

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

(კონსოლიდირებული ვერსია)

ხელშემკვერელი მხარეები,

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

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

შეთანხმდნენ შემდეგზე:

**მუხლი 1  
განსაზღვრებანი**

წინამდებარე შეთანხმებაში ნიშნავს:

a) „სატრანსპორტო საშუალება“ - ნებისმიერ ავტომობილს ან მისაბმელს; ეს ტერმინი სატრანსპორტო საშუალებების ნებისმიერ შემადგენლობას მოიცავს;

b) „ავტომობილი“ - ნებისმიერ ავტოსაგზაო თვითმავალ სატრანსპორტო საშუალებას, რომელიც ჩვეულებრივ გამოიყენება გზებზე ადამიანების გადაყვანის ან ტვირთის გადაზიდვისათვის ან გზებზე ადამიანების გადასაყვანად ან ტვირთის გადასაზიდად გამოყენებული საშუალებების ბუქსირებისათვის; ეს ტერმინი არ მოიცავს სასოფლო-სამეურნეო ტრაქტორებს;

c) „მისაბმელი“ - ნებისმიერ სატრანსპორტო საშუალებას, რომელიც გათვალისწინებულია ავტომობილით მისი ბუქსირებისათვის; ეს ტერმინი მოიცავს აგრეთვე ნახევარმისაბმელებს;

d) „ნახევარმისაბმელი“ - ნებისმიერ მისაბმელს, რომელიც გათვალისწინებულია ავტომობილთან იმგვარად მისაბმელად, რომ მისი ნაწილი ეყრდნობა ავტომობილს, და ამ უკანასკნელზე მოდის ნახევარმისაბმელის და მისი ტვირთის წონის მნიშვნელოვანი ნაწილი;

e) „სატრანსპორტო საშუალებათა შემადგენლობა“ - გადამულ სატრანსპორტო საშუალებებს, რომლებიც საგზაო მოძრაობაში ერთ მთლიანობად მონაწილეობენ;

f) „ნებადართული მაქსიმალური მასა“<sup>1</sup> - დატვირთული სატრანსპორტო საშუალების

<sup>1</sup> განსაზღვრება შეცვლილია მე-6 შესწორების საფუძველზე

მაქსიმალური მასა, გამოცხადებული დასაშვებად იმ სახელმწიფოს კომპეტენტური ორგანოს მიერ, სადაც რეგისტრირებულია სატრანსპორტო საშუალება;

g) „საავტომობილო მიმოსვლა“<sup>2</sup> - ნებისმიერი გადაადგილება მთელი რეისის ან მისი ნაწილის განმავლობაში, საზოგადო სარგებლობისათვის გახსნილ გზებზე, ცარიელი ანდა ხალხითა ან ტვირთით სავსე სატრანსპორტო საშუალებისა, რომელიც გამოიყენება მგზავრების გადასაცვანად და ტვირთის გადასახიდად;

h) „საერთაშორისო სატრანსპორტო მიმოსვლა“ - ნებისმიერ საავტომობილო მიმოსვლას ერთი საზღვრის გადაკვეთით მაინც;

i) „რეგულარული ხაზები“<sup>3</sup> - ხაზებს, რომლებიც უზრუნველყოფს მგზავრების გადაყვანას დადგენილი მარშრუტებით მოძრაობის კონკრეტულად მითითებულ ინტერვალებში წინასწარ განსაზღვრულ გაჩერებებზე მგზავრების ჩასხდომით და გადმოსხდომით.

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

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

j) „მძლოლი“<sup>4</sup> - ნებისმიერი პირი, მიუხედავად იმისა დაქირავებულია იგი თუ არა, რომელიც მართავს სატრანსპორტო საშუალებას თუნდაც დროის მოკლე პერიოდის განმავლობაში ან იმყოფება სატრანსპორტო საშუალებაზე თავის მოვალეობათა ფარგლებში, რათა საჭიროების შემთხვევაში მართოს იგი;

k) „ეკიპაჟის წევრი“ - მძლოლს ან ნებისმიერ შემდეგ პირს, იმისდა მიუხედავად, დაქირავებით მუშაობენ ისინი თუ არა;

i) თანმხლები, ანუ ნებისმიერი პირი, რომელიც ახლავს მძლოლს, რათა დახმარება გაუწიოს ზოგიერთი მანევრის შესრულებისას ან ჩვეულებრივ აქტიურად მონაწილეობს სატრანსპორტო ოპერაციებში, თუმცა არ წარმოადგენს მძლოლს ამ მუხლის „j“ ქვეპუნქტში მითითებული მნიშვნელობით;

ii) კონდუქტორი, ანუ ნებისმიერი პირი, რომელიც ახლავს მგზავრების გადამყვანი სატრანსპორტო საშუალების მძლოლს, კერძოდ, იმ მიზნით, რომ გასცეს ან შეამოწმოს ბილეთები ან სხვა დოკუმენტები, რომლებიც მგზავრს აძლევს ამ სატრანსპორტო საშუალებით მგზავრობის უფლებას;

<sup>2</sup> განსაზღვრება შემოღებულია მე-2 შესწორების საფუძველზე და შეცვლილია მე-6 შესწორების საფუძველზე

<sup>3</sup> განსაზღვრება შემოღებულია მე-2 შესწორების საფუძველზე

<sup>4</sup> განსაზღვრება შეცვლილია მე-6 შესწორების საფუძველზე

l) „კვირა“<sup>5</sup> - დროის პერიოდს ორშაბათს 00.00 საათიდან კვირას 24.00 საათამდე;

m) „დასვენება“<sup>6</sup> - ნებისმიერი უწყვეტი პერიოდი, რომლის განმავლობაშიც მძღოლს შეუძლია საკუთარი დროის განკარგვა;

n)<sup>7</sup> „შესვენება“ - ნებისმიერი პერიოდი, რომლის განმავლობაშიც მძღოლს არ შეუძლია მართოს სატრანსპორტო საშუალება ან შეასრულოს ნებისმიერი სხვა სამუშაო, და რომელიც გამოიყენება მხოლოდ და მხოლოდ ძალების აღსადგენად“;

o) „დასვენების ყოველდღიური პერიოდი“ - ყოველდღიური პერიოდი, რომლის განმავლობაშიც მძღოლს შეუძლია თავისუფლად განკარგოს საკუთარი დრო, და რომელიც მოიცავს „დასვენების ნორმალურ ყოველდღიურ პერიოდს“ და „დასვენების შემოკლებულ ყოველდღიურ პერიოდს“:

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

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

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

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

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

q) „სხვა სამუშაო“ - სხვა ნებისმიერი საქმიანობა გარდა სატრანსპორტო საშუალების მართვისა, მათ შორის იმავე ან სხვა დამსაქმებელზე მუშაობაც, სატრანსპორტო სექტორში ან მის გარეთ. ეს ტერმინი არ მოიცავს ლოდინის დროს და დროს, რომელიც არ გამოიყენება მოძრავი სატრანსპორტო საშუალების, ბორნის ან მატარებლის, სამართავად ან მასში არაა გატარებული;

r) „მართვის ხანგრძლივობა“ - დრო, რომელიც გამოიყენება მართვისათვის, დარეგისტრირებული ავტომატურად ან ნახევრადავტომატურად ანდა ხელით, წინამდებარე შეთანხმებით განსაზღვრული პირობების შესაბამისად;

s) „მართვის ყოველდღიური ხანგრძლივობა“ - მართვის საერთო, ჯამური ხანგრძლივობა დასვენების ერთი ყოველდღიური პერიოდის დასრულებასა და შემდგომი ყოველდღიური დასვენების პერიოდის დასაწყისს შორის ან დასვენების ყოველდღიურ და ყოველკვირეულ პერიოდებს შორის;

<sup>5</sup> განსაზღვრება შემოღებულია მე-2 შესწორების საფუძველზე

<sup>6</sup> განსაზღვრება შემოღებულია მე-2 შესწორების საფუძველზე და შეცვლილია მე-6 შესწორების საფუძველზე

<sup>7</sup> განსაზღვრებები (N)-დან (W)-ის ჩათვლით შემოღებულია მე-6 შესწორების საფუძველზე

t) „მართვის ყოველკვირეული ხანგრძლივობა“ - მართვის საერთო ჯამური ხანგრძლივობა კვირის განმავლობაში;

u) „მართვის პერიოდი“ - მართვის ჯამური ხანგრძლივობა იმ მომენტიდან, როცა მძღოლი იწყებს სატრანსპორტო საშუალების მართვას დასვენებისა და შესვენების პერიოდის შემდგომ და დასვენებისა და შესვენების შემდგომი პერიოდის დაწყებამდე. მართვის პერიოდი შეიძლება იყოს უწყვეტი ან დაიყოს ცალკეულ პერიოდებად;

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

w) „სატრანსპორტო საწარმო“ - ნებისმიერი ფიზიკური პირი, ნებისმიერი იურიდიული პირი, ნებისმიერი გაერთიანება და პირთა ჯგუფი, რომელიც არ წარმოადგენს სამართალსუბიექტს, იქნება ეს კომერციული თუ სხვა ხასიათის, ანდა ნებისმიერი ოფიციალურ ორგანო, რომელიც საკუთრივ სამართალსუბიექტს წარმოადგენს ან დამოკიდებულია ხელისუფლების ორგანოზე, რომელიც ასეთ სამართალსუბიექტს წარმოადგენს, და რომლებიც მონაწილეობენ სავაჭრომობილო გადაზიდვაში, იქნება ეს დაქირავებით თუ ანაზღაურებით, თუ საკუთარი ხარჯით.

## მუხლი 2<sup>8</sup> გამოყენების სფერო

1. წინამდებარე შეთანხმება გამოიყენება თითოეული ხელშემკვრელი მხარის ტერიტორიაზე ყველა საერთაშორისო სავაჭრომობილო მიმოსვლის მიმართ, რომელსაც ახორციელებს ნებისმიერი სატრანსპორტო საშუალება, რეგისტრირებული ზემოხსენებული ხელშემკვრელი მხარის ტერიტორიაზე ან სხვა ნებისმიერი ხელშემკვრელი მხარის ტერიტორიაზე.

2. თუმცა, თუკი ხელშემკვრელი მხარეები, რომელთა ტერიტორიაზეც ხორციელდება მიმოსვლა, არ შეთანხმდებიან საპირისპიროს შესახებ, წინამდებარე შეთანხმება არ გამოიყენება საერთაშორისო სავაჭრომობილო ტვირთზიდვის მიმართ, რომელიც სრულდება:

a) სატრანსპორტო საშუალებათა მიერ, რომლებიც გამოიყენება ტვირთის გადასაზიდად და რომელთა ნებადართული მაქსიმალური მასა, მისაბმელებისა და ნახევარმისაბმელების მასის ჩათვლით, არ აღემატება 3,5 ტონას;

b) სატრანსპორტო საშუალებათა მიერ, რომლებიც გამოიყენება მგზავრთა გადასაყვანად და რომლებსაც თავიანთი კონსტრუქციისა და აღჭურვილობის გამო შეუძლიათ გადაიყვანონ არა უმეტეს ცხრა კაცისა, მათ შორის მძღოლის ჩათვლით, და განკუთვნილია ამ მიზნისათვის;

c) სატრანსპორტო საშუალებათა მიერ, რომლებიც გამოიყენება მგზავრთა გადასაყვანად რეგულარულ ხაზებზე, რომელთა სიგრძეც არ აღემატება 50 კმ;

d) სატრანსპორტო საშუალებათა მიერ, რომელთა მაქსიმალური ნებადართული სიჩქარე არ

<sup>8</sup> შეცვლილია თანამიმდევრობით მე-2 და მე-6 შესწორებების საფუძველზე

ალემატება 40კმ/სთ;

- e) სატრანსპორტო საშუალებათა მიერ, რომლებიც იმყოფება შეიარაღებული ძალების, სამოქალაქო თავდაცვის ორგანოების, სახანძრო სამსახურის და საზოგადოებრივი წესრიგის დაცვის ძალების საკუთრებაში ან მათ მიერ მძლავრ გარეშე დაქირავებული, როდესაც გადაზიდვა ხორციელდება ამ სამსახურებზე დაკისრებული ამოცანების შესრულების ფარგლებში, ან მათი კონტროლით;
- f) სატრანსპორტო საშუალებათა მიერ, რომლებიც გამოიყენება საგანგებო ვითარებაში ან სამაშველო ოპერაციების მსვლელობისას, მათ შორის ჰუმანიტარული ტვირთის არაკომერციული გადატანისას;
- g) სპეციალური სატრანსპორტო საშუალებების მიერ, რომლებიც გამოიყენება სამედიცინო მიზნებით;
- h) სპეციალურ საავარიო სატრანსპორტო საშუალებათა მიერ, რომელთა ექსპლუატაციაც წარმოებს მათი მიწერის პუნქტიდან 100 კმ ფარგლებში;
- i) სატრანსპორტო საშუალებათა მიერ, რომლებიც გადის სავაო გამოცდებს ტექნიკის სრულყოფის, რემონტის ან მომსახურების მიზნით, და ახალი ან ხელახლა აღჭურვილი სატრანსპორტო საშუალებების მიერ, რომლებიც ჯერ კიდევ არ ჩაუბარებიათ საექსპლუატაციოდ;
- j) სატრანსპორტო საშუალებათა მიერ, რომელთა ნებადართული მაქსიმალური მასა არ აღემატება 7,5 ტონას და რომლებიც გამოიყენება ტვირთის არაკომერციული გადაზიდვისათვის;
- k) კომერციული სატრანსპორტო საშუალებების მიერ, რომლებსაც აქვთ ისტორიული სტატუსი იმ ხელშემკვრელი მხარის კანონმდებლობის მიხედვით, სადაც წარმოებს მათი ექსპლუატაცია, და რომლებიც გამოიყენება არაკომერციული მგზავრთა გადაყვანისა და ტვირთის გადაზიდვისთვის.

### მუხლი 3<sup>9</sup>

**შეთანხმების ზოგიერთი დებულების გამოყენება იმ სახელმწიფოთა სატრანსპორტო საშუალებებით განხორციელებული საავტომობილო მიმოსვლისათვის, რომლებიც არ არიან ხელშემკვრელი მხარეები**

1. ყოველი ხელშემკვრელი მხარე თავის ტერიტორიაზე იმ სახელმწიფოს ტერიტორიაზე რეგისტრირებული ნებისმიერი სატრანსპორტო საშუალებით განხორციელებული საერთაშორისო საავტომობილო მიმოსვლისადმი, რომელიც არ არის წინამდებარე შეთანხმების ხელშემკვრელი მხარე, გამოიყენებს იმაზე არანაკლებ მკაცრ დებულებებს, რომლებიც გათვალისწინებულია წინამდებარე შეთანხმების მე-5, მე-6, მე-7, მე-8, მე-9 და მე-10 მუხლებით.

2. a) მაგარამ იმ შემთხვევაში, როდესაც სატრანსპორტო საშუალება რეგისტრირებულია სახელმწიფოში, რომელიც არ წარმოადგენს წინამდებარე შეთანხმების ხელშემკვრელ მხარეს, თითოეულ ხელშემკვრელ მხარეს შეუძლია, საკონტროლო მოწყობილობის ნაცვლად,

<sup>9</sup> შეცვლილია 1-ლი, მე-2 და მე-6 შესწორებების საფუძველზე

რომელიც შეესაბამება წინამდებარე შეთანხმების დანართში არსებულ სპეციფიკაციებს, შემოიფარგლოს ყოველდღიური სარეგისტრაციო ფურცლების წარდგენის მოთხოვნით, რომელსაც ხელით ავსებს ეკიპაჟის ყოველი წევრი პირველი ხელშემკვერელი მხარის ტერიტორიაზე შესვლის მომენტიდან ათვლილ დროის მონაკვეთში.

b) ამ მიზნით ეკიპაჟის თითოეულმა წევრმა საკუთარი ხელით უნდა შეიტანოს სარეგისტრაციო ფურცელში, წინამდებარე შეთანხმების მე-12 მუხლით განსაზღვრულ გრაფიკულ გამოსახულებათა გამოყენებით, ინფორმაცია თავისი პროფესიული საქმიანობისა და დასვენების შესახებ.

#### **მუხლი 4<sup>10</sup>** **ზოგადი პრინციპები**

ყოველ ხელშემკვერელ მხარეს შეუძლია გამოიყენოს უფრო მაღალი მინიმალური ან უფრო დაბალი მაქსიმალური მოთხოვნები იმ მოთხოვნებთან შედარებით, რომლებიც მითითებულია 5-8 მუხლებში. ამის მიუხედავად წინამდებარე შეთანხმების დებულებები კვლავაც გამოიყენება იმ სხვა სახელმწიფოში რეგისტრირებული სატრანსპორტო საშუალებით საერთაშორისო საავტომობილო მიმოსვლის მწარმოებელი მძღოლების მიმართ, რომელიც არის ან არ არის წინამდებარე შეთანხმების ხელშემკვერელი მხარე.

#### **მუხლი 5<sup>11</sup>** **ეკიპაჟის წევრები**

1. ტვირთზიდვაზე დასაქმებული მძღოლებისათვის დაწესებულია შემდეგი მინიმალური ასაკი:

a) სატრანსპორტო საშუალებების, მათ შორის, საჭიროების შემთხვევაში, იმ მისაბმელების ან ნახევარმისაბმელების მძღოლებისათვის, რომელთა დაშვებული მაქსიმალური წონა არ აღემატება 7,5 ტონას, არანაკლებ 18 წელი;

b) სხვა სატრანსპორტო საშუალებების მძღოლებისათვის:

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

2. მგზავრების გადაყვანით დასაქმებული მძღოლი 21 წელზე ახალგაზრდა არ უნდა იყოს.

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

a) მას უნდა ჰქონდეს იმ სატრანსპორტო საშუალებების მძღოლად მუშაობის სულ ცოტა ერთი წლის სტაჟი, რომელთა დაშვებული მაქსიმალური წონა 3,5 ტონას არ

<sup>10</sup> შეცვლილია მე-2 შესწორების საფუძველზე

<sup>11</sup> შეცვლილია მე-2 შესწორების საფუძველზე

აღემატება;

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

### **მუხლი 6<sup>12</sup>** **მართვის ხანგრძლივობა**

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

### **მუხლი 7<sup>13</sup>** **შესვენება**

1. ოთხნახევარი საათის განმავლობაში მართვის პერიოდის შემდეგ მძღოლმა უნდა შეისვენოს არანაკლებ 45 წუთისა, თუ არ დგება დასვენების პერიოდი.

<sup>12</sup> შეცვლილია მე-2 და მე-6 შესწორებების საფუძველზე

<sup>13</sup> შეცვლილია მე-2 და მე-6 შესწორებების საფუძველზე

2. ეს შესვენება, განსაზღვრული წინამდებარე შეთანხმების 1 n) მუხლით, შეიძლება შეიცვალოს არანაკლებ 15 წუთის ხანგრძლივობის შესვენებით, რომელსაც მოჰყვება შესვენება არანაკლებ 30 წუთის ხანგრძლივობით, რომლებიც ნაწილდება მართვის პერიოდზე ან ამ პერიოდის შემდგომ ისეთნაირად, რათა ეს შეესაბამებოდეს 1 პუნქტის დებულებებს.

3. წინამდებარე მუხლის მიზნებისათვის ლოდინის დრო, ასევე დრო, რომელიც არ გამოიყენება სამართავად და გატარებულია მოძრავ სატრანსპორტო საშუალებაში, ბორანზე ან მატარებელში, არ განიხილება როგორც „სხვა საშუალო“, განსაზღვრული წინამდებარე შეთანხმების 1 q) მუხლით, და უნდა კვალიფიცირდებოდეს როგორც „შესვენება“.

4. ამ მუხლის საფუძველზე დაცული შესვენებები არ მიიჩნევა შესვენების ყოველდღიურ პერიოდებად.

### **მუხლი 8<sup>14</sup> დასვენების ხანგრძლივობა**

1. მძღოლმა უნდა გამოიყენოს 1 o) და p) მუხლებით განსაზღვრული დასვენების ყოველდღიური და ყოველკვირეული პერიოდები.

2. დასვენების წინა ყოველდღიური პერიოდის ან ყოველკვირეული პერიოდის დასრულებიდან ყოველი 24-საათიანი პერიოდის განმავლობაში მძღოლმა უნდა გამოიყენოს ახალი ყოველდღიური დასვენების პერიოდი.

თუკი ყოველდღიური დასვენების პერიოდის ის ნაწილი, რომელიც ემთხვევა ამ 24-საათიან პერიოდს, შეადგენს როგორც მინიმუმ 9 საათს, მაგრამ 11 საათზე ნაკლებს, მაშინ ეს დასვენების ყოველდღიური პერიოდი განიხილება როგორც შემცირებული ყოველდღიური დასვენების პერიოდი.

3. მე-2 პუნქტიდან გადახვევით ყოველდღიური ან ყოველკვირეული დასვენების პერიოდის დასრულებიდან 30 საათის განმავლობაში მძღოლი, რომელიც შედის 1 ვ) მუხლით განსაზღვრული რამდენიმეკაციანი ეკიპაჟის შემადგენლობაში, უნდა სარგებლობდეს ახალი ყოველდღიური დასვენების პერიოდით, როგორც მინიმუმ 9 საათის ხანგრძლივობით.

4. დასვენების ყოველდღიური პერიოდი შეიძლება გაიზარდოს ნორმალური ყოველდღიური დასვენების ან შემცირებული ყოველკვირეული დასვენების პერიოდად.

5. მძღოლს შეიძლება ჰქონდეს არაუმეტეს სამი შემცირებული ყოველდღიური დასვენების პერიოდისა დასვენების ნებისმიერ ორ ყოველკვირეულ პერიოდს შორის.

6. a) ნებისმიერი ორი ერთმანეთის მომდევნო კვირის მანძილზე მძღოლმა უნდა გამოიყენოს სულ ცოტა:

i) დასვენების ორი ნორმალური ყოველკვირეული პერიოდი, ან

ii) დასვენების ერთი ნორმალური ყოველკვირეული და ერთი შემცირებული ყოველკვირეული პერიოდი არანაკლებ 24 საათის ხანგრძლივობით. ოღონდ ეს შემცირება შეიძლება ანაზღაურდეს დასვენების ეკვივალენტური პერიოდით, რომელიც გამოიყენება მთლიანად კვირის ბოლომდე, რომელიც მოსდევს მოცემულ კვირას.

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

b) 6 a) პუნქტის დებულებებიდან გადახვევით მძღოლს, რომელიც ახორციელებს ერთჯერად საერთაშორისო მგზავრთა გადაყვანას, გარდა რეგულარულ ხაზებზე გადაყვანისა, შეუძლია გადადოს ყოველკვირეული დასვენება არა უმეტეს თორმეტი

<sup>14</sup> შეცვლილია მე-2 და მე-6 შესწორებების საფუძველზე



მომდევნო 24-საათიანი პერიოდისა, რომლებიც მოჰყვება დასვენების წინა ნორმალურ ყოველკვირეულ პერიოდს, იმ პირობით რომ:

i) მგზავრობა გრძელდება არანაკლებ 24 მომდევნო საათისა ხელშემკვრელი მხარის ან მესამე მხარის ტერიტორიაზე, რომელიც არ არის მხარე, სადაც დაიწყო მგზავრობა და  
ii) მოცემული გადახვევის გამოყენების შემდგომ მძლოლი იყენებს:

a. ან ორ ნორმალურ ყოველკვირეულ დასვენებას, ან

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

და

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

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

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

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

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

8. მძლოლის შეხედულებებისამებრ დასვენების ყოველდღიური და შემცირებული ყოველკვირეული პერიოდები მიწერის ადგილის ფარგლებს გარეთ შეიძლება გამოყენებულ იქნეს სატრანსპორტო საშუალებაზე, თუ მასზე არსებობს სპეციალურად დაყენებული საძილე მოწყობილობები თითოეული მძლოლისათვის, გათვალისწინებულნი სატრანსპორტო საშუალების კონსტრუქციით, და თუ ეს სატრანსპორტო საშუალება იმყოფება სადგომზე.

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

### **მუხლი 8-bis<sup>15</sup> (გადახვევა მე-8 მუხლიდან)**

1. მე-8 მუხლიდან გადახვევით, იმ შემთხვევაში, თუ მძლოლი თან ახლავს სატრანსპორტო საშუალებას, რომელიც გადაიზიდება ბორნით ან მატარებლით, და სარგებლობს ნორმალური ყოველდღიური დასვენების პერიოდით, ეს პერიოდი შეიძლება შეწყვეტილ იქნეს საქმიანობის სხვა სახეობებით არა უმეტეს ორჯერ, თუკი დაცულია შემდეგი პირობები:

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

<sup>15</sup> შემოღებულია მე-6 შესწორების საფუძველზე

რომელიც გატარდება ბორნის ბორტზე ან მატარებელში;

ბ) პერიოდი ყოველდღიური დასვენების შუალედებს შორის შეძლებისდაგვარად უფრო მოკლე უნდა იყოს და არავითარ შემთხვევაში არ შეიძლება აღემატებოდეს მთლიანობაში ერთ საათს დატვირთვამდე ან გადმოტვირთვის შემდეგ, ამასთან საბაჟო ფორმალობები უნდა ჩართული იქნეს დატვირთვის ან გადმოტვირთვის ოპერაციაში.

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

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

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

## მუხლი 9<sup>16</sup>

### გამონაკლისი

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

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

## მუხლი 10<sup>17</sup>

### საკონტროლო მოწყობილობა

1. ხელშემკვრელი მხარეები მიუთითებენ, რომ მათ ტერიტორიაზე რეგისტრირებულ სატრანსპორტო საშუალებებზე დადგმული იყოს და გამოიყენებოდეს საკონტროლო მოწყობილობა წინამდებარე შეთანხმების მოთხოვნების, მათ შორის მისი დანართის და დამატების თანახმად.

2. საკონტროლო მოწყობილობა წინამდებარე შეთანხმების შინაარსის თანახმად უნდა შეესაბამებოდეს, იმ თვალსაზრისით, რაც შეეხება მის კონსტრუქციას, დამონტაჟებას, გამოყენებას და შემოწმებას, წინამდებარე შეთანხმების მოთხოვნებს, მათ შორის მის დანართსა და დამატებას.

3. მიჩნეულია, რომ საბჭოს 1985 წლის 20 დეკემბრის (EEC) №3821/85 დადგენილების შესაბამისი საკონტროლო მოწყობილობა, იმ თვალსაზრისით, რაც შეეხება მის

<sup>16</sup> შეცვლილია მე-2 და მე-6 შესწორებების საფუძველზე

<sup>17</sup> შეცვლილია თანამიმდევრობით 1-ლი, მე-2, მე-3 და მე-5 შესწორებების საფუძველზე

კონსტრუირებას, დამონტაჟებას, გამოყენებას და შემოწმებას, უნდა შეესაბამებოდეს წინამდებარე შეთანხმების მოთხოვნებს, მათ შორის მის დანართსა და დამატებას.

### მუხლი 11<sup>18</sup>

#### საწარმოს მიერ განხორციელებული კონტროლი

1. საწარმომ იმგვარად უნდა მოაგვაროს საავტომობილო მიმოსვლა და სათანადო ინსტრუქცია ჩაუტაროს ეკიპაჟის წევრებს, რომ მათ შეძლონ წინამდებარე შეთანხმების დებულებათა დაცვა.

2. იგი მუდმივად უნდა აკონტროლებდეს მართვის დროს, სხვა სამუშაოს საათებს და დასვენების დროს, რისთვისაც უნდა იყენებდეს მის განკარგულებაში არსებულ ყველა დოკუმენტს, ისეთებს, როგორცაა პირადი საკონტროლო წიგნაკი. წინამდებარე შეთანხმების დარღვევების აღმოჩენის შემთხვევაში იგი დაუყოვნებლივ უნდა აღმოფხვრიდეს მათ და იღებდეს ზომებს, რათა აღკვეთოს მათი გამეორება მომავალში, მაგალითად, მუშაობისა და მარშრუტების გრაფიკების შეცვლის გზით.

3. დაქირავებით მომუშავე მძღოლებისათვის გადახდა, თუნდაც ეს ხორციელდებოდეს პრემიების ან ხელფასის დანამატების ფორმით, განვილილ მანძილთან და/ან გადაზიდული ტვირთის მოცულობასთან დაკავშირებით, აკრძალულია, გარდა იმ შემთხვევებისა, როცა ასეთი გადახდა საფრთხეს არ უქმნის საგზაო მოძრაობას და ხელს არ უწყობს წინამდებარე შეთანხმების დარღვევას.

4. სატრანსპორტო საწარმო პასუხისმგებელია ამ საწარმოს მძღოლების მიერ დაშვებულ დარღვევებზე, მაშინაც კი როდესაც დარღვევა დაშვებულ იქნა სხვა ხელშემკვრელი მხარის ან იმ ქვეყნის ტერიტორიაზე, რომელიც არ წარმოადგენს ხელშემკვრელ მხარეს. ხელშემკვრელ მხარეთა უფლებისათვის, სრული პასუხისმგებლობა სატრანსპორტო საწარმოს დააკისრონ, ზიანის მიუყენებლად, ხელშემკვრელ მხარეებს შეუძლიათ დადონ პირობა, რომ ასეთი პასუხისმგებლობა წარმოიქმნება საწარმოს მიერ 1 და 2 პუნქტების დარღვევის შემთხვევაში. ხელშემკვრელ მხარეებს შეუძლიათ გაითვალისწინონ ნებისმიერი მტკიცებულება, რომელიც ადასტურებს საფუძვლის არარსებობას დაშვებული დარღვევისათვის სატრანსპორტო საწარმოს პასუხისმგებლობაში მისაცემად.

5. საწარმოები, ტვირთის გამგზავნები, ექსპედიტორები, ტურიტული ოპერატორები, გენერალური მოიჯარეები, ქვემოიჯარეები და მძღოლების დამსაქმებელი სააგენტოები უზრუნველყოფენ, რათა გადაზიდვის შეთანხმებული სახელშეკრულებო გრაფიკების შედგენისას დაცული იქნეს წინამდებარე შეთანხმების დებულებები.

### მუხლი 12<sup>19</sup>

#### შეთანხმების გამოყენების უზრუნველყოფის ზომები

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

<sup>18</sup> შეცვლილია მე-2 და მე-6 შესწორებების საფუძველზე

<sup>19</sup> შეცვლილია მე-2, მე-4 და მე-6 შესწორებების საფუძველზე

a) ხელშემკვრელ მხარეთა კომპეტენტური ადმინისტრაციული ორგანოები ორგანიზებას უწევენ კონტროლის ჩატარებას იმგვარად, რომ:

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

ii) საერთო რაოდენობის არანაკლებ 15% გზებზე და არანაკლებ 25% - საწარმოებში; 2010 წლის 1 იანვრიდან შემოწმებადი საბუთო დღეების არანაკლებ 30% უნდა შემოწმდეს გზებზე და არანაკლებ 50% - საწარმოებში.

b) შემოწმება გზებზე უნდა შეიცავდეს შემდეგ ელემენტებს:

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

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

iii) საკონტროლო მოწყობილობის გამართულ ფუნქციონირებას.

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

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

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

ii) მართვის ხანგრძლივობის შეზღუდვა ორი კვირის მანძილზე;

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

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

2. ხელშემკვრელი მხარეების კომპეტენტური ორგანოები ურთიერთდახმარების ფარგლებში რეგულარულად უგზავნიან ერთმანეთს მთელ არსებულ ინფორმაციას, რომელიც ეხება:

- არარეზიდენტების მიერ ჩადენილ წინამდებარე შეთანხმების დარღვევებს და ასეთი დარღვევებისათვის დაკისრებულ ნებისმიერ სანქციებს;
- ხელშემკვრელი მხარეების მიერ თავიანთი რეზიდენტებისათვის სანქციების დაკისრება ასეთი დარღვევებისათვის, რომლებიც სხვა ხელშემკვრელი მხარის ტერიტორიაზე ჩაიდინეს.

სერიოზული დარღვევების შემთხვევაში ასეთი ინფორმაცია უნდა შეიცავდეს სანქციების დაწესებას.

3. თუ გზებზე შემოწმების შედეგები იძლევა იმ ვარაუდის საფუძველს, რომ სხვა ხელშემკვრელი მხარის ტერიტორიაზე რეგისტრირებული სატრანსპორტო საშუალების მძღოლმა ჩაიდინა დარღვევა, რომლის გამოვლენაც ამ შემოწმების დროს ვერ მოხერხდება

საჭირო ინფორმაციის ნაკლებობის გამო, დაინტერესებული ხელშემკვერელი მხარეების კომპეტენტური ორგანოები ერთმანეთს დახმარებას უწევენ სიტუაციის გარკვევის მიზნით. იმ შემთხვევაში, როცა ამ მიზნით კომპეტენტური ხელშემკვერელი მხარე აწყობს შემოწმებას საწარმოს ტერიტორიაზე, ამ შემოწმების შედეგები უნდა აცნობოს მეორე დაინტერესებულ ხელშემკვერელ მხარეს.

4. ხელშემკვერელი მხარეები თანამშრომლობენ გზებზე შეთანხმებული შემოწმებების ორგანიზებაში.

5. ორ წელიწადში ერთხელ გაერთიანებული ერების ორგანიზაციის ევროპის ეკონომიკური კომისია აქვეყნებს მოხსენებას ხელშემკვერელი მხარეების მიერ ამ მუხლის 1-ლი პუნქტის გამოყენების შესახებ.

6. a) ხელშემკვერელი მხარე თავის კომპეტენტურ ორგანოებს ანიჭებს უფლებამოსილებას დაუწესონ სანქციები მძღოლებს წინამდებარე შეთანხმების დარღვევისათვის, რომელიც გამოვლინდა მის ტერიტორიაზე და რომლისათვისაც სანქციები ჯერ კიდევ არ დაწესებულა, მაშინაც კი, თუ ეს დარღვევა დაშვებულ იქნა სხვა ხელშემკვერელი მხარის ან იმ სახელმწიფოს ტერიტორიაზე, რომელიც არ წარმოადგენს ხელშემკვერელ მხარეს.

b) ხელშემკვერელი მხარე თავის კომპეტენტურ ორგანოებს ანიჭებს უფლებამოსილებას დაუწესოს სანქციები საწარმოებს წინამდებარე შეთანხმების დარღვევისათვის, რომელიც გამოვლინდა მის ტერიტორიაზე და რომლისათვისაც სანქციები ჯერ კიდევ არ დაწესებულა, მაშინაც კი თუ ეს დარღვევა დაშვებულ იქნა სხვა ხელშემკვერელი მხარის ან იმ სახელმწიფოს ტერიტორიაზე, რომელიც არ წარმოადგენს ხელშემკვერელ მხარეს.

გამონაკლისის წესით, ისეთი დარღვევის გამოვლენის შემთხვევაში, რომელიც დაშვებულ იქნა სხვა ხელშემკვერელი მხარის ან წინამდებარე შეთანხმების არაწევრი სახელმწიფოს ტერიტორიაზე დაარსებული საწარმოს ან დაწესებულების მიერ, სანქციების დაწესება წარმოებს შესაბამის მხარეებს შორის საავტომობილო მიმოსვლის შესახებ ორმხრივი შეთანხმებით გათვალისწინებული წესით.

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

7. იმ შემთხვევაში, თუ ხელშემკვერელი მხარე წამოიწყებს სასამართლო გარჩევას ან დააწესებს სანქციას კონკრეტული დარღვევისთვის, იგი მძღოლს წერილობითი სახით წარუდგენს ამის სათანადო მტკიცებულებას.

8. ხელშემკვერელი მხარეები უზრუნველყოფენ პროპორციულ სანქციათა სისტემის მოქმედებაში შეყვანას, რომლებიც შეიძლება მოიცავდეს ფინანსურ სანქციებს საწარმოების ან ასოციაციებში გაერთიანებული ტვირთის გამგზავნების, ექსპედიტორების, ტურისტული ოპერატორების, გენერალური მოიჯარეების, ქვემოიჯარეების და მძღოლების დამსაქმებელი სააგენტოების მიერ წინამდებარე შეთანხმების დარღვევისათვის.

### **მუხლი 12-bis<sup>20</sup>** **(ტიპური ბლანკების ნიმუშები)**

1. გზებზე საერთაშორისო დონის შემოწმების ჩატარების ხელშეწყობის მიზნით, წინამდებარე შეთანხმების დანართში, რომელიც ამ მიზნით შეივსო მე-3 დამატებით, საჭიროების შემთხვევაში ჩართული იქნება ტიპური ბლანკების ნიმუშები. ეს ბლანკები შეტანილი იქნება ან შეიცვლება 22-ter მუხლში განსაზღვრული პროცედურის თანახმად.

<sup>20</sup> შემოღებულია მე-6 შესწორების საფუძველზე

2. დამატება 3-ში ჩართულ ტიპურ ბლანკებს სავალდებულო ძალა არ გააჩნიათ. ამასთან მათი გამოყენების შემთხვევაში ისინი უნდა შეესაბამებოდეს დადგენილ შინაარსს, კერძოდ იმაში, რაც შეეხება პოზიციების ნუმერაციას, წესსა და სახელწოდებებს.
3. ხელშემკვერელ მხარეებს შეუძლიათ დაუმატონ ამ მონაცემებს სხვა ცნობები ეროვნულ და რეგიონულ მოთხოვნილებათა დაკმაყოფილების მიზნით. ეს დამატებითი ცნობები არავითარ შემთხვევაში არ შეიძლება მოთხოვნილ იქნეს იმ შემთხვევაში, როცა მიმოსვლა ხორციელდება რომელიმე სხვა ხელშემკვერელი მხარის ან სხვა რომელიმე მესამე ქვეყნიდან. ამ შემთხვევაში ისინი ბლანკზე მოცემული უნდა იყოს საერთაშორისო მიმოსვლისათვის დადგენილი მონაცემებისგან სრულიად განცალკევებით.
4. ეს ფორმები მიღებული უნდა იყოს გზებზე ნებისმიერი შემოწმებისას მოცემული შეთანხმების ხელშემკვერელ მხარეთა ტერიტორიაზე.

### მუხლი 13<sup>21</sup> გარდამავალი დებულებები

1. წინამდებარე შეთანხმების ყველა ახალი დებულება, მათ შორის დანართი და მისი 1B და 2 დანამატები, რომლებიც ციფრული საკონტროლო მოწყობილობის შემოღებას ეხება, სავალდებულო ხდება იმ ქვეყნებისათვის, რომლებიც არიან წინამდებარე შეთანხმების ხელშემკვერელი მხარეები, არა უგვიანეს ოთხი წლისა იმ თარიღიდან, როცა ძალაში შევიდა მისი შესწორებები 21-ე მუხლით განსაზღვრული პროცედურის შესაბამისად. შესაბამისად, წინამდებარე შეთანხმებით მოცული ყველა სატრანსპორტო საშუალება, საექსპლუატაციოდ პირველად შემოღებული ამ ზღვრული ვადის გასვლის შემდგომ, უნდა აღიჭურვოს ამ ახალი მითითებების შესაბამისი საკონტროლო მოწყობილობით. აღნიშნული ოთხწლიანი პერიოდის განმავლობაში ხელშემკვერელი მხარეები, რომლებიც ჯერ კიდევ არ იყენებენ ამ შესწორებებს თავიანთ ქვეყნებში, იღებენ და აკონტროლებენ თავიანთ ტერიტორიაზე სატრანსპორტო საშუალებებს, რომლებიც რეგისტრირებულია ამ შეთანხმების სხვა ხელშემკვერელ მხარეში და უკვე აღჭურვილია ასეთი ციფრული საკონტროლო მოწყობილობით.

2. a) ხელშემკვერელი მხარეები იღებენ საჭირო ზომებს მძღოლისათვის ბარათების გაცემის უზრუნველყოფისათვის, რომლებიც გათვალისწინებულია წინამდებარე შეთანხმების დანართით და მასში შეტანილი ცვლილებებით, სულ ცოტა სამი თვით ადრე 1-ლი პუნქტით გათვალისწინებული ოთხწლიანი ზღვრული ვადის გასვლამდე. ეს მინიმალური სამთვიანი ვადა ასევე დაცული უნდა იყოს ხელშემკვერელი მხარის მიერ იმ დებულებების განხორციელების შემთხვევაში, რომლებიც ეხება ამ დანართის 1B დამატების შესაბამისი ციფრული საკონტროლო მოწყობილობის, ოთხწლიანი ზღვრული ვადის ამოწურვამდე. ასეთი ხელშემკვერელი მხარეები ვალდებული არიან ევროპის ეკონომიკური კომისიის საავტომობილო ტრანსპორტის სამუშაო ჯგუფის სამდივნოს აცნობონ ამ დანართის 1B დამატების შესაბამისი ციფრული საკონტროლო მოწყობილობის მათ ტერიტორიაზე უფრო ადრე შემოღების შესახებ.

b) ხელშემკვერელი მხარეების მიერ (a) ქვეპუნქტით გათვალისწინებული ბარათების გაცემამდე წინამდებარე შეთანხმების დანართის მე-14 მუხლის დებულებები გამოიყენება მძღოლებისადმი, რომლებმაც უნდა მართონ ამ დანართის 1B დამატების შესაბამისად ციფრული საკონტროლო მოწყობილობებით აღჭურვილი სატრანსპორტო საშუალებები.

3. რატიფიკაციის ან შეერთების შესახებ ნებისმიერი დოკუმენტი, რომელიც სახელმწიფომ შესანახად გადასცა 1-ელ პუნქტში მითითებული შესწორებების ძალაში შესვლის თარიღის შემდეგ, უნდა ჩაითვალოს, რომ გავრცელდება შეთანხმებაზე, მათ შორის მასში შეტანილ

<sup>21</sup> შეცვლილია თანამიმდევრობით მე-2 და მე-5 შესწორებების საფუძველზე

შესწორებებზე, 1-ელ პუნქტში განხორციელებისათვის მითითებული ზღვრული ვადის ჩათვლით.

თუ შეერთება ხდება 1-ელი პუნქტით გათვალისწინებული ზღვრული ვადის ამოწურვამდე ორ წელზე ნაკლები დროით ადრე, რატიფიკაციის ან შეერთების შესახებ თავისი დოკუმენტის შესანახად გადაცემის მომენტში სახელმწიფო დეპოზიტარს აცნობებს თარიღს, რომლიდანაც ციფრული საკონტროლო მოწყობილობა შემოღებულია მის ტერიტორიაზე. ასეთ სახელმწიფოს შეუძლია ისარგებლოს გარდამავალი ვადით, რომელიც არ აღემატება ამ სახელმწიფოსათვის შეთანხმების ძალაში შესვლის თარიღიდან ორ წელს. დეპოზიტარი ამის შესახებ ატყობინებს ყველა ხელშემკვრელ მხარეს.

წინა აბზაცის დებულებები გამოიყენება აგრეთვე 1-ელი პუნქტით გათვალისწინებული განხორციელებისათვის ოთხწლიანი ზღვრული ვადის ამოწურვის შემდეგ სახელმწიფოს შეერთების შემთხვევაში.

**მუხლი 13-bis<sup>22</sup>**  
(გარდამავალი დებულებები)

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

**დასკვნითი დებულებები**  
**მუხლი 14**

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

**მუხლი 15**

<sup>22</sup> შემოღებულია მე-6 შესწორების საფუძველზე

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

### მუხლი 16

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

### მუხლი 17<sup>23</sup>

1. ყოველ სახელმწიფოს შეუძლია წინამდებარე შეთანხმების ხელმოწერისას ან რატიფიკაციის ან შეერთების შესახებ თავისი დოკუმენტის შესანახად გადაცემისას ანდა შემდგომ ნებისმიერ მომენტში გაერთიანებული ერების ორგანიზაციის გენერალური მდივნისათვის გაგზავნილი ნოტიფიკაციის მეშვეობით განაცხადოს, რომ წინამდებარე შეთანხმების მოქმედება გავრცელება მთელ ტერიტორიაზე ან ტერიტორიის ნაწილზე, რომლის საგარეო ურთიერთობისთვისაც ის არის პასუხისმგებელი. წინამდებარე შეთანხმება გამოყენებული იქნება ნოტიფიკაციაში მითითებულ ტერიტორიაზე ან ტერიტორიებზე, დაწყებული გენერალური მდივნის მიერ მიღებული ნახსენები ნოტიფიკაციის მიღებიდან ას მეთოთხმეტე დღიდან ან, თუ ამ დღეს წინამდებარე შეთანხმება ჯერ არ შევიდა ძალაში, მისი ძალაში შესვლის დღიდან.
2. ყოველ სახელმწიფოს, რომელმაც ამ მუხლის წინა პუნქტის შესაბამისად გააკეთა განცხადება წინამდებარე შეთანხმების იმ ტერიტორიაზე გავრცელების შესახებ, რომლის საგარეო ურთიერთობისთვისაც ის არის პასუხისმგებელი, წინამდებარე შეთანხმების მე-15 მუხლის შესაბამისად შეუძლია წინამდებარე შეთანხმების დენონსაცია ამ ტერიტორიის მიმართ.

### მუხლი 18

1. ყოველი დავა ორ ან მეტ ხელშემკვერელ მხარეს შორის წინამდებარე შეთანხმების გაგებასთან ან გამოყენებასთან დაკავშირებით წყდება შეძლებისდაგვარად მოდავე მხარეების მოლაპარაკების გზით.
2. ყოველი დავა, რომელიც მოლაპარაკების გზით ვერ გადაწყდება, გადაეცემა არბიტრაჟს იმ ხელშემკვერელი მხარეებიდან ერთ-ერთის განცხადებით, რომელთა შორისაც დავა წამოიჭრა, და გადაეცემა შესაბამისად მოდავე მხარეთა საერთო თანხმობით არჩეულ ერთ ან რამდენიმე არბიტრს. თუ არბიტრაჟის შესახებ განცხადების დღიდან სამი თვის განმავლობაში მოდავე მხარეები შეთანხმებას ვერ მიაღწევენ არბიტრის ან არბიტრების არჩევის თაობაზე, ამ მხარეთაგან ნებისამიერს შეუძლია მიმართოს გაერთიანებული ერების ორგანიზაციის გენერალურ მდივანს თხოვნით დანიშნოს საერთო არბიტრი, რომელსაც დავა გადაეცემა გადასაჭრელად.
3. წინა პუნქტის შესაბამისად დანიშნული არბიტრის ან არბიტრების გადაწყვეტილებას

<sup>23</sup> შეცვლილია მე-2 შესწორების საფუძველზე



მოდავე მხარეებისათვის სავალდებულო ძალა აქვს.

### მუხლი 19<sup>24</sup>

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

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

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

### მუხლი 20<sup>25</sup>

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

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

<sup>24</sup> შეცვლილია მე-2 შესწორების საფუძველზე

<sup>25</sup> შეცვლილია მე-2 შესწორების საფუძველზე

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

### მუხლი 21<sup>26</sup>

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

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

a) ან ის, რომ წინააღმდეგია წარმოდგენილი შესწორების,

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

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

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

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

a) არც ერთ ხელშემკვრელ მხარეს გენერალური მდივნისათვის არ გაუგზავნია ამ მუხლის 2(b) პუნქტით გათვალისწინებული შეტყობინება, ამ მუხლის მე-2 პუნქტში მითითებული ექვსთვიანი ვადის გასვლის შემდეგ;

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

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

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

5-bis. იმ ქვეყანასთან დაკავშირებით, რომელიც წინამდებარე შეთანხმების ხელშემკვრელი მხარე ხდება შესწორების პროექტის შესახებ შეტყობინების მომენტს და იმ მომენტს შორის პერიოდში, როცა ეს შესწორება მისაღებად ჩაითვალა, ევროპის ეკონომიკური კომისიის

<sup>26</sup> შეცვლილია მე-2 და მე-5 შესწორებების საფუძველზე

სავტომობილო ტრანსპორტის სამუშაო ჯგუფის სამდივნო რაც შეიძლება დროულად ატყობინებს ახალ მონაწილე სახელმწიფოს შესწორების ამ პროექტის შესახებ. ახალ მონაწილე სახელმწიფოს შეუძლია გენერალურ მდივანს აცნობოს ნებისმიერი უარი ყველა ხელშემკვრელი მხარისათვის თავდაპირველი შესწორების გადაგზავნის თარიღიდან ექვსთვიანი პერიოდის ამოწურვამდე.

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

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

8. ამ მუხლის 1-6 პუნქტებით გათვალისწინებულის მიუხედავად შესწორებების შეტანის პროცედურები, წინამდებარე შეთანხმების დანართი შეიძლება შეიცვალოს ყველა ხელშემკვრელი მხარის კომპეტენტურ ორგანოებს შორის მიღწეული შეთანხმებით; თუ ერთ-ერთი ხელშემკვრელი მხარის კომპეტენტური ორგანო განაცხადებს, რომ მისი ეროვნული კანონმდებლობის თანახმად მისი თანხმობა დამოკიდებულია სპეციალური ნებართვის მიღებაზე ან საკანონმდებლო ორგანოს თანხმობაზე, აღნიშნული ხელშემკვრელი მხარის კომპეტენტური ორგანოს თანხმობა დანართის შეცვლაზე მიღებულად მიჩნევა მხოლოდ მაშინ, როცა ეს კომპეტენტური ორგანო გენერალურ მდივანს განუცხადებს, რომ საჭირო უფლებამოსილება ან ნებართვა მიღებულია. კომპეტენტურ ორგანოებს შორის მიღწეულ შეთანხმებაში დადგენილი იქნება შეცვლილი დანართის ძალაში შესვლის თარიღი და შეიძლება გათვალისწინებული იყოს, რომ გარდამავალი პერიოდის განმავლობაში ადრინდელი დანართი მთლიანად ან ნაწილობრივ ძალაში დარჩება ახალ დანართთან ერთად.

## მუხლი 22<sup>27</sup>

1. წინამდებარე შეთანხმების დანართის 1-ელ და მე-2 დამატებებში შეიძლება შესწორებების შეტანა ამ მუხლით გათვალისწინებული პროცედურის შესაბამისად.

2. რომელიმე ხელშემკვრელი მხარის თხოვნით, ნებისმიერ მის წინადადებას წინამდებარე შეთანხმების დანართის 1-ელ და მე-2 დამატებებში შესწორებების შეტანის თაობაზე განიხილავს ევროპის ეკონომიკური კომისიის სავტომობილო ტრანსპორტის ძირითადი სამუშაო ჯგუფი.

3. კენჭისყრის დამსწრე და მონაწილე წევრთა უმრავლესობის მიერ შესწორების მოწონების შემთხვევაში, და თუ ასეთი უმრავლესობა მოიცავს კენჭისყრის დამსწრე და მონაწილე ხელშემკვრელ მხარეთა უმრავლესობას, გენერალური მდივანი შესწორებას უგზავნის ყველა ხელშემკვრელი მხარის კომპეტენტურ ადმინისტრაციებს მისი მიღების მიზნით.

4. შესწორება მიიღება, თუ შეტყობინების დღიდან ექვსთვიანი ვადის განმავლობაში ხელშემკვრელ მხარეთა კომპეტენტური ადმინისტრაციების ერთ მესამედზე ნაკლები

<sup>27</sup>შემოღებულია მე-2 შესწორების საფუძველზე, შემდეგ შეცვლილია მე-5 შესწორების საფუძველზე

გენერალურ მდივანს შეატყობინებს, რომ არ ეთანხმება შესწორებას.

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

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

### მუხლი 22-bis<sup>28</sup>

#### 1B დამატებაში შესწორებების შეტანის პროცედურა

1. წინამდებარე შეთანხმების დანართის 1B დამატებაში შესწორებები შედის ამ მუხლით განსაზღვრული პროცედურის შესაბამისად.

2. ნებისმიერ წინადადებას 1B დამატების შესავალ სტატიებში შესწორებების თაობაზე ევროპის ეკონომიკური კომისიის საავტომობილო ტრანსპორტის სამუშაო ჯგუფი იღებს კენჭისყრის დამსწრე და მონაწილე ხელშემკვერელ მხარეთა უმრავლესობით. ამგვარად მიღებული ნებისმიერი შესწორება აღნიშნული სამუშაო ჯგუფის სამდივნომ უნდა გაუგზავნოს გენერალურ მდივანს, რათა მან შეატყობინოს ყველა ხელშემკვერელ მხარეს. იგი ძალაში შედის ხელშემკვერელი მხარეებისათვის შეტყობინების თარიღიდან სამ თვეში.

3. ვინაიდან 1B დამატება, რომელიც ადაპტირებულია წინამდებარე შეთანხმების კონტექსტთან წინამდებარე შეთანხმების მე-10 მუხლში ნახსენები (EEC) 3821/85 დადგენილების 1B დანართის\* საფუძველზე, დამოკიდებულია უშუალოდ ევროპის კავშირის მიერ ამ შეტანილ ცვლილებებზე, ამ 1B დანართში შეტანილი ნებისმიერი შესწორება 1 დამატების მიმართ გამოიყენება შემდეგი პირობებით:

- ევროპის ეკონომიკური კომისიის საავტომობილო ტრანსპორტის სამუშაო ჯგუფის სამდივნო ოფიციალურად აცნობებს ყველა ხელშემკვერელი მხარის კომპეტენტურ ორგანოებს გაერთიანების დადგენილების 1B დანართში შეტანილი ცვლილებების ევროპის გაერთიანებათა ოფიციალურ ბიულეტენში გამოქვეყნების შესახებ და იმავდროულად ასეთ ინფორმაციას გაუგზავნის გენერალურ მდივანს, ამასთან დაურთავს შესაბამისი ტექსტების ასლებს;

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

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

<sup>28</sup> შემოღებულია მე-5 შესწორების საფუძველზე

გამოყენების საფუძველზე.

### **მუხლი 22-ter<sup>29</sup>**

**(დამატება 3-ში შესწორებათა შეტანის პროცედურა)**

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

### **მუხლი 23<sup>30</sup>**

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

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

<sup>29</sup> შემოღებულია მე-6 შესწორების საფუძველზე

\*ბოლო შესწორებები, შეტანილი კომისიის (EC) 2002 წლის 13 ივნისის №1360/2002 (ოფიციალური ბიულეტენი №L 207, 05/08/2002 (შესწორება, ოფიციალური ბიულეტენი №L 77, 13/03/2004)) და 2004 წლის 5 მარტის № 432/2004 (ოფიციალური ბიულეტენი, №L 71, 10/03,2004) დადგენილებების საფუძველზე.

<sup>30</sup> შეცვლილია მე-2 შესწორების საფუძველზე

## მუხლი 24

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

## მუხლი 25<sup>31</sup>

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

## დანართი<sup>32</sup>

# საკონტროლო მოწყობილობა

## ზოგადი დებულებები

### თავი I

## ტიპის ოფიციალური დამტკიცება

### მუხლი 1

ამ თავის მიზნებისათვის „საკონტროლო მოწყობილობა“ ნიშნავს „საკონტროლო მოწყობილობას ან მის კომპონენტებს“.

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

### მუხლი 2

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

<sup>31</sup> შეცვლილია მე-2 შესწორების საფუძველზე

<sup>32</sup> შეცვლილია მე-2 შესწორების საფუძველზე და შემდგომ მთლიანად გადასინჯულია მე-5 შესწორების საფუძველზე.

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

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

### მუხლი 3

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

### მუხლი 4

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

### მუხლი 5

1. თუ ხელშემკვერი მხარე, რომელმაც წარმოადგინა ტიპის ოფიციალური დამტკიცება მე-2 მუხლის შესაბამისად, დაადგენს, რომ გარკვეული საკონტროლო მოწყობილობა, სარეგისტრაციო ფურცელი ან მეხსიერების ბარათი, მასზე დატანებული ოფიციალური დამტკიცების ნიშნით, არ შეესაბამება იმ პროტოტიპს, რომლის მიმართაც მან წარმოადგინა ოფიციალური დამტკიცება, მან უნდა მიმართოს საჭირო ზომებს იმის უზრუნველსაყოფად, რომ სერიული ნიმუშები შეესაბამებოდეს ოფიციალურად დამტკიცებულ პროტოტიპს. მიღებული ზომები, საჭიროების შემთხვევაში, შეიძლება ოფიციალური დამტკიცების გაუქმებასაც კი შეიცავდეს.

2. ხელშემკვერი მხარე, რომელმაც წარმოადგინა ტიპის ოფიციალური დამტკიცება, აუქმებს ასეთ ოფიციალურ დამტკიცებას, თუ ოფიციალურად დამტკიცებული საკონტროლო მოწყობილობა, სარეგისტრაციო ფურცელი ან მეხსიერების ბარათი, არ შეესაბამება წინამდებარე დანართის დებულებებს, მათ შორის მისი დამატებების დებულებებს, ანდა თუ ექსპლუატაციის დროს აღმოჩნდა, რომ მათ აქვთ რაიმე საერთო დეფექტი, რომელიც მათ უვარგისს ხდის იმ მიზნისათვის, რომლისთვისაც ისინი გათვალისწინებულია.

3. თუ ხელშემკვერი მხარე, რომელმაც წარმოადგინა ტიპის ოფიციალური დამტკიცება, მეორე ხელშემკვერი მხარე ატყობინებს 1-ელ და მე-2 პუნქტებში ნახსენები რომელიმე

შემთხვევის შესახებ, მან ამ უკანასკნელ ხელშემკვერელ მხარესთან კონსულტაციების შემდეგ აგრეთვე უნდა მიიღოს ამ პუნქტებში ჩამოყალიბებული ზომები, მე-5 პუნქტის დებულებების დაცვის პირობით.

4. ხელშემკვერელ მხარეს, რომელმაც დააფიქსირა მე-2 პუნქტში ნახსენები ერთ-ერთი შემთხვევა, შეუძლია შემდეგ შეტყობინებამდე აკრძალოს საკონტროლო მოწვობილობის, სარეგისტრაციო ფურცლის ან მეხსიერების ბარათის გაყიდვა ან საექსპლუატაციოდ შემოღება. ეს დებულება ვრცელდება 1-ელ პუნქტში ნახსენებ შემთხვევებზეც იმ საკონტროლო მოწვობილობების, სარეგისტრაციო ფურცლების ან მეხსიერების ბარათების მიმართ, რომლებიც გათავისუფლდა თავდაპირველი შემოწმებისგან, თუ დამამზადებელ ქარხანას შესაბამისი გაფრთხილების შემდეგ არ მოჰყავს ისინი ოფიციალურად დამტკიცებულ ნიმუშთან ან ამ დანართის მოთხოვნებთან შესაბამისობაში.

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

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

## მუხლი 6

1. სარეგისტრაციო ფურცლის ნიმუშის ოფიციალური დამტკიცების შესახებ განაცხადის წარმდგენი თავის განაცხადში მიუთითებს იმ საკონტროლო მოწვობილობის ტიპს ან ტიპებს, რომელზეც ან რომლებზეც უნდა იქნეს გამოყენებული მოცემული ფურცელი, და უზრუნველყოფს მოწვობილობის ასეთი ტიპის ან ტიპების წარმოდგენას ამ ფურცლის ტესტირებისათვის.

2. ყოველი ხელშემკვერელი მხარის კომპეტენტური ორგანოები სარეგისტრაციო ფურცლის ოფიციალური დამტკიცების მოწმობაში მიუთითებენ საკონტროლო მოწვობილობის ტიპს ან ტიპებს, რომელზეც ან რომლებზეც ეს ფურცელი შეიძლება იქნეს გამოყენებული.

## მუხლი 7

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

## მუხლი 8

წინამდებარე დანართის დებულებების შესაბამისად მიღებული ნებისმიერი გადაწყვეტილება საკონტროლო მოწვობილობის ყოველი ტიპის, სარეგისტრაციო ფურცლის ან მეხსიერების ბარათის ყოველი ნიმუშის ოფიციალურ დამტკიცებაზე ან ასეთი ოფიციალური დამტკიცების



გაუქმებაზე დეტალურად უნდა იყოს დასაბუთებული. გაუქმება უნდა ეცნობოს დაინტერესებულ მხარეს, რომელიც იმავდროულად ინფორმირებული უნდა იყოს მის ხელთ არსებული სამართლებრივი დაცვის საშუალებების შესახებ, რომლებიც გათვალისწინებულია მოცემული ხელშემკვრელი მხარის კანონმდებლობით, აგრეთვე იმ ზღვრული ვადების შესახებ, რომლებშიც შეუძლია გამოიყენოს სამართლებრივი დაცვის ეს საშუალებები.

## თავი II დამონტაჟება და შემოწმება

### მუხლი 9

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

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

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

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

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

2. დამტკიცებული მექანიკოსი ან სახელოსნო განსაკუთრებული ნიშნით აღნიშნავს მის მიერ დადებულ ლუქს და, გარდა ამისა, საკონტროლო მოწყობილობაში 1B დამატების შესაბამისად უსაფრთხოების უზრუნველსაყოფად შეაქვს ელექტრონული მონაცემები იმ მიზნით, რომ მოეწყოს, კერძოდ, ავთენტურობის შემოწმება. ყოველი ხელშემკვრელი მხარის კომპეტენტური ორგანოები აწარმოებენ ნიშნებისა და უსაფრთხოების უზრუნველსაყოფად გამოყენებული ელექტრონული მონაცემების, აგრეთვე იმ ბარათების აღრიცხვას, რომლებიც გაიცა დამტკიცებულ სახელოსნოებსა და მექანიკოსებზე.

3. ხელშემკვრელი მხარეების კომპეტენტური ორგანოები ერთმანეთს უგზავნიან დამტკიცებული მექანიკოსებისა და სახელოსნოების და მათთვის გაცემული ბარათების თავიანთ სიებს, აგრეთვე ნიშნების ასლებს და საჭირო ინფორმაციას უსაფრთხოების უზრუნველსაყოფად გამოყენებული ელექტრონული მონაცემების შესახებ.

4. იმის დასადასტურებლად, რომ საკონტროლო მოწყობილობის დამონტაჟება მოხდა წინამდებარე დანართის მოთხოვნათა შესაბამისად, გამოიყენება 1 და 1B დამატებებით

გათვალისწინებული დამონტაჟების შესახებ მონაცემების ფირფიტა.

5. კომპეტენტური ორგანოების მიერ დამტკიცებული მექანიკოსები და სახელოსნოები ლუქს ხსნიან ამ მუხლის 1-ლი პუნქტის დებულებების შესაბამისად ან წინამდებარე დანართის 1 და 1B დამატებებში მოყვანილ პირობებში.

### თავი III მოწყობილობის გამოყენება

#### მუხლი 10

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

#### მუხლი 11<sup>33</sup>

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

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

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

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

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

<sup>33</sup> შეცვლილია მე-6 შესწორების საფუძველზე

შესახებ;

ii) უზრუნველყოფს ყველა მონაცემის შენახვას, რომლებიც იტვირთება როგორც სატრანსპორტო საშუალების მოწყობილობიდან, ისე მძღოლის ბარათიდან არანაკლებ 12 თვის განმავლობაში რეგისტრაციის მომენტიდან და ასეთ მონაცემთა ხელმისაწვდომობას შემოწმებული პირის მოთხოვნისამებრ ან უშუალოდ, ან დისტანციურად, საწარმოს ტერიტორიიდან.

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

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

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

a) წინამდებარე შეთანხმების მიზნებისათვის „ჩვეულებრივი საცხოვრებელი ადგილი“ ნიშნავს ადგილს, სადაც ჩვეულებრივ კონკრეტული პირი ცხოვრობს ყოველი კალენდარული წლის სულ ცოტა 185 დღის განმავლობაში თავისი პირადი ან პროფესიული ვალდებულებების გამო, ანდა, როცა პროფესიული ვალდებულებები არ აქვს, პირად გარემოებათა გამო, რომლებიც მოწმობს მჭიდრო კავშირს ამ პირსა და იმ ადგილს შორის, სადაც იგი ცხოვრობს.

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

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

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

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

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

მძღოლის ბარათის ადმინისტრაციული მოქმედების პერიოდი ხუთ წელს არ აღემატება.

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

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

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

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

b) მძღოლის ბარათები გაიცემა მხოლოდ იმ პირებზე, რომლებმაც შეიტანეს შესაბამისი განცხადება და რომლებზეც ვრცელდება წინამდებარე შეთანხმების დებულებები.

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

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

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

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

e) თუ ხელშემკვრელი მხარე განაახლებს ან შეცვლის მძღოლის ბარათს, შეცვლა ან გადაცვლა და ნებისმიერი შემდგომი განახლება ან შეცვლა აღირიცხება ამ ხელშემკვრელ

მხარეში.

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

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

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

## მუხლი 12<sup>34</sup>

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

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

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

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

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

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

<sup>34</sup> შეცვლილია მე-6 შესწორების საფუძველზე

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

i) თუ სატრანსპორტო საშუალება აღჭურვილია საკონტროლო მოწყობილობით 1 დამატების შესაბამისად, დატანილი უნდა იქნეს სარეგისტრაციო ბარათზე ხელით, ავტომატურად ან სხვა ხერხით გარკვევით და სუფთა სახით; ან



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



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



3. მძღოლები:

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

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



a)  ნიშნით ან <sup>35</sup> ნიშნით: მართვის ხანგრძლივობა;

b)  ნიშნით ან <sup>36</sup> ნიშნით: მუშაობის ყველა სხვა პერიოდი;

c)  ნიშნით ან <sup>37</sup> ნიშნით: სამუშაო ადგილზე ყოფნის სხვა პერიოდები, კერძოდ:

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

- სატრანსპორტო საშუალების მოძრაობის პროცესში მძღოლის გვერდით გატარებული დრო;  
- სატრანსპორტო საშუალების მოძრაობის პროცესში საძინებელ ადგილზე გატარებული დრო;

d) ნიშნით  ან <sup>38</sup> ნიშნით: მართვაში შესვენებები და ყოველდღიური დასვენების პერიოდები.

4. ყოველ ხელშემკვრელ მხარეს შეუძლია გასცეს იმის ნებართვა, რომ ამ მუხლის მე-3 პუნქტის მეორე აბზაცის (b) და (c) ქვეპუნქტებში მითითებული ყველა პერიოდი მის ტერიტორიაზე რეგისტრირებულ სატრანსპორტო საშუალებებში გამოყენებულ

<sup>35</sup> სიმბოლოები, რომლებიც გამოყენებულია ციფრულ ტექნოგრაფში.  
<sup>36</sup> სიმბოლოები, რომლებიც გამოყენებულია ციფრულ ტექნოგრაფში.  
<sup>37</sup> სიმბოლოები, რომლებიც გამოყენებულია ციფრულ ტექნოგრაფში.  
<sup>38</sup> სიმბოლოები, რომლებიც გამოყენებულია ციფრულ ტექნოგრაფში.

სარეგისტრაციო ფურცლებზე ჩანიშნული იქნეს  ნიშნით.

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

- a) ფურცლის გამოყენების დასაწყისში: თავისი სახელი და გვარი;
- b) ფურცლის გამოყენების დაწყების თარიღი და ადგილი და მისი გამოყენების დასრულების თარიღი და ადგილი;
- c) იმ სატრანსპორტო საშუალების სარეგისტრაციო ნომერი, რომელზე სამუშაოდაც ის ინიშნება, როგორც ფურცელზე რეგისტრირებული პირველი რეისის დასაწყისში, ისე შემდგომ, სატრანსპორტო საშუალების შეცვლის შემთხვევაში, ფურცლის გამოყენების განმავლობაში;
- d) კილომეტრების მრიცხველის ჩვენება:
  - ფურცელზე რეგისტრირებული პირველი რეისის დასაწყისში,
  - ფურცელზე რეგისტრირებული ბოლო რეისის დასასასრულ,
  - სამუშაო დღის განმავლობაში სატრანსპორტო საშუალების შეცვლის შემთხვევაში (იმ სატრანსპორტო საშუალების კილომეტრების მრიცხველის მაჩვენებლები, რომელზეც მძღოლი მუშაობდა, და იმ სატრანსპორტო საშუალების კილომეტრების მრიცხველის მაჩვენებელი, რომელზეც მძღოლი იმუშავებს);
- e) შესაბამის შემთხვევებში სატრანსპორტო საშუალების ნებისმიერი შეცვლის დრო.

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

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

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

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

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

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

ii) მძღოლის ბარათი, თუ იგი მას აქვს; და  
 iii) ხელით გაკეთებული ნებისმიერი ჩანაწერი და ამონაბეჭდები, გაკეთებული მიმდინარე კვირის და წინა 15 კალენდარული დღის განმავლობაში, როგორც ამას მოითხოვს წინამდებარე შეთანხმება.

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

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

i) მძღოლის მოწმობა, რომლის ძველობელიც იგი არის;

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

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

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

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

8. იკრძალება საკონტროლო მოწყობილობაში დაცულ სარეგისტრაციო ფურცელში ან მძღოლის ბარათში შეტანილი მონაცემების და 1B დამატებით განსაზღვრული საკონტროლო მოწყობილობის ამობეჭდილი მონაცემების გაყალბება, ამოღება ან განადგურება. იკრძალება აგრეთვე ნებისმიერი მოქმედება საკონტროლო მოწყობილობის, სარეგისტრაციო ფურცლის ან მძღოლის ბარათის მიმართ, რომლის შედეგადაც შეიძლება მოხდეს მონაცემების და/ან დაბეჭდილი ინფორმაციის გაყალბება, ამოღება ან განადგურება. არც ერთი მოწყობილობა, რომლის გამოყენებაც შეიძლება აღნიშნული მიზნებით, არ უნდა იმყოფებოდეს სატრანსპორტო საშუალებაში.

### მუხლი 13<sup>39</sup>

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

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

<sup>39</sup> შეცვლილია მე-6 შესწორების საფუძველზე



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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

თუ იმ ხელშემკვრელი მხარე სახელმწიფოს კომპეტენტური ორგანოები, სადაც მძღოლი ჩვეულებრივ ცხოვრობს, განსხვავდება იმ კომპეტენტური ორგანოებისაგან, რომლებმაც მასზე გასცეს ბარათი და რომლებშიც იგი ვალდებულია განაახლოს, შეცვალოს ან გადაცვალოს

მძლოლის ბარათი, ეს კომპეტენტური ორგანოები აცნობებენ იმ კომპეტენტურ ორგანოებს, რომლებმაც გასცეს ადრინდელი ბარათი, მისი განახლების, შეცვლის ან გადაცვლის ზუსტი მიზეზები.

#### მუხლი 14

1. წინამდებარე შეთანხმების მე-13 მუხლის 2(b) პუნქტის შესრულებისათვის მძლოლებს, რომლებიც მართავენ ერთ-ერთ იმ ხელშემკვრელ მხარეში რეგისტრირებულ სატრანსპორტო საშუალებებს, რომელთა კომპეტენტურმა ორგანომაც ჯერ ვერ გასცეს მძლოლის ბარათები და რომლებიც ამ მუხლის 1-ელი პუნქტით გათვალისწინებული გარდამავალი პერიოდის განმავლობაში მართავენ დანართის 1B დამატების შესაბამისად საერთაშორისო მოძრაობაში მონაწილე ციფრული საკონტროლო მოწყობილობით აღჭურვილ სატრანსპორტო საშუალებებს, უნდა შეეძლოთ შემოწმების მოთხოვნით წარადგინონ მიმდინარე კვირის ამონაბეჭდები და/ან სარეგისტრაციო ფურცლები და, ნებისმიერ შემთხვევაში იმ წინა კვირის ბოლო დღის ამონაბეჭდები და/ან სარეგისტრაციო ფურცელი, რომლის განმავლობაშიც ისინი სატრანსპორტო საშუალებას მართავდნენ.
2. 1-ლი პუნქტი არ გამოიყენება იმ ქვეყანაში რეგისტრირებული სატრანსპორტო საშუალებების მძლოლების მიმართ, რომელშიც გათვალისწინებულია სავალდებულო მოთხოვნა იყენებდნენ მძლოლის ბარათს. მაგრამ მძლოლებმა ამონაბეჭდები შემოწმების პირველი მოთხოვნისთანავე უნდა წარადგინონ.
3. 1-ლი პუნქტით გათვალისწინებული ამონაბეჭდები უნდა შეიცავდეს მძლოლების დეტალურ საიდენტიფიკაციო მონაცემებს (გვარს და მართვის მოწმობის ნომერს), მათი ხელმოწერითურთ.

#### დანართი-დამატება 14<sup>0</sup>

### მოთხოვნები კონსტრუქციის, ტესტირების, დამონტაჟების და ინსპექციის მიმართ

<sup>40</sup> შეცვლილია მე-2 შესწორების საფუძველზე

## I. განსაზღვრებები

წინამდებარე დამატებაში:

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

## II. საკონტროლო მოწყობილობის საერთო მახასიათებლები და ფუნქციები

საკონტროლო მოწყობილობა უნდა უზრუნველყოფდეს, რომ დაფიქსირდეს:

1. სატრანსპორტო საშუალების მიერ გავლილი მანძილი;
2. სატრანსპორტო საშუალების სიჩქარე;
3. მართვის ხანგრძლივობა;
4. მუშაობის ან სამუშაო ადგილზე ყოფნის სხვა პერიოდები;
5. მუშაობისას შესვენებები და დასვენების ყოველდღიური პერიოდები;
6. სარეგისტრაციო ფურცლის შემცველი კორპუსის გახსნა;
7. ელექტრონული საკონტროლო მოწყობილობისათვის, რომელიც წარმოადგენს მანძილისა და სიჩქარის გადამწოდებიდან ელექტრონული სიგნალების გადაცემის

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

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

### III. მოთხოვნები საკონტროლო მოწყობილობის კონსტრუქციის მიმართ

#### A. ზოგადი დებულებები

1. საკონტროლო მოწყობილობა უნდა შეიცავდეს:

a) ვიზუალურ ხელსაწყოებს, რომლებიც აჩვენებს:

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

b) დამფიქსირებელ ხელსაწყოებს, მათ შორის:

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

c) ჩამწერ მოწყობილობას, რომელიც ცალკე აფიქსირებს სარეგისტრაციო ფურცელზე:

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

2. აპარატურაში ზემოთ ჩამოთვლილთა დამატებით რაიმე მოწყობილობის ჩართვამ არ უნდა

შეუქმნას დაბრკოლება სავალდებულო მოწყობილობების სათანადო ფუნქციონირებას და მათი მარვენებლების წაკითხვას.

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

### 3. მასალები

- a) საკონტროლო მოწყობილობის ყველა შემადგენელი ნაწილი დამზადებული უნდა იყოს საკმაოდ მდგრადი და მექანიკურად მტკიცე მასალებისგან, რომლებსაც ასევე სტაბილური ელექტრონული და მაგნიტური მახასიათებლები ექნება.
- b) საკონტროლო მოწყობილობის შემადგენელ ნაწილში ან მისი წარმოებისათვის გამოყენებული მასალების ხასიათში ნებისმიერი ცვლილება წარმოებაში მის დაწერვამდე ოფიციალური დამტკიცებისათვის უნდა წარედგინოს იმ ორგანოს, რომელმაც მოახდინა საკონტროლო მოწყობილობის ტიპის ოფიციალური დამტკიცება.

### 4. განვლილი მანძილის გაზომვა

განვლილი მანძილი შეიძლება გაიზომოს და დაფიქსირდეს ან:

- ან წინ მოძრაობისა და უკანა სვლით მოძრაობისას, ან
- მხოლოდ წინ მოძრაობისას.

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

### 5. სიჩქარის გაზომვა

- a) სიჩქარის განზომილებათა დიაპაზონი უნდა შეესაბამებოდეს ტიპის ოფიციალური დამტკიცების მოწმობაში მითითებულ დებულებებს.
- b) საზომი ხელსაწყოს საკუთარი სიზშირე და დემფირება იმგვარი უნდა იყოს, რომ სიჩქარის მარვენებელ და დამფიქსირებელ ხელსაწყოებს შეეძლოთ განზომილებათა დიაპაზონის ფარგლებში რეაგირება მოახდინონ აჩქარების  $2\text{მ/წმ}^2$ -მდე შეცვლაზე დასაშვები ცდომილების ფარგლებში.

### 6. დროის გაზომვა (საათი)

- a) საათის ამუშავების მექანიზმის მართვის ორგანო უნდა იყოს სარეგისტრაციო ფურცლის შემცველი კორპუსის შიგნით; ამ კორპუსის ყოველი გახსნა ავტომატურად უნდა ფიქსირდებოდეს სარეგისტრაციო ფურცელზე.
- b) თუ სარეგისტრაციო ფურცლის წინ მოძრაობის მექანიზმი საათით კონტროლირდება, იმ პერიოდში, რომლის განმავლობაშიც ეს საათი სრული მომართვის შემდეგ სწორად მუშაობს, სულ ცოტა 10%-ით უნდა აღემატებოდეს დაფიქსირების პერიოდს, რომელიც შეესაბამება აპარატურაში არსებული ფურცლების მაქსიმალურ მარაგს.

## 7. განათება და ღაცვა

- b) საკონტროლო მოწყობილობა ვიზუალური ხელსაწყოები აღჭურვილი უნდა იყოს შესაბამისი არათვალისმომჭრელი განათების მოწყობილობით.
- c) გამოყენების ნორმალური პირობების უზრუნველყოფისათვის საკონტროლო მოწყობილობა ყველა შიდა ნაწილი დაცული უნდა იყოს ტენისა და მტკრისაგან. გარდა ამისა, ისინი დაცული უნდა იყოს იმ კორპუსების გამოყენებით არასანქცირებული გახსნისგან, რომლებიც შეიძლება დაილუქოს.

**B. ვიზუალური ხელსაწყოები**

## 1. განვლილი მანძილის ინდიკატორი (მანძილის მრიცხველი)

- a) განვლილი მანძილის მაჩვენებელი საკონტროლო ხელსაწყო სკალის დაყოფის მინიმალური სიდიდე 0,1 კილომეტრს უნდა შეადგენდეს. ჰექტომეტრების მაჩვენებელი ციფრები მკაფიოდ უნდა გამოირჩეოდეს მთლიანი კილომეტრების მაჩვენებელი ციფრებისაგან.
- b) მანძილის მრიცხველის სკალაზე ციფრები მკაფიოდ უნდა გამოირჩეოდეს და მათი სიდიდე სიმაღლის მიხედვით 4 მმ-ზე ნაკლები არ უნდა იყოს, რათა ადვილად იკითხებოდეს.
- c) მანძილის მრიცხველი უნდა აფიქსირებდეს სულ ცოტა 99 999,9 კილომეტრ გარბენს.

## 2. სიჩქარის ინდიკატორები (სპიდომეტრი)

- a) განზომილებათა დიაპაზონის ფარგლებში სიჩქარის სკალა თანაბრად უნდა იყოს გრადუირებული საათში 1, 2, 5 ან 10 კილომეტრის დანაყოფებად. სიჩქარის სკალის დანაყოფის სიდიდე (მანძილი ორ მეზობელ დანაყოფს შორის) აღნიშნულ სკალაზე მაქსიმალური სიჩქარის 10%-ს არ უნდა აღემატებოდეს.
- b) განზომილებათა დიაპაზონის ფარგლებს გამცდარი სკალის მონაკვეთი ციფრებით შეიძლება არ იყოს აღნიშნული.
- c) საათში 10 კილომეტრი სიჩქარის სხვაობის შესაბამისი სკალის ყოველი შუალედის სიგრძე 10 მილიმეტრზე ნაკლები არ უნდა იყოს.
- d) ისრის ტიპის ინდიკატორზე მანძილი საკონტროლო ხელსაწყო ისარსა და ციფერბლატს შორის 3 მილიმეტრს არ უნდა აღემატებოდეს.

## 3. დროის ინდიკატორი (საათი)

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

**C. დამფიქსირებელი ხელსაწყოები**

## 1. ზოგადი დებულებები

- a) მთელ მოწყობილობაზე, სარეგისტრაციო ფურცლის ფორმის მიუხედავად (ლენტი ან დისკი), დატანილი უნდა იყოს ნიშანი, რომელიც უზრუნველყოფს სარეგისტრაციო ფურცლის სწორად ჩაღებას, რათა საათით ნაჩვენები დრო და ფურცელზე დროის ნიშნული ერთმანეთს ემთხვეოდეს.
- b) სარეგისტრაციო ფურცლის ჩაღების მექანიზმი ისეთი უნდა იყოს, რომ ფურცელი თანაბრად მოძრაობდეს და ადვილად მოხდეს მისი ჩაღება და ამოღება.
- c) დისკის ფორმის სარეგისტრაციო ფურცლებისათვის ხელსაწყო, რომელიც უზრუნველყოფს მის წინ მოძრაობას, საათის მექანიზმით უნდა კონტროლდებოდეს. ასეთ შემთხვევაში ფურცლის წრიული მოძრაობა უწყვეტი და თანაბარი იქნება, საათში 7 მილიმეტრის მინიმალური სიჩქარით, რომელიც იზომება სიჩქარის ჩაწერის ზონის საზღვრის აღმნიშვნელი რგოლის შიდა კიდეზე.
- ლენტის ტიპის მოწყობილობაში, სადაც ფურცლების წინ მოძრაობის უზრუნველყოფი ხელსაწყო საათის მექანიზმით კონტროლდება, წინ სწორხაზოვანი მოძრაობის სიჩქარე საათში 10 მილიმეტრზე ნაკლები არ უნდა იყოს.
- d) განვლილი მანძილის, სატრანსპორტო საშუალების სიჩქარის და სარეგისტრაციო ფურცლის და სარეგისტრაციო ფურცლების შემცველი კორპუსის ნებისმიერი გახსნის დაფიქსირება ავტომატური ხასიათის უნდა იყოს.

## 2. განვლილი მანძილის დაფიქსირება

- a) განვლილი მანძილის ყოველი კილომეტრი ჩანაწერში უნდა აისახოს კოორდინატების შესაბამის სისტემაში სულ ცოტა ერთმილიმეტრიანი ცდომილებით.
- b) განზომილებათა დიაპაზონის ზედა ზღვარს მიახლოებული სიჩქარისას მანძილის დაფიქსირება მკაფიო უნდა იყოს.

## 3. სიჩქარის დაფიქსირება

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

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


- თვითჩამწერის კალამის მიერ დატოვებული კვალი პერპენდიკულარული უნდა იყოს სიჩქარის დაფიქსირებისათვის გათვალისწინებული ზონის სამუალო გარშემოწერილობისადმი (დისკის ფორმის ფურცლებისათვის) ან ღერძისადმი (ლენტის ფორმის ფურცლებისათვის);
- თვითჩამწერის კალამის მიერ დატოვებული კვალის მრუდის რადიუსსა და სიჩქარის დაფიქსირებისათვის გათვალისწინებული ზონის სიგანეს შორის თანაფარდობა არ უნდა იყოს 1-თან 2,4-ზე უფრო ნაკლები, სარეგისტრაციო ფურცლის ფორმის მიუხედავად;
- დროის სკალის გრადუირება უნდა გადიოდეს ისეთივე რადიუსის მრუდის ფორმის ჩანაწერის ზონაზე, როგორც თვითჩამწერის კალამის მიერ დატოვებულ კვალს აქვს.


მანძილი დროის სკალის დანაყოფებს შორის უნდა შეესაბამებოდეს პერიოდს, რომელიც ერთ საათს არ აღემატება.

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

#### 4. დროის დაფიქსირება

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

i)  ნიშნით: მართვის ხანგრძლივობა;


ii)  ნიშნით: მუშაობის სხვა პერიოდები;

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

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

- სატრანსპორტო საშუალების მოძრაობის პროცესში მძღოლის გვერდით გატარებული დრო;

- სატრანსპორტო საშუალების მოძრაობის პროცესში საძინებელ ადგილზე გატარებული დრო;

iv)  ნიშნით: მუშაობაში შესვენებები და ყოველდღიური დასვენების პერიოდები.

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

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

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

c) სატრანსპორტო საშუალებებზე, რომელთა ეკიპაჟი ერთზე მეტი მძღოლისგან შედგება, 4 (a) პუნქტში მითითებული ჩანაწერები უნდა კეთდებოდეს ორ ცალკე ფურცელზე, ამასთან ყოველი ფურცელი ერთი მძღოლისთვისაა განკუთვნილი. ამ შემთხვევაში ცალკეული



ფურცლების წინ მოძრაობის უზრუნველყოფა უნდა ხდებოდეს ან ერთიანი მექანიზმით, ანდა ცალკეული სინქრონიზებული მექანიზმებით.

#### D. დამკვეთი ხელსაწყო

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

#### E. მარკირება

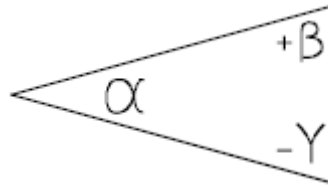
1. საკონტროლო ხელსაწყოს ციფერბლატზე დატანილი უნდა იყოს შემდეგი მარკირება:

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

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

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

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



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

### F. მაქსიმალურად დასაშვები ცდომილებები (ვიზუალური და დამფიქსირებელი ხელსაწყოები)

1. დამონტაჟების წინ საცდელ სტენდზე:

a) გავლილი მანძილი:

1%-ით მეტი ან ნაკლები რეალურ მანძილზე, თუ ეს მანძილი ერთ კილომეტრზე ნაკლებს არ შეადგენს;

b) სიჩქარე:

რეალურ სიჩქარეზე 3 კმ/სთ-ზე მეტი ან ნაკლები;

c) დრო:

$\pm$  ორი წუთი დღეში და მაქსიმუმ 10 წუთი შვიდ დღეში, იმ შემთხვევაში, თუ საათის ხელმეორედ მომართვის შემდეგ მისი მუშაობის დროის ხანგრძლივობა ამ პერიოდზე ნაკლები არ არის.

2. დამონტაჟების შემდეგ:

a) გავლილი მანძილი:

2%-ით მეტი ან ნაკლები რეალურ მანძილზე, თუ ეს მანძილი ერთ კილომეტრზე ნაკლებს არ შეადგენს;

b) სიჩქარე:

რეალურ სიჩქარეზე 4 კმ/სთ-ზე მეტი ან ნაკლები;

c) დრო:

$\pm$  ორი წუთი დღეში ან  $\pm 10$  წუთი შვიდ დღეში.

3. ექსპლუატაციისას:

a) გავლილი მანძილი:

4%-ით მეტი ან ნაკლები რეალურ მანძილზე, თუ ეს მანძილი ერთ კილომეტრზე ნაკლებს

არ შეადგენს;

b) სიჩქარე:

რეალურ სიჩქარეზე 6 კმ/სთ-ზე მეტი ან ნაკლები;

c) დრო:

$\pm$  ორი წუთი დღეში ან  $\pm 10$  წუთი შვიდ დღეში.

4. 1-ელ, მე-2 და მე-3 პუნქტებში მითითებული მაქსიმალურად დასაშვები ცდომილებები მოქმედებს  $0^{\circ}$ - $40^{\circ}\text{C}$  დიაპაზონის ტემპერატურისათვის, ამასთან ტემპერატურა იზომება აპარატურის უშუალო სიახლოვეს.

5. მე-2 და მე-3 პუნქტებში მითითებული მაქსიმალურად დასაშვები ცდომილებების გაზომვა უნდა მოხდეს VI თავში მითითებული პირობებით.

#### IV. სარეგისტრაციო ფურცლები

##### A. ზოგადი დებულებები

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

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

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

- a) ფურცლის გამოყენების დასაწყისში: თავისი სახელი და გვარი;
- b) ფურცლის გამოყენების დაწყების თარიღი და ადგილი და მისი გამოყენების დასრულების თარიღი და ადგილი;
- c) ყოველი იმ სატრანსპორტო საშუალების ნომერი, რომელზე საშუალოდაც ის არის დანიშნული, როგორც ფურცელზე დაფიქსირებული პირველი მგზავრობის დასაწყისში, ისე შემდგომ, ფურცლის გამოყენების განმავლობაში სატრანსპორტო საშუალების შეცვლის შემთხვევაში;
- d) ოდომეტრის ჩვენებები:
  - ფურცელზე დაფიქსირებული პირველი მგზავრობის დასაწყისში;
  - ფურცელზე დაფიქსირებული ბოლო მგზავრობის დასასრულ;
  - საშუალო დღის განმავლობაში განმავლობაში სატრანსპორტო საშუალების შეცვლის შემთხვევაში (ჩვენებები იმ სატრანსპორტო საშუალების შესახებ,

რომელზე სამუშაოდაც ის არის დანიშნული, და მაჩვენებლები იმ სატრანსპორტო საშუალების შესახებ, რომელზე სამუშაოდაც ის დაინიშნება);

e) ყოველი სატრანსპორტო საშუალების შეცვლის დრო.

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

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

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

### **B. ჩაწერის ზონები და მათი გრაფიკა**

1. სარეგისტრაციო ფურცლებს უნდა ჰქონდეს ჩაწერის შემდეგი ზონები:

- მხოლოდ სიჩქარესთან დაკავშირებული მონაცემებისათვის გათვალისწინებული ზონა;
- მხოლოდ განვლილ მანძილთან დაკავშირებული მონაცემებისათვის გათვალისწინებული ზონა;
- ერთი ან რამდენიმე ზონა მონაცემებისათვის, რომლებიც ეხება მართვის დროს, მუშაობის სხვა პერიოდებს და სამუშაო ადგილზე ყოფნას, მუშაობაში შესვენებებს და მძღოლების დასვენების პერიოდებს.

2. სიჩქარის ჩაწერის ზონა უნდა დაიყოს საათში 20-კილომეტრიანი ან ნაკლები დანაყოფებით. სკალაზე ყოველი დანაყოფის შესაბამისი სიჩქარე ყოველი დანაყოფის გასწვრივ ციფრული გამოხატულებით უნდა იყოს მითითებული. ნიშანი „კმ/სთ“ ამ ზონაში ერთხელ მაინც უნდა იყოს აღნიშნული. სკალის ბოლო დანაყოფი განზომილებათა დიაპაზონის ზედა ზღვარს უნდა ემთხვეოდეს.

3. განვლილი მანძილის ჩაწერის ზონა ისე უნდა იყოს განთავსებული, რომ ადვილად შეიძლებოდეს გავლილი კილომეტრების რაოდენობის მაჩვენებლების წაკითხვა.

4. 1-ელ პუნქტში მითითებული პერიოდების ჩაწერისათვის გათვალისწინებული ზონა ან ზონები უნდა შეიცავდეს ისეთ ნიშნებს, რომლებიც იძლევა დროის სხვადასხვა პერიოდების ზუსტად გამსაზღვრის შესაძლებლობას.

### **C. სარეგისტრაციო ფურცლებზე შესატანი ინფორმაცია**

ყოველი ფურცელი დაბეჭდილი სახით უნდა შეიცავდეს შემდეგ ინფორმაციას:

- დამამზადებელი ქარხნის სახელწოდება და მისამართი ან საფირმო სახელწოდება;
- ფურცლის ნიმუშის ოფიციალური დამტკიცების ნიშანი;
- იმ საკონტროლო მოწყობილობის ტიპისა ან ტიპების ოფიციალური დამტკიცების

ნიშანი, რომლებზეც შეიძლება ამ ფურცლის გამოყენება;

- სიჩქარის განზომილებათა დიაპაზონის ზედა ზღვარი, კილომეტრ საათებში მითითებული.

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

#### **D. თავისუფალი ადგილი ხელით ჩაწერისთვის**

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

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

#### **V. საკონტროლო მოწყობილობის დამონტაჟება**

##### **A. ზოგადი დებულებები**

1. საკონტროლო მოწყობილობა სატრანსპორტო საშუალებაზე უნდა დამონტაჟდეს იმგვარად, რომ მძღოლს შეეძლოს თავისი ადგილიდან თვალყური ადევნოს სპიდომეტრის, მანძილის მრიცხველის და საათის მაჩვენებლებს და რომ ამასთან ამ ხელსაწყოების ყველა ნაწილი, მათ შორის ამძრავი ელემენტები დაცული იყოს შემთხვევითი გატეხვისაგან.

2. საკონტროლო მოწყობილობის მუდმივა სატრანსპორტო საშუალების მახასიათებელ კოეფიციენტთან შესაბამისობაში უნდა იქნეს მოყვანილი სათანადო სამარჯვის, ეგრეთ წოდებული ადაპტერის დახმარებით.

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

3. დამონტაჟებული საკონტროლო მოწყობილობის შემოწმების შემდეგ სატრანსპორტო საშუალებაზე მოწყობილობასთან ან თავად მოწყობილობაზე დანადგარის შესახებ

მონაცემებიანი ფირფიტა მაგრდება იმგვარად, რომ ის კარგად ჩანდეს. ყოველი დათვალიერების შემდეგ, რომელსაც დამტკიცებული მექანიკოსი ან სახელოსნო ახორციელებს, როცა თავად დანადგარის შეცვლაა საჭირო, წინა ფირფიტის ადგილას ახალი ფირფიტა უნდა დამაგრდეს.

ფირფიტაზე მითითებული უნდა იყოს სულ ცოტა შემდეგი მონაცემები:

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

## B. ლუქის დადება

**ლუქის დადება ხდება შემდეგ ნაწილებზე:**

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

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

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

## VI. კონტროლი და ინსპექცია

ხელშემკვრელი მხარე ნიშნავს ორგანოებს, რომლებიც ახორციელებენ კონტროლსა და ინსპექციას.

### 1. ახალი ან განახლებული მოწყობილობების დამტკიცება

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

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

### 2. დამონტაჟება

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

საინსპექციო გამოცდები უნდა მოაწყონ მექანიკოსმა ან სახელოსნომ თავიანთი პასუხისმგებლობით.

### 3. პერიოდული ინსპექციები

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

ეს ინსპექციები მოიცავს შემდეგ შემოწმებას:

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

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

#### 4. ცლომილების გაზომვა

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

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

### დამატება-დანართი 1B<sup>41</sup>

<sup>41</sup> შემოღებულია მე-5 შესწორების საფუძველზე

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



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

## მუხლი 1 პრეამბულა

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

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

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

## მუხლი 2 1B დამატების შესავალი დებულებები

1. ზემოთ 1-ლი მუხლის 1-ლი პუნქტის შესაბამისად ხელშემკვერელ მხარეებს წინადადება ეძლევათ 1B დანართთან მუშაობისას დაიმოწმონ კომისიის 2002 წლის 13 ივნისის №1360/2002 და 2004 წლის 5 მარტის №432/2004 დადგენილებები (\*ქვემოთ სქოლიოში მითითებულია ევროპის კავშირის ოფიციალურ ბიულეტენში მათი გამოქვეყნების თარიღები), რომელთა მეშვეობითაც ტექნიკური პროგრესის გათვალისწინებით მეშვიდედ და მერვედ ხდება საავტომობილო ტრანსპორტზე საკონტროლო მოწყობილობის შესახებ საბჭოს (ეეს) 1985 წლის 20 დეკემბრის №3821/85 დადგენილების ადაპტაცია.

2. 1B დამატების მიზნებისათვის:

2.1 ქვემოთ მარცხენა სვეტში მოყვანილი ტერმინები უნდა შეიცვალოს მარჯვენა სვეტში მითითებული ტერმინებით:

III დანართში გამოყენებული	იკვლება	შეთანხმებაში (AETR)
---------------------------	---------	---------------------

ტერმინები		გამოყენებული ტერმინები
წვერი სახელმწიფოები		ხელშემკვერელი მხარეები
MS		CP
დანართი (1B)		დამატება(1B)
დამატება		დამატების ნაწილი
დადგენილება		შეთანხმება ანუ AETR
გაერთიანება		გაეროს ევროპის ეკონომიკური კომისია (UNECE)
ჩამწერი მოწყობილობა (მხოლოდ ინგლისური ვერსია)	საკონტროლო მოწყობილობა (მხოლოდ ინგლისური ვერსია)	

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

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

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

2.3.1 სიჩქარის შეზღუდვის ხელსაწყოს დამონტაჟებისთვის ზღვრული მნიშვნელობა, როგორც III დანართის/1B დამატების I კარშია (განსაზღვრებები),bb) განსაზღვრული, შესაბამეა 1992 წლის 10 თებერვლის № 92/6/EEC დირექტივის დებულებებს (ოფიციალური ბიულეტენი № L 57, 02/03/1992).

2.3.2 მანძილის გაზომვა, როგორც ეს განსაზღვრულია 1B დანართის/1B დამატების I კარში (განსაზღვრებები),a), ხორციელდება 1997 წლის 22 ივლისის № 97/27/CE დირექტივის დებულებების, ბოლო შესწორებების შესაბამისად (ოფიციალური ბიულეტენი № L 233, 25/08/1997).

2.3.3 სატრანსპორტო საშუალებების იდენტიფიკაცია, როგორც ეს განსაზღვრულია III

დანართის/1B დამატების I კარში (განსაზღვრებები),nn), ხორციელდება საბჭოს 1975 წლის 18 დეკემბრის № 76/114/EEC დირექტივის დებულებების, ბოლო შესწორებების შესაბამისად (ოფიციალური ბიულეტენი № L 24, 30/01/1976).

2.3.4 უსაფრთხოების შესახებ დებულებები უნდა შეესაბამებოდეს დებულებებს, რომლებსაც შეიცავს საბჭოს 1995 წლის 7 აპრილის № 95/144/EC რეკომენდაციები ინფორმაციული ტექნოლოგიური უსაფრთხოების შეფასების საერთო კრიტერიუმებს (ოფიციალური ბიულეტენი № L 93, 26/04/1995).

2.3.5 ფიზიკური პირების დაცვა პირადი ხასიათის მონაცემების დამუშავების და ასეთი მონაცემების თავისუფლად გადაცემის მიმართ ხორციელდება საბჭოს 1995 წლის 24 ოქტომბრის № 95/46/EC დირექტივის დებულებების შესაბამისად (ოფიციალური ბიულეტენი № L 281, 23/11/1995).

2.4 სხვა დებულებები, რომლებიც შეცვლას ან გაუქმებას ექვემდებარება:

2.4.1 172-ე მოთხოვნის ტექსტი იშლება და იცვლება სიტყვით „დარეზერვებულია“.

2.4.2 174-ე მოთხოვნა იცვლება შემდეგნაირად:

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

2.4.3 მითითება ევროპის კავშირის დროშისა ასოებით „MS“, რაც „წევრ სახელმწიფოს“ ნიშნავს, 178-ე მოთხოვნაში იცვლება ასოებით „CP“, რაც „ხელშემკვრელ მხარეს“ ნიშნავს, ამასთან იმ ხელშემკვრელი მხარის დროშა, რომელიც ევროპის კავშირის წევრი არ არის, ფაკულტატიურია.

2.4.4 181-ე მოთხოვნა შემდეგნაირად იცვლება:

„გაეროს ევროპის ეკონომიკური კომისიის სამდივნოსთან კონსულტაციის შემდეგ ხელშემკვრელ მხარეებს შეუძლიათ დაამატონ ფერები ან მარკირება, მაგალითად უსაფრთხოების ელემენტები, ამ დამატების სხვა დებულებებისათვის ზიანის მიუყენებლად“.

2.4.5 278-ე მოთხოვნა შემდეგნაირად იცვლება:

„საექსპლუატაციო შეთავსებადობაზე გამოცდას ერთიანი კომპეტენტური ორგანო აწყობს“.

2.4.6 291-295 მოთხოვნები უქმდება და იცვლება სიტყვით „დარეზერვებულია“.

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

„ჩამწერი აპარატურის კონსტრუქციის (ან კომპონენტის) ტიპის ან ტაქოგრაფის ბარათის ოფიციალური დამტკიცების პროცედურა ეფუძნება“.

## დამატება-დანართი 2<sup>42</sup>

# ოფიციალური დამტკიცების ნიშანი და მოწმობა

## I. ოფიციალური დამტკიცების ნიშანი

1. ოფიციალური დამტკიცების ნიშანი შედგება:

სწორკუთხედისგან, რომელშიც ჩაწერილია ასო „ე“, რომლის შემდეგაც ქვემოთ მითითებულია ოფიციალური დამტკიცების წარმომდგენი ქვეყნის აღიარებული განმასხვავებელი ნომერი:

გერმანია	1	ირლანდია	24
საფრანგეთი	2	ხორვატია	25
იტალია	3	სლოვენია	26
ნიდერლანდი	4	სლოვაკეთი	27
შვედეთი	5	ბელარუსი	28
ბელგია	6	ესტონეთი	29
უნგრეთი	7	მოლდოვის რესპუბლიკა	30
ჩეხეთის რესპუბლიკა	8	ბოსნია და ჰერცეგოვინა	31
ესპანეთი	9	ლატვია	32
სერბეთი	10	ლიხტენშტეინი	33
გაერთიანებული სამეფო	11	ბულგარეთი	34
ავსტრია	12	ყაზახეთი	35
ლუქსემბურგი	13	ლიტვა	36
შვეიცარია	14	თურქეთი	37
ნორვეგია	16	თურქმენეთი	38
ფინეთი	17	აზერბაიჯანი	39
დანია	18	ყოფილი იუგოსლავია მაკედონიის რესპუბლიკა	40
რუმინეთი	19	ანდორა	41
პოლონეთი	20	უზბეკეთი	44
პორტუგალია	21	უკრაინა	46
რუსეთის ფედერაცია	22	კვიპროსი	49
საბერძნეთი	23	მალტა	50

<sup>42</sup> შეცვლილია მე-2, მე-3, მე-5 და მე-6 შესწორებების საფუძველზე.

ალბანეთი	54
სომხეთი	55
ჩერნოგორია	56
სან-მარინო	57
მონაკო	59

შემდგომი რიგითობის ნომრები მიენიჭებათ:

- i) ოფიციალური დამტკიცების ერთგვაროვანი პირობების მიღების შესახებ და მექანიკური სატრანსპორტო საშუალებების საგნების, აღჭურვილობის და ნაწილების ოფიციალური დამტკიცების ორმხრივი აღიარების შესახებ 1958 წლის შეთანხმების ხელშეკრულ მხარე ქვეყნებს – იგივე ნომრები, რომლებიც ამ ქვეყნებს მინიჭებული ჰქონდათ მოცემული შეთანხმების საფუძველზე,
- ii) ქვეყნებს, რომლებიც არ არიან 1958 წლის შეთანხმების ხელშეკრული მხარეები, მათ მიერ ამ შეთანხმების რატიფიკაციის ქრონოლოგიური წესით ან მასთან შეერთების წესით, და

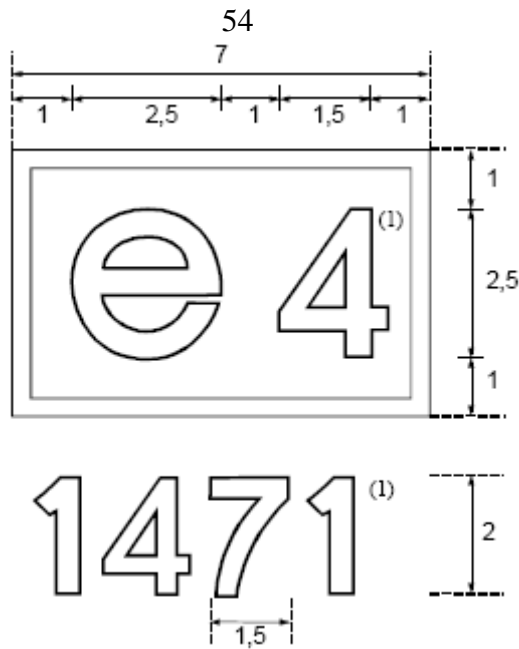
ოფიციალური დამტკიცების ნომრები, რომლებიც შეესაბამება იმ ოფიციალური დამტკიცების მოწმობის ნომერს, რომელიც ენიჭება საკონტროლო მოწყობილობის პროტოტიპს, ან სარეგისტრაციო ფურცლის ნომრები, მოთავსებული ამ სწორკუთხედის უშუალო სიახლოვეს რომელიმე წერტილში.

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

2. ოფიციალური დამტკიცების ნიშანი აღინიშნება ყოველი საკონტროლო მოწყობილობის და ყოველი სარეგისტრაციო ფურცლის აღწერის შემცველ ფირფიტაზე. მისი წაშლა შეუძლებელი უნდა იყოს და მუდამ მკაფიოდ იკითხებოდეს.

3. ქვემოთ მოყვანილი ოფიციალური დამტკიცების ნიშნის ზომები გამოხატულია მილიმეტრებში, ეს ზომები მინიმალურია. ზომებს შორის თანაფარდობა შენარჩუნებული უნდა იყოს.

(1) ეს ციფრები მხოლოდ მაგალითადაა მოყვანილი



## II. I დამატების შესაბამისი პროდუქციის ოფიციალური დამტკიცების მოწმობა<sup>43</sup>

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

### ოფიციალური დამტკიცების მოწმობა

კომპეტენტური ადმინისტრაციის დასახელება.....

შეტყობინება, რომელიც ეხება\*:

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

ოფიციალური დამტკიცება №.....

1. სავაჭრო ნიშანი ან დასახელება.....
2. ტიპის ან ნიმუშის დასახელება.....

<sup>43</sup> სათაური შეცვლილია მე-5 შესწორების საფუძველზე.

\* რაც საჭირო არ არის, წაიშალოს

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

(ხელმოწერა)

### III. IB დამატების შეასაბამისი პროდუქციის ოფიციალური დამტკიცების მოწმობა<sup>44</sup>

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

#### IB დამატების შეასაბამისი პროდუქციის ოფიციალური დამტკიცების მოწმობა

კომპეტენტური ადმინისტრაციული ორგანოს დასახელება.....

შეტყობინება, რომელიც ეხება(1):

ოფიციალურ დამტკიცებას.....

ოფიციალური დამტკიცების გაუქმებას.....

საკონტროლო მოწყობილობის მოდელს.....

საკონტროლო მოწყობილობის კომპონენტს (2).....

მძღოლის ბარათს.....

სახელოსნოს ბარათს.....

კომპანიის ბარათს.....

ინსპექტორის ბარათს.....

ოფიციალური დამტკიცების №

1. საწარმოო ან კომერციული ნიშანი.....
2. მოდელის დასახელება.....
3. მწარმოებლის დასახელება.....
4. მწარმოებლის მისამართი.....
5. წარდგენა ოფიციალურ დამტკიცებაზე (თარიღი).....

<sup>44</sup> შემოღებულია მე-5 შესწორების საფუძველზე

- 6. საცდელი ლაბორატორია ან ლაბორატორიები.....
- 7. ოქმების თარიღი და ნომერი.....
- 8. ოფიციალური დამტკიცების თარიღი.....
- 9. ოფიციალური დამტკიცების გაუქმების თარიღი.....
- 10. საკონტროლო მოწყობილობის კომპონენტის(ების) მოდელი(ები), რომელზეც გამოიყენება ეს კომპონენტი.....
- 11. ადგილი.....
- 12. თარიღი.....
- 13. თანდართული აღწერილობითი დოკუმენტები.....

14. შენიშვნები (მათ შორის, საჭიროების შემთხვევაში, ლუქის დადების ადგილი)

.....  
(ხელმოწერა)

- (1) შენიშვნა შესაბამის უჯრაში იწერება
- (2) მოცემული კომპონენტი მითითებული უნდა იყოს შეტყობინებაში

**დამატება 3<sup>45</sup> AETR-ის დანართისადმი**

**ტიპური ბლანკები**

წინამდებარე შეთანხმების 12-bis მუხლის შესაბამისად საავტომობილო გადაშვიდველებს

<sup>45</sup> შემოღებულია მე-6 შესწორების საფუძველზე



გზაზე შემოწმების ხელშეწყობის მიზნით შეუძლიათ გამოიყენონ ქვემოთ მოყვანილი ტიპური ბლანკები:

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

მითითება სარგებლობის თაობაზე. (შედლებისდაგვარად ჩამოყალიბდეს ბლანკის უკანა მხარეზე)

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

b) ბლანკის ტექსტის შეცვლა დაუშვებელია.

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

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

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

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

2. (დარეზერვებულია სხვა შესაძლო ფორმისათვის)...

**ATTESTATION OF ACTIVITIES /FORMULAIRE D'ATTESTATION D'ACTIVITES/**

საქმიანობის დამადასტურებელი ბლანკი

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

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

დაერთოს საკონტროლო მოწყობილობების ჩანაწერებს, რომლებიც უნდა შენარჩუნდეს/To be kept with original control device records wherever they are required to be kept

დამადასტურებელი ბლანკის გაყალბება სამართალდარღვევას წარმოადგენს/False attestation constitute an infringement

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

1. საწარმოს დასახელება/Name of the undertaking

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

ქვეყანა/Country:

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

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

5. ელექტრონული ფოსტის მისამართი/e-mail address

მე, ქვემოთ ხელმოწერილი(, the undersigned):

6. გვარი და სახელი/Name and First name:

7. თანამდებობა საწარმოში/Position in the undertaking:

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

8. გვარი და სახელი/ Name and First name:

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

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

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

12. (საათი, დღე, თვე, წელი)-დან/ფრომ (day, month, year);-----

13. (საათი, დღე, თვე, წელი)-მდე/to (day, month, year);-----

14. იმყოფებოდა შვებულებაში ავადმყოფობის გამო/ was on sick leave

15. იმყოფებოდა ყოველწლიურ შვებულებაში/was on annual leave

16. იმყოფებოდა შვებულებაში ან ისვენებდა/was on leave or rest

17. მართავდა სატრანსპორტო საშუალებას, რომელიც არ ექვემდებარება (EC)561/2006 ან AETR-ს რეგლამენტის დებულებების მოქმედებას/drove a vehicle exempted from the scope of the Regulation (EC)561/2006 or the AETR

18. ასრულებდა სხვა სამუშაოს, განსხვავებულს სატრანსპორტო საშუალების მართვისაგან/was performing any work pther than driving of a vehicle

19. ელოდა/was available

20. ადგილი/place:-----

ხელმოწერა/signature

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

22. ადგილი/Plaxe: ..... თარიღი/Date:.....

მძღოლის ხელმოწერა/signature of the driver

## ოქმი ხელმოწერის შესახებ

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

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

### შეთანხმების მე-4 მუხლისათვის

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

ნებისმიერ ხელშემკვერელ მხარეს, რომელიც არ არის წინამდებარე შეთანხმების მე-4 მუხლის მე-2 პუნქტით გათვალისწინებული იმ საგანგებო შეთანხმების მხარე, რომელიც ნებას იძლევა შესრულდეს აღნიშნული საგანგებო შეთანხმების ხელშემკვერელი მხარის ტერიტორიაზე დაწყებული და დამთავრებული საერთაშორისო მიმოსვლა იმ ერთ-ერთი სახელმწიფოს ტერიტორიაზე რეგისტრირებული სატრანსპორტო საშუალებებით, რომელიც არის საერთაშორისო საავტომობილო მიმოსვლის მწარმოებელი სატრანსპორტო საშუალებების ეკიპაჟების მუშაობის შესახებ ევროპის შეთანხმების ხელშემკვერელი მხარე, მაგრამ არ არის აღნიშნული საგანგებო შეთანხმების ხელშემკვერელი მხარე, შეუძლია ასეთი მიმოსვლის დამშვები ორმხრივი ან მრავალმხრივი შეთანხმებების დადების პირობად წამოაყენოს მოთხოვნა, რომ ამ მიმოსვლის შემსრულებელმა ეკიპაჟებმა საგანგებო შეთანხმების მონაწილე სახელმწიფოების ტერიტორიაზე დაიცვან ამ საგანგებო შეთანხმების დებულებები.

### შეთანხმების მე-12 მუხლისათვის

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

### შეთანხმების მე-14 მუხლისათვის

ხელშემკვერელ მხარეებს სასურველად მიაჩნიათ:

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

### **შეთანხმების დანართისათვის**

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

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

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

-----