატვირთო გადაზიდვის მომსახურების ბაზრის ორგანიზების წესები, აგრეთვე ტვირთის დამუშავებისა და ლოგისტიკის წესები;
5. საზღვრის გადაკვეთის ფორმალობები, „T“ დოკუმენტების და TIR-კარნეტების გამოყენების როლი და არეალი, ასევე მათ გამოყენებასთან დაკავშირებით წარმოშობილი მოვალეობები და პასუხისმგებლობა;
6. ტმეკ-ის მრავალმხრივი კვოტით მოსარგებლე საჯარო მოხელეებისა და სატრანსპორტო ოპერატორებისთვის განკუთვნილი მომხმარებლის სახელმძღვანელოთი გათვალისწინებული დებულებები, ასევე ტმეკ-ის მრავალმხრივი კვოტის სისტემის ფარგლებში საერთაშორისო საავტომობილო სატვირთო გადაზიდვებთან დაკავშირებით მოქმედი ხარისხის ქარტია.

G. საქმიანობის ტექნიკური სტანდარტები და ტექნიკური ასპექტები

სავტომობილო სატვირთო გადაზიდვებთან დაკავშირებით, კანდიდატმა უნდა:

1. იცოდეს წევრ სახელმწიფოებში სატრანსპორტო საშუალებების წონასა და გაბარიტებთან დაკავშირებით მოქმედი წესები და არასტანდარტული საქონლის შემთხვევაში - მოქმედების პროცედურები, რომლებიც წარმოადგენს აღნიშნული წესებიდან გამონაკლისს;
2. საწარმოების საჭიროებების გათვალისწინებით, შეძლოს სატრანსპორტო საშუალებებისა და მათი კომპონენტების (შასის, ძრავის, გადაცემის სისტემის, სამუხრუჭო სისტემისა და ა.შ.) არჩევა;

3. იცოდეს აღნიშნული სატრანსპორტო საშუალებების ნებართვის ტიპებთან, რეგისტრაციასა და ტექნიკური შემოწმებასთან დაკავშირებული ფორმალოზები;
4. იცოდეს სხვადასხვა ტიპის სატრანსპორტო საშუალებების სპეციფიკური მოთხოვნები, რომლებიც სავარაუდოდ გამოიყენება ტმეკ-ის მრავალმხრივი კვოტის სისტემის ფარგლებში;
5. გაიანზროს, თუ რა ზომები უნდა იქნას მიღებული ძრავიანი სატრანსპორტო საშუალებების მიერ გამოყოფილი ხმაურის ჩახშობისა და გამონაბოლქვი ჰაერის დაბინძურების წინააღმდეგ ბრძოლის მიზნით;
6. შეძლოს სატრანსპორტო საშუალებებისა და მათი აღჭურვილობისთვის პერიოდულ ტექნიკური მომსახურებასთან დაკავშირებული გეგმების შედგენა;
7. იცნობდეს სხვადასხვა ტიპის ტვირთის დამუშავებისა და დატვირთვა-გადმოტვირთვის დანადგარებს (დატვირთვის პლატფორმები, კონტეინერები, პანელები და ა.შ.) და შეძლოს საქონლის დატვირთვისა და გადმოტვირთვის პროცედურების დანერგვა და შესაბამისი ბრძანებების გაცემა (ტვირთის განაწილება, შეფუთვა, დამტკბელება, დაბლოკვა, ჩაკეტვა და ა.შ.);
8. იცოდეს სხვადასხვა ტიპის კომბინირებული გადაზიდვები: საავტომობილო-სარკინიგზო, დატვირთვისა და გადმოტვირთვის ჰორიზონტალური მეთოდის გამოყენებით;
9. შეძლოს სახიფათო ტვირთებისა და ნარჩენების გადაზიდვასთან დაკავშირებული წესების დაცვა;
10. შეძლოს შესაბამისი პროცედურების ორგანიზება მალფუჭებადი საკვები პროდუქტების გადაზიდვის, კერძოდ, მალფუჭებადი საკვები პროდუქტების საერთაშორისო გადაზიდვებისა და აღნიშნული გადაზიდვისთვის განკუთვნილი სპეციალური სატრანსპორტო საშუალებების შესახებ შეთანხმებით (ATP) გათვალისწინებული წესების სისრულეში მოყვანის მიზნით;
11. შეძლოს ცხოველის გადაყვანის წესებთან შესაბამისობის პროცედურების სისრულეში მოყვანა.

H. საგზაო მოძრაობის უსაფრთხოება

საავტომობილო სატვირთო გადაზიდვებთან დაკავშირებით, კანდიდატმა უნდა:

1. იცოდეს, თუ რა სახის კვალიფიკაცია მოითხოვება მძღოლებისგან (მართვის მოწმობა, სამედიცინო ცნობები, ვარგისობის დამადასტურებელი ცნობები და ა.შ.);
2. შეძლოს შესაბამისი ზომების მიღება, რათა უზრუნველყოს მძღოლების მიერ სხვადასხვა წევრ სახელმწიფოში მოქმედ საგზაო მოძრაობის წესებზე, აკრძალვებსა და შეზღუდვებზე დამორჩილება (სიჩქარის შეზღუდვა, უპირატესი გავლის უფლება, ლოდინისა და პარკირების დროის შეზღუდვა, შუქური სიგნალების გამოყენება, საგზაო ნიშნები და ა.შ.);
3. შეძლოს მძღოლებისთვის ინსტრუქციების შედგენა, რათა შეამოწმოს მათ მიერ სატრანსპორტო საშუალებების, მათი აღჭურვილობისა და ტვირთის მდგომარეობასთან დაკავშირებული უსაფრთხოების მოთხოვნების, აგრეთვე ავარიების თავიდან ასაცილებლად აუცილებელი ზომების შესრულება;
4. შეძლოს უბედური შემთხვევებისას მოქმედების პროცედურების შემუშავება და განმეორებითი უბედური შემთხვევების ან სერიოზული საგზაო დარღვევების თავიდან ასაცილებლად შესაბამისი პროცედურების დანერგვა;
5. შეძლოს ტვირთის უსაფრთხოების უზრუნველსაყოფად საჭირო წესების იმპლემენტაცია და იცოდეს შესაბამისი მეთოდები.

დანართი 2: პროფესიული კომპეტენციების განსაზღვრის მიზნით გამოცდის ორგანიზება

(თავი II, მუხლი 4.3.ა)

მთელი ევროპის კონტინენტის მასშტაბით საერთაშორისო საავტომობილო სატვიროთო გადაზიდვების მარეგულირებელი წესების მაქსიმალური ჰარმონიზების მიზნით, ქვემოთ წარმოდგენილია პროფესიული კომპეტენტურობის დადასტურებისთვის გამოყენებული საგამოცდო პროცედურები:

1. წევრმა სახელმწიფოებმა უნდა უზრუნველყონ სავალდებულო წერილობითი გამოცდის ორგანიზება, რომელსაც შეიძლება დაემატოს არასავალდებულო ზეპირი გამოცდა იმ მიზნით, რომ განისაზღვროს, თუ რამდენად მიაღწიეს საავტომობილო ტრანსპორტის ოპერატორობის კანდიდატებმა ცოდნის საჭირო დონეს პირველ დანართში რეკომენდებულ საგნებში და, კერძოდ, რამდენად გააჩნიათ მათ მიერ აღნიშნულ საგნებთან დაკავშირებული ხელსაწყოებისა და მეთოდების გამოყენების და ხელმძღვანელობასა და კოორდინირებასთან დაკავშირებული ვალდებულებების შესრულების შესაძლებლობა.
 - a) სავალდებულო წერილობითი გამოცდა შედგება ორი ნაწილისგან, კერძოდ:
 - i) წერილობითი შეკითხვებისგან, რომლებიც ითვალისწინებს შემოთავაზებული პასუხების რამდენიმე ვარიანტს (ყოველ შეკითხვაზე ოთხ სავარაუდო პასუხს) ან შეკითხვას, რომელიც მოითხოვს პირდაპირ პასუხს, ანდა ორივე მათგანის კომბინაციას;
 - ii) წერილობითი ამოცანებისგან / პრაქტიკული მაგალითებისგან.
 - გამოცდის თითოეული ნაწილის მინიმალური ხანგრძლივობა არის ორი საათი.
 - b) ზეპირი გამოცდის ორგანიზების შემთხვევაში, წევრ სახელმწიფოებს შეუძლიათ განსაზღვრონ ის პირობა, რომ მასში მონაწილეობა ექვემდებარება წერილობითი გამოცდის წარმატებით ჩაბარებას.
 2. წევრი სახელმწიფოების მიერ ასევე ზეპირი გამოცდის ორგანიზების შემთხვევაში, მათ უნდა განიხილონ, გამოცდების თითოეულ სამ ნაწილთან დაკავშირებით, ყველა ნიშნის საერთო რაოდენობის მინიმუმ 25% და მაქსიმუმ 40%. მხოლოდ წერილობითი გამოცდის ჩატარების შემთხვევაში წევრმა სახელმწიფოებმა უნდა განიხილონ გამოცდის თითოეულ ნაწილთან დაკავშირებით ყველა ნიშნის საერთო რაოდენობის მინიმუმ 40% და მაქსიმუმ 60%.
 3. გამოცდის ყველა ნაწილის მიხედვით კანდიდატებმა შესაძლებელია, მიიღონ, საშუალოდ, ყველა შესაძლო ნიშნის მინიმუმ 60%, რა შემთხვევაშიც, გამოცდის თითოეულ ნაწილში უნდა მიაღწიონ შესაძლო ნიშნების ჯამური რაოდენობის არანაკლებ 50%-ს. წევრ სახელმწიფოს შეუძლია შეამციროს ეს მაჩვენებელი 50%-დან 40%-მდე მხოლოდ გამოცდის ერთი ნაწილის შემთხვევაში.
- დასაშვებია გამოცდის ორგანიზების ნებისმიერი სხვა პროცედურა იმ პირობით, თუ მას აღიარებს საავტომობილო ტრანსპორტის სამუშაო ჯგუფი ეკვივალენტურად მის მიერ დადგენილი წესების შესაბამისად.

დანართი 3: პროფესიული კომპეტენციების სერთიფიკატის ნიმუში

(თავი II, მუხლი 4.4)

მთელი ევროპის კონტინენტის მასშტაბით საერთაშორისო საავტომობილო სატვირთო გადაზიდვების მარეგულირებელი წესების მაქსიმალური შესაძლო ჰარმონიზების მიზნით:

1) პროფესიული კომპეტენტურობის სერტიფიკატის ნიმუშთან დაკავშირებული დებულებები არის შემდეგი:

(ღია კრემისფერი ქაღალდი, ზომა A4)

(ტექსტი წარმოდგენილია სერტიფიკატის გამცემი წევრი სახელმწიფოს ოფიციალურ ენაზე (ენებზე) ან ერთ-ერთ ოფიციალურ ენაზე)

დაინტერესებული წევრი სახელმწიფოს უფლებამოსილი უწყების ან ორგანოს განმასხვავებელი ნიშანი დასახელება⁽¹⁾

საავტომობილო სატვირთო გადაზიდვებში პროფესიული კომპეტენტურობის სერტიფიკატი

№
ჩვენ,
წინამდებარე დოკუმენტით ვადასტურებთ, რომ⁽²⁾
დაბადებულმა (თარიღი) (ადგილი)
წარმატებით ჩააბარა გამოცდა (წელი:; სესია:),⁽³⁾ რაც აუცილებელია საავტომობილო სატვირთო გადაზიდვების სფეროში პროფესიული კომპეტენტურობის სერტიფიკატის მინიჭებისთვის ტმეკ-ის მრავალხრივი კვოტის ფარგლებში განხორციელებულ საერთაშორისო საავტომობილო სატვირთო გადაზიდვებთან დაკავშირებით მოქმედი ხარისხის ქარტიით გათვალისწინებული დებულებების შესაბამისად.
წინამდებარე სერტიფიკატი წარმოადგენს ხარისხის ქარტიის II თავის მე-4 მუხლში მითითებული პროფესიული კომპეტენტურობის საკმარის მტკიცებულებას.
გაცემის ადგილი, თარიღი⁽⁴⁾

- (1) ტმეკ-ის მრავალხრივი კვოტის სისტემაში მონაწილე თითოეული წევრი სახელმწიფოს მიერ აღნიშნული მიზნით წინასწარ უფლებამოსილი უწყება ან ორგანო.
- (2) გვარი და სახელი; დაბადების ადგილი და თარიღი.
- (3) გამოცდის დასახელება.
- (4) სერტიფიკატის გამცემი უფლებამოსილი უწყების ან ორგანოს ბეჭედი და ხელმოწერა.

პროფესიული კომპეტენტურობის სერტიფიკატის დამცავი ნიშნები სერტიფიკატს უნდა ჰქონდეს არანაკლებ შემდეგი ორი დამცავი ნიშანი:


- ჰოლოგრამა;
- სპეციალური ბოჭკოები ქაღალდზე, რაც გამოჩნდება ულტრაიისფერ სინათლეზე;
- მინიმუმ ერთი ხაზი მიკრო შრიფტით (ანაბეჭდი ჩანს მხოლოდ გამადიდებელი შუშის ქვეშ და არ ექვემდებარება გადაღებას ასლების გადამღები ტექნოლოგიით გამრავლებისას);
- რელიეფური ნიშნები, სიმბოლოები ან ორნამენტები;
- ორმაგი ნუმერაცია: სერიული ნომერი და რიგითი ნომერი;
- სპეციალური დამცავი ფონი თხელი გილოშური ორნამენტით და ცისარტყელისებური ბეჭდვით.

საერთაშორისო სატრანსპორტო ფორუმის (ITF) სამდივნო განათავსებს ტმეკ-ის მრავალმხრივი კვლევის განკუთვნილი საერთაშორისო სატრანსპორტო ფორუმის (ITF) ინტერნეტ-გვერდზე სერტიფიკატების სხვადასხვა ეროვნულ ნიმუშებს.

2) საავტომობილო ტრანსპორტის საერთაშორისო კავშირის აკადემიის მიერ დადგენილი სტანდარტების შესაბამისად გაცემული პროფესიული კომპეტენტურობის სერტიფიკატები ასევე ითვლება ხარისხის ქარტიის მოთხოვნების შესაბამისად იმ პირობით, თუ მათზე წარმოდგენილი იქნება ეროვნული კომპეტენტური ორგანოების ხელმოწერა. ქვემოთ წარმოდგენილია საავტომობილო ტრანსპორტის საერთაშორისო კავშირის აკადემიის მიერ ამჟამად გაცემული ნიმუში:

IRU Academy

CPC DIPLOMA



Awarded with Distinction on 12 October 2012 with Certificate ID MTC00CPC6674123 to

Damir TVRDICA

Born in Split, Croatia, on 20 February 1978, certifying qualification in the

Certificate of Professional Competence (CPC)

for the Road Transport Manager

- National and International Road Haulage -

Possession of this qualification is confirmed by the IRU Academy on its web site under Certificate Viewing Code: SEP2224U1 or JPI


This course is delivered by the IRU Academy Accredited Training Institute MFC in accordance with Regulation (EC) No 1571/2005 of the European Parliament and of the Council of 23 October 2005 establishing common rules concerning the conditions to be complied with to pursue the occupation of road transport operator and the initial criteria fixed by the IRU Academy, endorsed by its high level Advisory Committee, regarding initial qualification, training and examinations to provide and ensure the highest professional skills and quality in road transport.

www.iru.org/academy

Dr Umberto DE PRETTO
Secretary General
International Road Transport Union (IRU)
Duisenberg

Dr Wiesław MUSYŃSKI
State Secretary
Ministry of Transport and Communications
Croatia

Dr Zdzisław POLAK
General Manager
MFC
Croatia



3) დასაშვებია ნებისმიერი სხვა ნიმუში იმ პირობით, რომ იგი ჩაითვლება ეკვივალენტურად საავტომობილო ტრანსპორტის სამუშაო ჯგუფის მიერ მისი პროცედურების შესაბამისად.

დანართი 4: მძღოლების კვალიფიკაციასთან და მომზადებასთან და სასწავლო ცენტრებთან დაკავშირებული მინიმალური მოთხოვნები

(თავი III, მუხლები 2.2. და 2.4.)

მთელი ევროპის კონტინენტის მასშტაბით საერთაშორისო საავტომობილო სატვირთო გადაზიდვების მარეგულირებელი წესების მაქსიმალური ჰარმონიზების მიზნით, ქვემოთ ჩამოთვლილია მძღოლების საწყისი კვალიფიკაციასა და გადამზადებასთან, ასევე სასწავლო ცენტრების აკრედიტაციასთან დაკავშირებული მინიმალური მოთხოვნები. შესაძლებელია მისაღები იყოს აღნიშნული საწყისი კვალიფიკაციის ან გადამზადების ნებისმიერი სხვა შინაარსი იმ პირობით, თუ მას ჩათვლის ეკვივალენტურად საავტომობილო ტრანსპორტის სამუშაო ორგანიზაციის მიერ დადგენილი პროცედურის შესაბამისად.

პუნქტი 1: საგნების ჩამონათვალი

ცოდნა, რომელიც მხედველობაში უნდა იქნას მიღებული წვერი სახელმწიფოების მიერ საწყისი კვალიფიკაციის და პერიოდული გადამზადების ორგანიზების დროს, უნდა მოიცავდეს მინიმუმ წინამდებარე ჩამონათვალში შეტანილ საგნებს.

მსმენელმა მძღოლებმა უნდა მიაღწიონ იმ ცოდნისა და პრაქტიკული კომპეტენტურობის დონეს, რაც აუცილებელია მართვის მოწმობის შესაბამისი კატეგორიის ყველა სატრანსპორტო საშუალების უსაფრთხო მართვისათვის. ზემოაღნიშნული მინიმალური დონე არ შეიძლება იყოს იმ დონეზე დაბალი, რომელიც მიიღწევა სავალდებულო სწავლებისას, პროფესიულ მომზადებასთან ერთად.

1. სატრანსპორტო საშუალების რაციონალური მართვის მაღალი დონის სწავლება უსაფრთხოების წესების დაცვით

1.1. მიზანი: ტრანსმისიის პარამეტრების ცოდნა მისი ოპტიმალური გამოყენების მიზნით:

→ ძრავის მართვითი მომენტის, სიმძლავრის და საწვავის ხარჯის მრუდები; ტაქომეტრის ოპტიმალური გამოყენების არეალი; გადაცემათა კოლოფების დიაგრამები.

1.2. მიზანი: უსაფრთხოების ტექნიკის ტექნიკური მახასიათებლებისა და ექსპლუატაციის ცოდნა, რათა

→ უზრუნველყოფილი იქნას ავტოსატრანსპორტო საშუალების კონტროლი, ცვეთის მინიმუმამდე შემცირება და მწყობრიდან გამოსვლის თავიდან აცილება:

სამუხრუჭო სისტემის ჰიდრავლიკური და პნევმატური სერვო-მექანიზმის სპეციფიკური თვისებები, მუხრუჭებისა და შემზლუდელების გამოყენებასთან დაკავშირებული შეზღუდვები, მუხრუჭებისა და სიჩქარის შემზლუდევილი მოწყობილობების კომბინირებული გამოყენება, სიჩქარისა და გადაცემის საფეხურების ოპტიმალური გამოყენება, სატრანსპორტო საშუალების ინერციის გამოყენება, ქანობებზე სიჩქარის შემცირებისა და დამუხრუჭების სხვადასხვა მეთოდების გამოყენება, მოქმედება მწყობრიდან გამოსვლის შემთხვევაში.

1.3. მიზანი: საწვავის ხარჯვის ოპტიმიზების შესაძლებლობა:

→ საწვავის ხარჯვის ოპტიმიზაცია 1.1 და 1.2 პუნქტებში მითითებული მეთოდების გამოყენებით.

1.4. მიზანი: სატრანსპორტო საშუალების დატვირთვის შესაძლებლობა უსაფრთხოების წესებისა და სატრანსპორტო საშუალების სათანადო ექსპლუატაციის გათვალისწინებით:

→ მოძრავ სატრანსპორტო საშუალებებზე მოქმედი ძალები, სატრანსპორტო საშუალების დატვირთვისა და გზის პროფილის ზედაპირის გათვალისწინებით გადაცემათა კოლოფის საფეხურების გამოყენება, სატრანსპორტო საშუალების ან სატრანსპორტო საშუალებათა შემადგენლობის სასარგებლო დატვირთვის გაანგარიშება, საერთო მოცულობის, ტვირთის განაწილების, ღერძის გადატვირთვის შედეგების, სატრანსპორტო საშუალების სტაბილურობისა და სიმძიმის ცენტრის, ტარისა და პანელის ტიპების გაანგარიშება;

→ იმ ტვირთების ძირითადი კატეგორიები, რომლებიც საჭიროებენ დამაგრებას, მოჭერას და დამაგრების მეთოდების გამოყენებას, სამაგრი ღვედების გამოყენებას, სამაგრი საშუალებების შემოწმებას, დატვირთვის ტექნიკის გამოყენებას, ბრეზენტის განთავსებას და მოხსნას.

2. წესების გამოყენება

2.1. მიზანი: საავტომობილო ტრანსპორტის სოციალური გარემოსა და მისი მარეგულირებელი წესების ცოდნა

→ სატრანსპორტო მრეწველობისთვის დამახასიათებელი მუშაობის მაქსიმალური პერიოდები; სანქციები ტაქოგრაფის გამოუყენებლობის, არასათანადოდ გამოყენების და მის ოპერირებაში ჩარევის გამო; საავტომობილო სატრანსპორტო სოციალური გარემოს ცოდნა: საწყისი კვალიფიკაციასა და პერიოდულ გადაზნადებასთან დაკავშირებით მძღოლების უფლებები და მოვალეობები.

2.2. მიზანი: ტვირთების გადაზიდვების მარეგულირებელი ნორმების ცოდნა:

→ ტრანსპორტის ექსპლუატაციის ლიცენზიები, ტვირთების გადაზიდვასთან დაკავშირებული სტანდარტული ხელშეკრულებებით გათვალისწინებული ვალდებულებები, გადაზიდვის შესახებ ხელშეკრულებით გათვალისწინებული დოკუმენტების შედგენა, საერთაშორისო სატრანსპორტო ნებართვები, ტვირთის საერთაშორისო საგზაო გადაზიდვების შესახებ ხელშეკრულების თაობაზე კონვენციით გათვალისწინებული ვალდებულებები, საერთაშორისო კონოსამენტების შედგენა, საზღვრების გადაკვეთა, ტვირთგაგმზავნები, ტვირთის თანმხლები სპეციალური დოკუმენტები.

3. *ჯანმრთელობის დაცვა, საგზაო მოძრაობის უსაფრთხოება და გარემოს დაცვა, მატერიალურ-ტექნიკური მომსახურება და ლოგისტიკა*

3.1. მიზანი: მძღოლის ცნობიერების დონის ამაღლება გზებზე არსებული საფრთხეებისა და მუშაობის დროს უბედური შემთხვევების შესახებ:

→ სატრანსპორტო სექტორში მუშაობის დროს უზედური შემთხვევების ტიპები, ავტოსაგზაო შემთხვევების სტატისტიკა, მათში სატვირთო ავტომობილების და ადამიანების მონაწილეობა, მატერიალური და ფინანსური შედეგები.

3.2. მიზანი: სისხლის სამართლის დანაშაულის და არალეგალი იმიგრანტების უკანონოდ გადაყვანის თავიდან აცილების შესაძლებლობა:

→ ზოგადი ინფორმაცია, მძღოლების დასკვნები, პრევენციული ღონისძიებები, ქმედებების საკონტროლო ჩამონათვალი, კანონმდებლობა სატრანსპორტო ოპერატორის პასუხისმგებლობის შესახებ.

3.3. მიზანი: ფიზიკური რისკების თავიდან აცილების შესაძლებლობა:

→ ერგონომიკის პრინციპები; მოძრაობები და მდგომარეობა, რომლებიც წარმოშობს რისკს, ფიზიკური ვარგისობა, დატვირთვისა და გადმოტვირთვის ოპერაციები, პირადი დაცვა.

3.4. მიზანი: ფიზიკური და ფსიქიკური მდგომარეობის მნიშვნელობის გაცნობიერება:

→ ჯანსაღი დაბალანსებული კვების პრინციპები, ალკოჰოლური სასმელების, ნარკოტიკული საშუალებების ან სხვა ნივთიერებების მოხმარების შედეგები, რომლებიც სავარაუდოდ გავლენას ახდენს ქცევაზე; ტკივილისა და სტრესის სიმპტომები, გამომწვევი მიზეზები და ეფექტები, ძირითადი სამუშაო / დასვენების ციკლის ფუნდამენტური როლი.

3.5. მიზანი: საგანგებო სიტუაციების შეფასების შესაძლებლობა:

→ ქვევა საგანგებო სიტუაციაში: სიტუაციის შეფასება, უზედური შემთხვევების გართულებების პრევენცია, დახმარების გამოძახება, დაზარალებულთა დახმარება და პირველადი დახმარების გაწევა, ხანძრის შემთხვევაში სათანადოდ რეაგირება, სატვირთო ავტომობილის მგზავრთა ევაკუირება, თავდასხმის შემთხვევაში სათანადოდ რეაგირება; უზედური შემთხვევის შესახებ ანგარიშის მომზადების ძირითადი პრინციპები.

3.6. მიზანი: კომპანიის რეპუტაციის განმტკიცების სასარგებლოდ შესაბამისი ქმედების შესაძლებლობა:

→ მძღოლის ქვევა და კომპანიის იმიჯი: მძღოლის მიერ გაწეული მომსახურების ხარისხის მნიშვნელობა კომპანიისთვის, მძღოლის როლი, ადამიანები, რომლებთან შეხება ექნება მძღოლს, სატრანსპორტო საშუალებების ტექნიკური მომსახურება, სამუშაოების ორგანიზაცია, დავების საჯარო და ფინანსური შედეგები.

3.7. მიზანი: საავტომობილო ტვირთების გადაზიდვების ეკონომიკური გარემოს და ბაზრის ორგანიზაციის ცოდნა:

→ საავტომობილო ტრანსპორტი სატრანსპორტო საშუალებების სხვა სახეობებთან (კონკურენტები, ტვირთამგზავნები) შედარებით, საავტომობილო სატრანსპორტო საშუალების სხვადასხვა ფორმები (გადაზიდვები დაქირავებით ან ანაზღაურებით, დამხმარე სატრანსპორტო საქმიანობა), ძირითადი ტიპის სატრანსპორტო კომპანიების და დამხმარე სატრანსპორტო საქმიანობის ორგანიზება, ტრანსპორტის სხვადასხვა სპეციალიზაცია (ავტოცისტერნები, მაცივარ-ცისტერნები და ა.შ.), მრეწველობაში განხორციელებული ცვლილებები (გაწეული მომსახურების დივერსიფიკაცია, საავტომობილო-სარკინიგზო გადაზიდვები, ქვებელშეკრულებების გაფორმება და ა.შ.).

პუნქტი 2: სავალდებულო საწყისი კვალიფიკაცია გათვალისწინებული III თავის 2.2 მუხლში

2.1. ვარიანტი, რომელიც აერთიანებს კურსებზე დასწრებას და გამოცდის ჩაბარებას საწყისი კვალიფიკაცია უნდა მოიცავდეს პირველ პუნქტში ჩამოთვლილ ყველა საგანს. საწყისი კვალიფიკაციის ხანგრძლივობა უნდა იყოს ორას ოთხმოცი საათი (ასორმოცი საათი - დაჩქარებული საწყისი კვალიფიკაციის შემთხვევაში).

თითოეულმა მსმენელმა მძღოლმა უნდა გაიაროს შესაბამისი კატეგორიის იმ სატრანსპორტო საშუალების ინდივიდუალური მართვის მინიმუმ ოცსაათიანი კურსი (ათი საათი - დაჩქარებული საწყისი კვალიფიკაციის შემთხვევაში), რომელიც აკმაყოფილებს სასწავლო სატრანსპორტო საშუალებასთან დაკავშირებულ მინიმალურ მოთხოვნებს.

სატრანსპორტო საშუალების ინდივიდუალური მართვისას, მსმენელ მძღოლს თან უნდა ახლდეს აკრედიტებული სასწავლო ცენტრის ინსტრუქტორი. ინდივიდუალური მართვის ოცი საათიდან თითოეულ მსმენელ მძღოლს უფლება აქვს მართოს სატრანსპორტო საშუალება მაქსიმუმ რვა საათის განმავლობაში (დაჩქარებულსაწყისი კვალიფიკაციის შემთხვევაში - მაქსიმუმ ოთხი საათი ინდივიდუალური მართვისთვის განსაზღვრული ათი საათიდან) სპეციალურ მოედანზე ან თანამედროვე სიმულატორზე, რათა დაეუფლოს სატრანსპორტო საშუალების რაციონალური მართვის შესახებ ცოდნას საგზაო მოძრაობის წესების დაცვით და, კერძოდ, სატრანსპორტო საშუალების მართვის ცოდნას სხვადასხვა საგზაო პირობებში და მათი ცვლილების შესახებ სხვადასხვა ამინდის პირობებსა და დღე-ღამის ნებისმიერ დროს.

აღნიშნული სწავლების დასრულების შემდეგ, წევრ სახელმწიფოთა კომპეტენტურმა ორგანოებმა ან მათ მიერ დანიშნულმა ორგანიზაციამ უნდა ჩაუტაროს წერილობითი ან ზეპირი გამოცდა მძღოლს. გამოცდა უნდა შეიცავდეს მინიმუმ ერთი შეკითხვას პირველ პუნქტში მითითებული თითოეული სასწავლო ამოცანიდან.

2.2. გამოცდის ჩატარების ვარიანტები

წევრი სახელმწიფოების კომპეტენტურმა ორგანოებმა ან მათ მიერ დანიშნულმა ორგანიზაციებმა უნდა ჩაატარონ ზემოაღნიშნული თეორიული და პრაქტიკული გამოცდები, რათა შეამოწმონ, შეესაბამება თუ არა მსმენელი მძღოლის ცოდნის დონე პირველ პუნქტში გათვალისწინებული საგნებისა და სასწავლო ამოცანების მოთხოვნებს.

- a) თეორიული გამოცდა უნდა შედგებოდეს მინიმუმ ორი ნაწილისგან:
 - i) შეკითხვები, რომლებიც ითვალისწინებს შემოთავაზებული პასუხების რამდენიმე ვარიანტს; შეკითხვები, რომელიც მოითხოვს პირდაპირ პასუხს, ანდა ორივე მათგანის კომბინაცია;
 - ii) პრაქტიკული მაგალითები.
- თეორიული გამოცდის მინიმალური ხანგრძლივობა უნდა იყოს ოთხი საათი.
- b) პრაქტიკული გამოცდა უნდა შედგებოდეს ორი ნაწილისგან:
 - i) სატრანსპორტო საშუალების მართვის გამოცდა უსაფრთხოების ნორმების დაცვით რაციონალურ მართვაში მომზადების შეფასების მიზნით. გამოც-

და უნდა ჩატარდეს, შესაძლებლობის შემთხვევაში, ქალაქგარეთ არსებულ გზებზე, ჩქაროსნულ და საავტომობილო (ან მსგავს) გზებზე, ასევე ქალაქის ყველა სახის გზაზე, სადაც წარმოდგენილი იქნება სხვადასხვა სირთულე, რომელთა წინაშეც შეიძლება აღმოჩნდეს მძღოლი. სასურველია, რომ გამოცდა ჩატარდეს საგზაო მოძრაობის ინტენსივობის სხვადასხვა დონეზე. გზებზე სატრანსპორტო საშუალების მართვის დრო ოპტიმალურად უნდა იქნას გამოყენებული კანდიდატის შესაფასებლად საგზაო მოძრაობის ყველა ზონის პირობებში, რომლებშიც სავარაუდოდ აღმოჩნდება მძღოლი. აღნიშნული გამოცდის ხანგრძლივობა უნდა იყოს მინიმუმ 90 წუთი.

- ii) გამოცდის პრაქტიკული ნაწილი, რომელიც მოიცავს მინიმუმ 1.4, 3.2, 3.3 და 3.5 პუნქტებს.

გამოცდის ამ ნაწილის მინიმალური ხანგრძლივობა უნდა იყოს 30 წუთი. გამოცდის პრაქტიკული ნაწილისთვის გამოყენებული სატრანსპორტო საშუალება უნდა აკმაყოფილებდეს, სულ ცოტა სასწავლო სატრანსპორტო საშუალებებთან დაკავშირებულ მოთხოვნებს.

პრაქტიკულ გამოცდას შეიძლება დაემატოს მესამე გამოცდაც, რომელიც ჩატარდება სპეციალურ მოედანზე ან თანამედროვე სიმულატორზე, რათა დაეუფლონ სატრანსპორტო საშუალების რაციონალურ მართვასთან დაკავშირებულ ცოდნას საგზაო მოძრაობის წესების დაცვით და, კერძოდ, სატრანსპორტო საშუალების მართვის შესახებ ცოდნას სხვადასხვა საგზაო პირობებში და, მათი ცვლილების შემთხვევაში, სხვადასხვა ამინდის პირობებსა და დღე-ღამის ნებისმიერ დროს.

აღნიშნული არასავალდებულო გამოცდის ხანგრძლივობა არ არის ფიქსირებული. იმ შემთხვევაში, თუ მძღოლი ჩააბარებს ასეთ გამოცდას, მისი ხანგრძლივობა შეიძლება გამოიქვეთოს (i) პუნქტში მითითებული სატრანსპორტო საშუალების მართვის გამოცდაზე განსაზღვრული 90 წუთიდან, თუმცა, დაქვითული დრო არ უნდა აღემატებოდეს 30 წუთს.

პუნქტი 3: III თავის 2.2 პუნქტით გათვალისწინებული სავალდებულო პერიოდული გადამზადება

პერიოდული გადამზადების სავალდებულო კურსი უნდა ჩატარდეს აკრედიტებულ სასწავლო ცენტრში. მათი ხანგრძლივობა უნდა შეადგენდეს 35 საათს ყოველ ხუთ წელიწადში, მათი ხანგრძლივობა უნდა შეადგენდეს 35 საათს ყოველ ხუთ წელიწადში ერთხელ, მინიმუმ 7-საათიან პერიოდებზე გადანაწილებით. აღნიშნული პერიოდული გადამზადება ნაწილობრივ შეიძლება ჩატარდეს თანამედროვე სიმულატორებზე.

პუნქტი 4: III თავის 2.3 და 2.4 პუნქტებით გათვალისწინებული სასწავლო ცენტრების აკრედიტაცია

საწყისი კვალიფიკაციისა და პერიოდული გადამზადების პროცესში მონაწილე სასწავლო ცენტრების აკრედიტაცია უნდა მოხდეს წევრი სახელმწიფოების კომპეტენტური

ორგანოების მიერ. აკრედიტაციის მინიჭება შესაძლებელია მხოლოდ წერილობითი განცხადების საფუძველზე. განცხადებას თან უნდა ერთვოდეს შემდეგი დოკუმენტები:

- საწყისი კვალიფიკაციისა და გადამზადების სათანადო პროგრამა, რომელშიც მითითებული იქნება შესწავლილი საგნები, სწავლების ორგანიზების შემოთავაზებული გეგმა და სწავლების მეთოდები;
- ინსტრუქტორთა კვალიფიკაცია და სპეციალიზაციის სფეროები;
- ინფორმაცია იმ შენობა-ნაგებობების შესახებ, სადაც ჩატარდება სწავლება. ასევე, სასწავლო მასალების, პრაქტიკული სამუშაოებისთვის გამოყოფილი რესურსებისა და გამოყენებული ავტოსატრანსპორტო საშუალებების პარკის შესახებ;
- კურსებში მონაწილეობის პირობები (მსმენელების რაოდენობა).

კომპეტენტურმა ორგანომ უნდა უზრუნველყოს აკრედიტაციის მინიჭება წერილობითი ფორმით, შემდეგი პირობების შესრულების შემთხვევაში:

- სწავლება უნდა ჩატარდეს განცხადების თანხმლები დოკუმენტაციის შესაბამისად;
- კომპეტენტურ ორგანოს უნდა ჰქონდეს აკრედიტებულ ცენტრებში შესაბამისი უფლებამოსილი პირების გაგზავნის უფლებამოსილება სასწავლო კურსებზე დახმარების გაწევის, გამოყენებულ რესურსებთან დაკავშირებით აღნიშნული ცენტრების შემოწმების და სასწავლო კურსებისა და გამოცდების ჯეროვნად ორგანიზების მონიტორინგის მიზნით;
- აკრედიტაცია შესაძლებელია გაუქმდეს ან შეჩერდეს იმ შემთხვევაში, თუ მისი მინიჭებისთვის წარმოდგენილი პირობები აღარ სრულდება.

აკრედიტებულმა ცენტრმა უნდა უზრუნველყოს იმის გარანტია, რომ ინსტრუქტორები ფლობდნენ უახლესი რეგულაციების უმეტესობისა და სწავლებასთან დაკავშირებული მოთხოვნების შესახებ საფუძვლიან ცოდნას. კონკრეტული შერჩევის პროცედურის ფარგლებში, ინსტრუქტორებმა უნდა დაადასტურონ როგორც საგნობრივი მასალების, ასევე სწავლების მეთოდის ცოდნა. რაც შეეხება სწავლების პრაქტიკულ ნაწილს, ინსტრუქტორებმა უნდა წარმოადგინონ მძღოლის პროფესიული კვალიფიკაციის ან სატრანსპორტო საშუალების მართვის ანალოგური გამოცდილების ფლობის დადასტურება, როგორცაა მძიმე სატრანსპორტო საშუალებების მართვასთან დაკავშირებით ინსტრუქტორის მოწმობა.

სწავლების პროგრამა უნდა აკმაყოფილებდეს აკრედიტაციის მოთხოვნებს და მოიცავდეს პირველ პუნქტში ჩამოთვლილ საგნებს.

დანართი 5: მძღოლის საკვალიფიკაციო ბარათის მახასიათებლები და ნიმუში

(თავი III, მუხლი 2.6.)

პროფესიული კომპეტენტურობის სერტიფიკატის ფლობის დასადასტურებლად, წევრი სახელმწიფოების კომპეტენტურ უწყებებს ან აღნიშნული უწყებების მიერ ჯეროვნად უფლებამოსილ ორგანოს უფლება აქვს, მიუთითოს განმასხვავებელი ნიშანი უშუალოდ მართვის მოწმობაზე (ლიცენზიაზე) ან დაამზადოს მძღოლის სპეციალური საკვალიფიკაციო ბარათი. ამ ბარათის ნიმუში შეიძლება შეირჩეს შემდეგნაირად:

- ნიმუში, რომელიც ძალაში იქნება ევროკავშირში;
- ტმეკ-ის სპეციალური ნიმუში, რომლის მახასიათებლებიც ემთხვევა ევროკავშირის ნიმუშის მახასიათებლებს (იხილეთ ა პუნქტი ქვემოთ);
- საავტომობილო ტრანსპორტის საერთაშორისო კავშირის აკადემიის მიერ გაცემული პროფესიული კომპეტენტურობის სერტიფიკატი (იხილეთ ბ პუნქტი ქვემოთ).

A. ტმეკ-ის მიერ გაცემული მძღოლის საკვალიფიკაციო ბარათის ნიმუში

მთელი ევროპის კონტინენტის მასშტაბით საერთაშორისო საავტომობილო სატვირთო გადაზიდვების მარეგულირებელი წესების მაქსიმალური პარმონიზების მიზნით, ქვემოთ წარმოდგენილია მძღოლის საკვალიფიკაციო ბარათთან დაკავშირებული დებულებები, რომლებიც სავარაუდოდ გამოიყენება ტმეკ-ის მრავალმხრივი კვლევის სისტემის ფარგლებში. მისაღება ნებისმიერი სხვა ნიმუში იმ პირობით, თუ საავტომობილო ტრანსპორტის სამუშაო ჯგუფი მიიჩნევს მის ეკვივალენტურად მის მიერ დადგენილი პროცედურის წესების შესაბამისად.

1. ბარათის მახასიათებლები

1.1. ბარათის ფიზიკური მახასიათებლები უნდა აკმაყოფილებდეს ISO 7810 და 7816-1 სტანდარტის მოთხოვნებს.

ბარათის ფიზიკური პარამეტრების შემოწმების მეთოდები საერთაშორისო სტანდარტებთან მათი შესაბამისობის უზრუნველსაყოფად უნდა შეესაბამებოდეს ISO 10373 სტანდარტს.

1.2. ბარათს აქვს ორი მხარე

წინა მხარეს წარმოდგენილია:

- a) სახელწოდება „მძღოლის საკვალიფიკაციო ბარათი“, დაბეჭდილი მსხვილი შრიფტით ბარათის გამცემი წევრი სახელმწიფოს ოფიციალურ ენაზე ან ენებზე;
- b) ბარათის გამცემი წევრი სახელმწიფოს სახელი (სურვილისამებრ);
- c) ბარათის გამცემი წევრი სახელმწიფოს განმასხვავებელი ნიშანი, დაბეჭდილი ნეგატივის სახით ლურჯ სამკუთხედში;
- d) ბარათის შესახებ სპეციფიკური ინფორმაცია, დანომრილი შემდეგი თანმიმდევრობით:
 1. მფლობელის გვარი;
 2. მფლობელის სახელი;
 3. მფლობელის დაბადების თარიღი და ადგილი;
 4. (ა) გაცემის თარიღი;

- (b) მოქმედების ვადა;
 - (c) გამცემი ორგანოს დასახელება (შეიძლება დაიბეჭდოს უკანა მხარეს);
 - (d) ადმინისტრაციული მიზნებისათვის მძღოლის მართვის მოწმობის ნომრისგან განსხვავებული ნომერი (სურვილისამებრ);
5. (a) მართვის მოწმობის ნომერი;
- (b) სერიული ნომერი;
6. მფლობელის ფოტოსურათი;
7. მფლობელის ხელმოწერა;
8. მფლობელის ფაქტობრივი საცხოვრებელი ადგილი ან საფოსტო მისამართი (არასავალდებულო);
- e) მითითების ფერი:
- ლურჯი

უკანა მხარე წარმოდგენილია:

- (a) 9. იმ სატრანსპორტო საშუალებების (ქვე-)კატეგორიები, რომლებთან დაკავშირებითაც მძღოლი აკმაყოფილებს საწყისი კვალიფიკაციისა და პერიოდული გადამზადების მოთხოვნებს;
10. რეზერვირებული სივრცე, ბარათის გამცემი წევრი სახელმწიფოს მიერ მნიშვნელოვანი ადმინისტრაციული მონაცემების ან საგზაო მოძრაობის უსაფრთხოების შესახებ ინფორმაციის შეყვანის ალბათობისთვის (სურვილისამებრ).
- (b) ბარათის წინა და უკანა მხარეს წარმოდგენილი დანომრილი მონაცემების განმარტება (მინიმუმ სათაურები 1, 2, 3, 4(a), 4(b), 4(c), 5(a) და 5(b)).

1.3. უსაფრთხოება, მონაცემთა დაცვის ჩათვლით

ბარათის სხვადასხვა შემადგენელი ნაწილის მიზანია გაყალბების ან ჩარევის ყოველგვარი მცდელობის აღმოფხვრა და ამგვარი მცდელობების გამოვლენა.

წევრმა სახელმწიფომ უნდა უზრუნველყოს, რომ ბარათის დაცვის დონე, სულ ცოტა შეესაბამებოდეს მართვის მოწმობის დაცვის დონეს.

1.4. განსაკუთრებული მახასიათებლები

წევრ სახელმწიფოებს შეუძლიათ დაამატონ ფერები ან ნიშნები, როგორცაა შტრიხ-კოდები, ეროვნული სიმბოლოები და უსაფრთხოების ელემენტები, წინამდებარე დანართით გათვალისწინებული დებულებების დარღვევის გარეშე.

ბარათების ურთიერთალიარებასთან დაკავშირებით, შტრიხ-კოდი არ უნდა შეიცავდეს იმის გარდა რაიმე სხვა ინფორმაციას, რაც უკვე მკაფიოდ არის მითითებული მძღოლის საკვალიფიკაციო ბარათზე ან რაც მნიშვნელოვანია ბარათის გაცემის პროცესისთვის.

საერთაშორისო სატრანსპორტო ფორუმის (ITF) სამდივნომ უნდა განათავსოს საკვალიფიკაციო ბარათების სხვადასხვა ეროვნული მოდელები საერთაშორისო სატრანსპორტო ფორუმის (ITF) ტმეკ-ის მრავალმხრივი კოტისთვის განკუთვნილ ვებ-გვერდზე.

2. ბარათის ნიმუში

ბარათის ნიმუში მაქსიმალურად უნდა შეესაბამებოდეს 2003/59/CE დირექტივის II და-
ნართში ილუსტრირებულ ნიმუშს და წარმოდგენილი უნდა იყოს შემდეგნაირად:

ჩინა მხარე

მძღოლის საკვალიფიკაციო ბარათი (წვერი სახელმწიფო)		
6. ფოტოსურათი	1.	
	2.	
	3.	
	4a.	4b.
	4c.	(4d.)
	5a.	5b.
	7.	
	(8.)	
9.		

უკანა მხარე

11.	9.	10.
	CI	
	C	
	D1	
	D	
	C1E	
	CE	
	DE1	
	DE	

B. საავტომობილო ტრანსპორტის საერთაშორისო კავშირის აკადემიის მიერ გაცემული პროფესიული კომპეტენტურობის სერტიფიკატი

ქვემოთ წარმოდგენილია საავტომობილო ტრანსპორტის საერთაშორისო კავშირის აკადემიის მიერ მიმდინარე დროისათვის გაცემული ნიმუშები. აღნიშნული სერტიფიკატები მიღებულ უნდა იქნას წვერი სახელმწიფოების კომპეტენტური ორგანოების მიერ მძღოლის კვალიფიკაციის დამადასტურებელი დოკუმენტების სახით ხარისხის ქარტიით გათვალისწინებული დებულებების შესაბამისად იმ პირობით, რომ მათზე მითითებული იქნება კომპეტენტური ეროვნული ორგანოების ხელმოწერა.

IRU Academy CPC CERTIFICATE



Awarded with distinction on 12 October 2012 with Certificate ID DTCCOCP073741254 to

Damir TVRDICA

Born in Split, Croatia, on 29 February 1976, certifying qualification in the

**Certificate of Professional Competence (CPC)
for Driver**

- Initial Qualification for Truck Drivers Cat. C, C+E, C1, C1+E -

Possession of this qualification is confirmed by the IRU Academy on its web site under Graduate Viewing Code: 5671234/J1 or /P1. This certificate must be extended through periodic training by (Code 96) 11 October 2017.

This course is delivered by the IRU Academy Accredited Training Institute DTC on the basis of EU Directive 2003/58/EC on subjects referred in section 1 of Annex A and the strict criteria fixed by the IRU Academy, endorsed by its high level Advisory Committee, regarding instructor qualification, training and examination to provide and ensure the highest professional skills and quality in road transport.

www.iru.org/academy

Mr Umberto DE FRETTO
Secretary General
International Road Transport Union (IRU)
Switzerland

Mr Vladimir MJSTER
State Secretary
Ministry of Transport and Communications
Croatia

Mr Peter PEVAC
General Manager
DTC
Croatia



IRU Academy CPC CERTIFICATE



Awarded with distinction on 12 October 2012 with Certificate ID DTCCOCP073741234 to

Damir TVRDICA

Born in Split, Croatia, on 29 February 1976, certifying qualification in the

**Certificate of Professional Competence (CPC)
for Driver**

- Periodic Qualification for Truck Drivers Cat. C, C+E, C1, C1+E -

Possession of this qualification is confirmed by the IRU Academy on its web site under Graduate Viewing Code: 5671234/J1 or /P1. This certificate is valid until (Code 96) 11 October 2017.

This course is delivered by the IRU Academy Accredited Training Institute DTC on the basis of EU Directive 2003/58/EC, on subjects referred in section 1 of Annex A and the strict criteria fixed by the IRU Academy, endorsed by its high level Advisory Committee, regarding instructor qualification, training and examination to provide and ensure the highest professional skills and quality in road transport.

www.iru.org/academy

Mr Umberto DE FRETTO
Secretary General
International Road Transport Union (IRU)
Switzerland

Mr Vladimir MJSTER
State Secretary
Ministry of Transport and Communications
Croatia

Mr Peter PEVAC
General Manager
DTC
Croatia



დანართი 6: სატრანსპორტო საშუალების მართვის დროსა და მძღოლების დასვენების პერიოდებთან დაკავშირებული დებულებების შესრულების შემოწმება
შემოწმებას დაქვემდებარებული გარემოებები

(თავი IV, მუხლები 2.1.1.4 და 2.1.1.5.)

მთელი ევროპის კონტინენტის მასშტაბით საერთაშორისო საავტომობილო სატვირთო გადაზიდვების მარეგულირებელი წესების მაქსიმალური ჰარმონიზების მიზნით, ქვემოთ ჩამოთვლილია სატრანსპორტო საშუალების მართვის დროსა და დასვენების პერიოდებთან დაკავშირებით შესამოწმებელი გარემოებები. შესაძლებელია მისაღები იყოს შემოწმებას დაქვემდებარებული ნებისმიერი სხვა გარემოების ჩამონათვალი, თუ მას აღიარებს ეკვივალენტურად საავტომობილო ტრანსპორტის სამუშაო ჯგუფი, მისი პროცედურების წესების შესაბამისად.

A. შემოწმებები გზაზე

ზოგადად, გზაზე შემოწმებები უნდა მოიცავდეს შემდეგ პუნქტებს:

- (1) სატრანსპორტო საშუალების მართვის ყოველდღიური და ყოველკვირეული ხანგრძლივობა, შესვენებები და დასვენების ყოველდღიური და ყოველკვირეული პერიოდები; ასევე წინა დღეების სარეგისტრაციო ფურცლები, რომლებიც წარმოდგენილი უნდა იყოს სატრანსპორტო საშუალების ბორტზე და/ან იმავე პერიოდის მონაცემები, რაც ინახება მძღოლის ბარათზე და/ან საკონტროლო მოწყობილობის მეხსიერებაში და/ან ამონაბეჭდებში;
- (2) სატრანსპორტო საშუალების ნებადართული სიჩქარის გადაჭარბების ნებისმიერი შემთხვევა, რაც განისაზღვრება, როგორც ერთ წუთზე მეტი ნებისმიერი პერიოდი, რომლის დროსაც სატრანსპორტო საშუალების სიჩქარემ გადაჭარბა 90 კმ/სთ-ს №3 კატეგორიის სატრანსპორტო საშუალებებთან დაკავშირებით; არსებული გარემოებებიდან გამომდინარე, წამიერი სიჩქარეები, რომლებსაც განავითარებს სატრანსპორტო საშუალება საკონტროლო მოწყობილობის ჩანაწერების თანახმად, სატრანსპორტო საშუალებით სარგებლობის არაუმეტეს წინა 24 საათის განმავლობაში;
- (4) საკონტროლო მოწყობილობის სწორად ფუნქციონირება (მოწყობილობის და/ან მძღოლის ბარათის და/ან სარეგისტრაციო ფურცლების არასწორი გამოყენების ალბათობის განსაზღვრა).

B. შემოწმებები საწარმოებში

ა ნაწილში განსაზღვრული შემოწმებების გარდა, საწარმოებში უნდა ჩატარდეს შემდეგი დეტალების შემოწმება:

ყოველკვირეული დასვენების პერიოდები და მართვის დრო დასვენების მოცემულ პერიოდებს შორის;

მართვის დროის ორკვირიანი ლიმიტის დაცვა;

სარეგისტრაციო ფურცლები, სატრანსპორტო საშუალებისა და მძღოლის ბარათის მონაცემები და ამონაბეჭდი ეგზემპლარები.

არსებული გარემოებიდან გამომდინარე, წევრ სახელმწიფოებს შეუძლიათ შეამოწმონ სატრანსპორტო ქსელში ჩართული სხვა ინციტატორების ან თანამონაწილეების, როგორცაა გადამზიდავები, ტვირთგამზავნები ან კონტრაქტორები, ერთობლივი პასუხისმგებლობა იმ შემთხვევაში, თუ გამოვლინდება დარღვევა, გადაზიდვების მომსახურებასთან დაკავშირებით გაფორმებული ხელშეკრულებების შემოწმების ჩაიკვლიათ.

D7	3 საათი + 9 საათზე ნაკლები	3 სთ + (8 სთ <... < 9 სთ)			X
D8	თანაფარდობით ყოველდღიური	3 სთ + (7 სთ <... < 8 სთ)		X	
D9	დასვენების პერიოდის არასაკმარისი გაყოფა	3 სთ + (... < 7 სთ)	X		
D10	9 საათზე ნაკლები ყოველდღიური	8 სთ <... < 9 სთ			X
D11	დასვენების პერიოდის არასაკმარისი	7 სთ <... < 9 სთ		X	
D12	ხანგრძლივობა, რამდენიმეკაციანი ეკიპაჟის შემთხვევაში	... < 7 სთ	X		
D13	24 საათზე ნაკლები ყოველდღიური	22 სთ <... < 24 სთ			X
D14	დასვენების პერიოდის არასაკმარისი	20 სთ <... < 22 სთ		X	
D15	შემცირებული ხანგრძლივობა	... < 20 სთ	X		
D16	45 საათზე ნაკლები ყოველკვირეული	42 სთ <... < 45 სთ			X
D17	დასვენების პერიოდის არასაკმარისი	36 სთ <... < 42 სთ		X	
D18	ხანგრძლივობა, თუ შემცირებული ყოველკვირეული დასვენების პერიოდი არ არის ნებადართული	... < 36 სთ	X		
E	გადახდის ტიპები				
E1	კავშირი ანაზღაურებასა და განვილი მანძილს შორის ან გადაზიდული საქონლის რაოდენობას შორის		X		
F	საკონტროლო მოწყობილობის მონტაჟი				
F1	ოფიციალურად დამტკიცებული ტიპის საკონტროლო მოწყობილობა არ არის დამონტაჟებული ან არ იმყოფება ექსპლუატაციაში		X		
G	საკონტროლო მოწყობილობის, მძღოლის ბარათის ან სარეგისტრაციო ფურცლის გამოყენება				
G1	საკონტროლო მოწყობილობის გაუმართავი ფუნქციონირება (მაგალითად, საკონტროლო მოწყობილობა არ არის სათანადოდ შემოწმებული, დაკალიბრებული ან დალუქული)		X		
G2	საკონტროლო მოწყობილობის არასწორი გამოყენება (არ გამოიყენება მძღოლის მოქმედი ბარათი, მოწყობილობის მუშაობაში განზრახ ჩარევა...)		X		
G3	ბორტზე სარეგისტრაციო ფურცლების არასაკმარისი რაოდენობა			X	
G4	სარეგისტრაციო ფურცლის დაუმტკიცებელი ნიმუში			X	
G5	ბორტზე საკმარისი ფურცლების არარსებობა დასაბეჭდად				X
G6	საწარმო არ ინახავს სარეგისტრაციო ფურცლებს, ამონაბეჭდებს და ჩამოტვირთულ მონაცემებს		X		
G7	მძღოლის საკუთრებაში წარმოდგენილია ერთზე მეტი მოქმედი მძღოლის ბარათი		X		
G8	გამოიყენება მძღოლის ბარათი, რომელიც არ წარმოადგენს აღნიშნული მძღოლის საკუთარ მოქმედ ბარათს		X		
G9	გამოიყენება მძღოლის წუნდებული ან ვადაგასული ბარათი		X		
G10	აღრიცხული და შენახული მონაცემები არ არის ხელმისაწვდომი მინიმუმ 365 დღის განმავლობაში		X		
G11	გამოიყენება ქუჩიანი ან დაზიანებული სარეგისტრაციო ფურცლები და მძღოლის ბარათები და მონაცემები იკითხება				X

G12	გამოიყენება კუჭყიანი ან დაზიანებული სარეგისტრაციო ფურცლები და მძღოლის ბარათები და მონაცემები არ იკითხება	X		
G13	მძღოლის დაზიანებული, გაფუჭებული, დაკარგული ან მოპარული ბარათის შეცვლის მიზნით განცხადების წარდგენის შეუძლებლობა 7 კალენდარული დღის განმავლობაში		X	
G14	სარეგისტრაციო ფურცლების/ მძღოლის ბარათების არასწორად გამოყენება	X		
G15	სარეგისტრაციო ფურცლების ან მძღოლის ბარათის არასანქცირებული გამოთხოვა, რაც უარყოფითად აისახება შესაბამისი მონაცემების ჩაწერაზე	X		
G16	სარეგისტრაციო ფურცლების ან მძღოლის ბარათის არასანქცირებული გამოთხოვა ჩაწერილ მონაცემებზე რაიმე გავლენის გარეშე			X
G17	სარეგისტრაციო ფურცლების ან მძღოლის ბარათის გამოყენება იმ პერიოდში, რომელიც აღემატება მისთვის განსაზღვრულ ვადას, თუმცა მონაცემების დაკარგვის გარეშე			X
G18	სარეგისტრაციო ფურცლების ან მძღოლის ბარათის გამოყენება იმ პერიოდში, რომელიც აღემატება მისთვის განსაზღვრულ ვადას, მონაცემების დაკარგვით	X		
G19	მონაცემების მექანიკური გზით შეცვანის შეუძლებლობა, საჭიროების შემთხვევაში	X		
G20	სათანადო სარეგისტრაციო ფურცლის ან მძღოლის ბარათის გამოყენებლობა გამართულ სარეგისტრაციო მოწყობილობაში (რამდენიმეკაციანი ეკიპაჟის შემთხვევაში)	X		
G21	სარეგისტრაციო ფურცელზე ჩაწერილი დრო არ შეესაბამება სატრანსპორტო საშუალების რეგისტრაციის ქვეყნის ოფიციალურ დროს		X	
G22	გადართვის მექანიზმების არასწორი გამოყენება	X		
H	ინფორმაციის შეცვანა			
H1	გვარი არ არის მითითებული სარეგისტრაციო ფურცელზე	X		
H2	სახელი არ არის მითითებული სარეგისტრაციო ფურცელზე	X		
H3	სარეგისტრაციო ფურცლის გამოყენების დაწყებისა და დასრულების თარიღი არ არის მითითებული		X	
H4	სარეგისტრაციო ფურცლის გამოყენების დაწყებისა და დასრულების ადგილი არ არის მითითებული			X
H5	სარეგისტრაციო ნომერი არ არის მითითებული სარეგისტრაციო ფურცელზე			X
H6	ოღონეტრის მონაცემები (დაწყება) არ არის მითითებული სარეგისტრაციო ფურცელზე		X	
H7	ოღონეტრის მონაცემები (დასრულება) არ არის მითითებული სარეგისტრაციო ფურცელზე			X
H8	სატრანსპორტო საშუალების შეცვლის დრო არ არის მითითებული სარეგისტრაციო ფურცელზე			X
H9	ქვეყნის სიმბოლო არ არის მითითებული სარეგისტრაციო ფურცელზე			X

I	ინფორმაციის შექმნა			
I1	შემოწმების გავლის უარყოფა	X		
I2	მიმდინარე დღის განმავლობაში ჩანაწერების შექმნის შეუძლებლობა	X		
I3	წინა 28 დღის განმავლობაში ჩანაწერების შექმნის შეუძლებლობა	X		
I4	მძღოლის ბარათზე ჩანაწერების შექმნის შეუძლებლობა, მძღოლის მიერ მისი ფლობის შემთხვევაში	X		
I5	ხელთ შეყვანილი ჩანაწერებისა და ამონაბეჭდების წარმოების შეუძლებლობა მიმდინარე კვირისა და წინა 28 დღის განმავლობაში	X		
I6	მძღოლის ბარათის გამოყენების შეუძლებლობა	X		
I7	ამონაბეჭდების შესრულების შეუძლებლობა მიმდინარე კვირისა და წინა 28 დღის განმავლობაში	X		
J	თაღლითობა			
J1	სარეგისტრაციო ფურცლებზე აღრიცხული, საკონტროლო მოწყობილობაში შენახული ან საკონტროლო მოწყობილობიდან მძღოლის ბარათსა თუ ამონაბეჭდზე წარმოდგენილი ნებისმიერი მონაცემის გაყალბება, დაფარვა ან განადგურება	X		
J2	საკონტროლო მოწყობილობის, სარეგისტრაციო ფურცლის ან მძღოლის ბარათის ფალსიფიკაცია, რამაც შესაძლებელია გამოიწვიოს მონაცემების და/ან ამონაბეჭდის შესახებ ინფორმაციის გაყალბება	X		
J3	სატრანსპორტო საშუალების ბორტზე/სითი მანიპულაციის მოწყობილობის არსებობა, რომელიც შესაძლებელია გამოყენებულ იქნას მონაცემების ან ამონაბეჭდი ინფორმაციის გასაყალბებლად (გადამრთველი/სადენი...)	X		
K	მწყობრიდან გამოსვლა			
K1	არ არის შეკეთებული ოფიციალურად დამტკიცებული მექანიკოსის ან სახელისნოს მიერ	X		
K2	არ არის შეკეთებული რეისის მიმდინარეობისას		X	
L	მონაცემების ხელთ შეყვანა ამონაბეჭდებზე			
L1	მძღოლს არ შეუყვანია ყველა ინფორმაცია დროის იმ პერიოდებისთვის, რომლის განმავლობაშიც საკონტროლო მოწყობილობა გამოსული იყო მწყობრიდან ან არ ფუნქციონირებდა სათანადოდ	X		
L2	მძღოლის ბარათის ნომერი და/ან სახელი და/ან მართვის მოწმობის ნომერი არ არის მითითებული დროებით სარეგისტრაციო ფურცელზე	X		
L3	ხელმოწერა არ არის მითითებული დროებით სარეგისტრაციო ფურცელზე		X	
L4	მძღოლის ბარათის დაკარგვის ან მოპარვის შემთხვევა არ ყოფილა ოფიციალურად განცხადებული იმ წევრი სახელმწიფოს კომპეტენტურ ორგანოში, სადაც ადგილი ჰქონდა აღნიშნული ქურდობის ფაქტს	X		

- [1] VSI = ძალიან მძიმე დარღვევა
SI = მძიმე დარღვევა
MI = უმნიშვნელო დარღვევა

დაბაბა 1. საავტომობილო ტრანსპორტის საშუალო ჯგუფის პროცედურის ნებისმიერი სახელმწიფოების ხარისხის ქართისთან შესაბამისობის შეფასების შესახებ

A. ხარისხის ქართის დებულებებთან წვერი სახელმწიფოს შესაბამისობის და/ან ეკვივალენტურობის აღიარება

მრავალმხრივი კვოტის ფარგლებში ტვირთების გადაზიდვასთან დაკავშირებული მოთხოვნა ხარისხის ქართის დებულებებთან შესაბამისობა, თუმცა შესაძლებელია აღიარებულ იქნას ეროვნულ დებულებებთან ეკვივალენტურობა იმ შემთხვევაში, თუ ისინი ისეთივე მკაცრია, როგორც ქართის დებულებები და უზრუნველყოფს ანალოგიურ შედეგებს.

განსაზღვრებანი:

შესაბამისობა: როდესაც წვერი სახელმწიფო შესაბამისობაშია ხარისხის ქართის დებულებებთან მრავალმხრივი კვოტის ფარგლებში ტვირთების გადაზიდვასთან დაკავშირებით.

ეკვივალენტურობა: როდესაც შეფასდება, რომ ეროვნული დებულებები ისეთივე მკაცრია, როგორც ხარისხის ქართის დებულებები და უზრუნველყოფს ანალოგიურ შედეგებს მრავალმხრივი კვოტის ფარგლებში ტვირთების გადაზიდვასთან დაკავშირებით.

ყველა წვერი სახელმწიფო წარადგენს განაცხადს ხარისხის ქართისთან შესაბამისობის აღიარების თაობაზე. არცერთ სახელმწიფოს არ აქვს ხარისხის ქართისთან შესაბამისობის ავტომატური აღიარების უფლება.

წვერი სახელმწიფოების მიერ განაცხადის წარდგენის ერთგვაროვანი წესების უზრუნველსაყოფად, გამოიყენება საავტომობილო ტრანსპორტის სამუშაო ჯგუფის მიერ შეთანხმებული საერთო საკონტროლო ჩამონათვალი.

განაცხადის წარდგენის პროცესი უნდა ითვალისწინებდეს შემდეგ პროცედურებს:

- a) წვერი სახელმწიფო წარუდგენს განაცხადს საერთაშორისო სატრანსპორტო ფორუმის (ITF) სამდივნოს ხარისხის ქართის დებულებებთან შესაბამისობის / ეკვი-

ვალენტურობის აღიარებასთან დაკავშირებით, შესაბამისობის / ეკვივალენტურობის შესახებ ეროვნული განცხადების სახით, რომელსაც თან ახლავს შეესებული საკონტროლო ჩამონათვალი და ნებისმიერი დამხმარე დოკუმენტი, სახელმწიფოს სურვილისამებრ.

ეროვნული განცხადება შეიძლება წარმოდგენილი იყოს მინისტრის ან შესაბამისი კომპეტენტური ორგანოს დეკლარაციის ან წერილის სახით.

- b) საერთაშორისო სატრანსპორტო ფორუმის (ITF) სამდივნო შეისწავლის განაცხადს, რათა უზრუნველყოს ყველა საკითხის განხილვა. საჭიროების შემთხვევაში, სამდივნოს შეუძლია, მოითხოვოს განმცხადებელი სახელმწიფოსგან დაზუსტება ან დამატებითი ინფორმაციის წარდგენა.
- c) საერთაშორისო სატრანსპორტო ფორუმის (ITF) სამდივნო მოაზრადებს ტექნიკური შენიშვნების პროექტს და მიაწვდის განმცხადებელს შესათანხმებლად და/ან კომენტარების წარსადგენად.
- d) სამდივნო წარუდგენს ტექნიკურ შენიშვნებს, განმცხადებლის კომენტარებთან ერთად, ასეთის არსებობის შემთხვევაში, ხარისხის ქარტიის დებულებების შესრულების შესახებ ქვეჯგუფს განსახილველად. ქვეჯგუფი განიხილავს ყველა წარდგენილ ტექნიკურ შენიშვნასა და დამხმარე დოკუმენტებს. საჭიროების შემთხვევაში, მას უფლება აქვს მოითხოვოს განმცხადებელი სახელმწიფოსგან დაზუსტება ან დამატებითი ინფორმაციის წარდგენა.
- e) ქვეჯგუფი წარადგენს წინადადებას საავტომობილო ტრანსპორტის სამუშაო ჯგუფის მომდევნო შეხვედრაზე, რომელშიც დეტალურად იქნება მითითებული ის სახელმწიფოები, რომლებიც რეკომენდირებულია ხარისხის ქარტიის დებულებებთან შესაბამისობის/ეკვივალენტურობის აღიარებისათვის. ის უნდა შეიცავდეს განმცხადებლ(ებ)ის მიერ შეესებულ საკონტროლო ჩამონათვალს, ტექნიკურ შენიშვნას (განმცხადებლის კომენტარებით, აუცილებლობის შემთხვევაში) და ყველა შესაბამის დოკუმენტს. აღნიშნული მასალები უნდა გამოქვეყნდეს საერთაშორისო სატრანსპორტო ფორუმის (ITF) ტმეკ-ის მრავალმხრივი კვლევის განკუთვნილ დაცულ ვებ-გვერდზე.
ქვეჯგუფმა ასევე უნდა აცნობოს საავტომობილო ტრანსპორტის სამუშაო ჯგუფს ნებისმიერი განაცხადის შესახებ, რომელიც იმყოფება შეფასების პროცესში ან მზადდება შეფასებისთვის.
- f) ქვეჯგუფი დაკომპლექტებულია საავტომობილო ტრანსპორტის სამუშაო ჯგუფის წევრებისგან, ნებაყოფლობითი ფორმით. ის შედგება არანაკლებ ხუთი წევრისგან და ანგარიშვალდებულია საავტომობილო ტრანსპორტის სამუშაო ჯგუფის წინაშე.
- g) საავტომობილო ტრანსპორტის სამუშაო ჯგუფი ერთხმად დებულობს გადაწყვეტილებას ქვეჯგუფის მიერ შემოთავაზებული ყველა ქვეყნისთვის ხარისხის ქარტიის დებულებებთან შესაბამისობის / ეკვივალენტურობის აღიარებასთან დაკავშირებით. სახელმწიფომ, რომელიც იმყოფება შეფასების პროცესში, არ უნდა მი-

ლოს მონაწილეობა მისი შესაბამისობის ან ეკვივალენტურობის აღიარებასთან დაკავშირებული გადაწყვეტილების მიღებაში.

- h) საწინააღმდეგო ხმის შემთხვევაში, წევრმა სახელმწიფო(ებ)მა, რომელიც (რომლებიც) ხმას აძლევს (აძლევენ) კონკრეტული წევრი სახელმწიფოს ხარისხის ქარტიის დებულებებთან შესაბამისობის / ეკვივალენტურობის აღიარების წინააღმდეგ, უნდა მიუთითოს (მიუთითონ) განმცხადებელი ქვეყანა, აგრეთვე აცნობოს (აცნობონ) საავტომობილო ტრანსპორტის სამუშაო ჯგუფს და საერთაშორისო სატრანსპორტო ფორუმის (ITF) სამდივნოს, უარის თქმის მოტივ(ებ)ი, რათა განმცხადებელმა შეძლოს გამოვლენილი საკითხების გადაჭრა და განაცხადის განმეორებით წარდგენა.
- i) პროცესის ნებისმიერ ეტაპზე, განმცხადებელი სახელმწიფოს მიმართ ხდება ქვეჯგუფის ან საავტომობილო ტრანსპორტის სამუშაო ჯგუფის მიერ გამოვლენილი ხარვეზების აღმოფხვრის ან განმარტების და განაცხადის განმეორებით წარდგენის შესაძლებლობის შეთავაზება, განაკუთრებით იმის მითითებით, თუ როგორ გამოსწორდა ის დებულებები, რომლებთან დაკავშირებითაა წარმოიშვა შეკითხვები. ამ უკანასკნელ შემთხვევაში, შესაბამისობის ან ეკვივალენტურობის შეფასებას დაექვემდებარება მხოლოდ შესწორებული დებულებები.

აღიარების მოქმედება

მას შემდეგ, რაც მოხდება წევრი სახელმწიფოს აღიარება ხარისხის ქარტიასთან შესაბამისად, აღნიშნულ სახელმწიფოს აღარ მოეთხოვება განმეორებითი განაცხადის წარდგენა გარდა იმ შემთხვევებისა, როდესაც გაუქმდება აღიარებასთან დაკავშირებული გადაწყვეტილება, ან მნიშვნელოვნად შეიცვლება ხარისხის ქარტიის დებულებები და, შესაბამისად, ყველა წევრ სახელმწიფოს მოეთხოვება განმეორებითი განაცხადის წარდგენის შემოკლებული პროცედურის გავლა აღნიშნულ კონკრეტულ დებულებებთან დაკავშირებით.

წევრი სახელმწიფოების ვალდებულებები

წევრმა სახელმწიფოებმა უნდა მიმართონ საერთაშორისო სატრანსპორტო ფორუმის (ITF) სამდივნოს იმ შემთხვევაში, თუ ისინი ახორციელებენ სამართლებრივ ან პროცედურულ ცვლილებებს, რაც გავლენას მოახდენს ხარისხის ქარტიის მოქმედებაზე. ასეთ შემთხვევებში, სამდივნო განიხილავს ქარტიის დებულებებთან აღნიშნული ცვლილებების შესაბამისობას / ეკვივალენტურობას და ქვეჯგუფს განსახილველად წარუდგენს ტექნიკურ შენიშვნებს.

B. გადაწყვეტილება წევრი სახელმწიფოს მიერ ქარტიის დებულებების შეუსრულებლობის მიზეზით წარდგენილ საჩივარზე

წევრ სახელმწიფოს, რომელიც თვლის, რომ სხვა წევრი სახელმწიფო არღვევს ქარტიით გათვალისწინებულ დებულებებს, უფლება აქვს წარადგინოს საჩივარი ამ უკანას-

კნელის მიმართ ან, თუ აღნიშნულის შემდეგ საკითხი არ იქნება გადაწყვეტილი, მიაწოდოს საჩივარი საავტომობილო ტრანსპორტის სამუშაო ჯგუფსა და საერთაშორისო სატრანსპორტო ფორუმის (ITF) სამდივნოს, აღნიშნული მიზნით შედგენილი დოსიეს დართვით.

ხარისხის ქარტიის დებულებებთან წევრი სახელმწიფოს შეუსაბამობის გასაჩივრების პროცესი უნდა იყოს შემდეგი:

- „ა“ სახელმწიფოს, რომელიც მიიჩნევს, რომ სახელმწიფო „ბ“ არღვევს ქარტიას, უფლება აქვს წარუდგინოს საჩივარი საავტომობილო ტრანსპორტის სამუშაო ჯგუფსა და საერთაშორისო სატრანსპორტო ფორუმის (ITF) სამდივნოს, აღნიშნული მიზნით შედგენილი დოსიეს დართვით, ორგანიზაციის ერთ-ერთ ოფიციალურ ენაზე.
- საავტომობილო ტრანსპორტის სამუშაო ჯგუფს შეუძლია მიიღოს გადაწყვეტილება აღნიშნული საქმის წარდგენის თაობაზე შესაბამის სტრუქტურაში განსახილველად, როგორცაა ქვეჯგუფი, ზემოთ აღწერილი წესის დაცვით, შეფასების მიზნით. აღნიშნულმა სტრუქტურამ უნდა შეისწავლოს „ბ“ სახელმწიფოს შესაბამისობა ქარტიასთან სავარაუდო შეუსაბამობის კუთხით და წარუდგინოს მოხსენება საავტომობილო ტრანსპორტის სამუშაო ჯგუფს მის რეკომენდაციასთან ერთად.
- საავტომობილო ტრანსპორტის სამუშაო ჯგუფმა უნდა განსაზღვროს ამ საჩივრისგან წარმოშობილი ქმედებები, რის შედეგადაც, არსებული ვითარებიდან გამომდინარე, შესაძლებელია დადგეს აღნიშნული სახელმწიფოს მიერ ხარისხის ქარტიასთან შესაბამისობის სტატუსის დაკარგვის საკითხი.
- ზემოაღნიშნულ პროცედურებში, საავტომობილო ტრანსპორტის სამუშაო ჯგუფმა უნდა მიიღოს გადაწყვეტილება ერთხმად. გადაწყვეტილების მისაღებად დაშვებულ წევრთა წრე შემოიფარგლება იმ პირებით, რომლებიც არ წარმოადგენენ დავის მხარეს.

წევრ სახელმწიფოს, რომელსაც ჩამოერთმევა ხარისხის ქარტიასთან შესაბამისობის სტატუსი, უფლება აქვს, განმეორებით წარადგინოს განაცხადი, რაც ექვემდებარება განაცხადის წარდგენის პროცედურის გავლას სრული მოცულობით.

C. დასკვნითი დებულებები

მოცემული პროცედურის წესების დებულებები შეიძლება შეიცვალოს საავტომობილო ტრანსპორტის სამუშაო ჯგუფის გადაწყვეტილებით, საჭიროების შემთხვევაში, იმ სახით, რაც გავლენას არ მოახდენს ხარისხის ქარტიის ტექსტზე.

