

N407 2013 წლის 31 დეკემბერი ქ. თბილისი

**ტექნიკური რეგლამენტის „საერთაშორისო გადაზიდვების მწარმოებელი
ავტოსატრანსპორტო საშუალებების მძღოლთა შრომისა და დასვენების
რეჟიმების“ დამტკიცების შესახებ**

მუხლი 1. პროდუქტის უსაფრთხოებისა და თავისუფალი მიმოქცევის კოდექსის 58-ე მუხლის მე-2 ნაწილისა და საქართველოს მთავრობის 2013 წლის 1 მარტის №209 განკარგულებით დამტკიცებული „საერთაშორისო საავტომობილო მიმოსვლის მწარმოებელი სატრანსპორტო საშუალებების ეკიპაჟების მუშაობის შესახებ“ ევროპის შეთანხმების (AETR) საქართველოში იმპლემენტაციის სამოქმედო გეგმის“ მე-3 პუნქტის შესაბამისად, დამტკიცდეს თანდართული ტექნიკური რეგლამენტი „საერთაშორისო გადაზიდვების

მწარმოებელი ავტოსატრანსპორტო საშუალებების მძღოლთა შრომისა და დასვენების რეჟიმები” .

მუხლი 2. დადგენილება ამოქმედდეს გამოქვეყნებისთანავე.

პრემიერ-მინისტრი

ირაკლი ღარიბაშვილი

დამტკიცებულია
საქართველოს მთავრობის
2013 წლის 31 დეკემბრის
N407 დადგენილებით

ტექნიკური რეგლამენტი

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

მუხლი 1. ზოგადი დებულებანი

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

მუხლი 2. რეგლამენტის მიზანი

რეგლამენტის მიზანია:

ა) ავტოსატრანსპორტო საშუალებით საერთაშორისო გადაზიდვა-გადაყვანის პროცესში საგზაო მოძრაობის უსაფრთხოების, ადამიანთა სიცოცხლისა და ჯანმრთელობის დაცვის აუცილებელი პირობების უზრუნველყოფა და საგზაო-სატრანსპორტო შემთხვევების შემცირება;

ბ) საავტომობილო ტრანსპორტის სფეროში საქართველოს კანონმდებლობის ჰარმონიზაცია საერთაშორისო ნორმებთან;

გ) საერთაშორისო საავტომობილო გადაზიდვა-გადაყვანით დასაქმებულ მძღოლთა შრომისა და დასვენების პირობების რეგლამენტაცია ევროპის შეთანხმების „საერთაშორისო საავტომობილო მიმოსვლის მწარმოებელი სატრანსპორტო საშუალებების ეკიპაჟების მუშაობის შესახებ“ დებულებების მოთხოვნათა შესაბამისად და ამ რეგლამენტაციის დებულებების დაცვის უზრუნველყოფა.

მუხლი 3. გამოყენების სფერო

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

მუხლი 4. ტერმინთა განმარტება

1. რეგლამენტში გამოყენებულ ტერმინებს აქვთ შემდეგი მნიშვნელობა:

ა) ავტოსატრანსპორტო საწარმო (გადამზიდველი, კომპანია) – ფიზიკური

ან იურიდიული პირი, რომელიც საქართველოს კანონმდებლობის შესაბამისად ფლობს ავტოსატრანსპორტო საშუალებას და მონაწილეობს საერთაშორისო საავტომობილო გადაზიდვა-გადაყვანაში, იქნება ეს დაქირავებით თუ ანაზღაურებით, თუ საკუთარი ხარჯით;

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

თ) **მართვის პერიოდი** – მართვის ჯამური ხანგრძლივობა იმ მომენტიდან, როცა მძღოლი იწყებს ავტოსატრანსპორტო საშუალების მართვას დასვენებისა

და შესვენების პერიოდის შემდგომ და დასვენებისა და შესვენების შემდგომი პერიოდის დაწყებამდე. მართვის პერიოდი შეიძლება იყოს უწყვეტი ან დაიყოს ცალკეულ პერიოდებად;

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

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

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

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

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

მძლოლების ყოფნა ფაკულტატურია, თუმცა და დანარჩენი პერიოდის მანძილზე ასეთი ყოფნა სავალდებულოა;

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

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

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

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

ს) **შესვენება** – ნებისმიერი პერიოდი, რომლის განმავლობაშიც მძლოს არ შეუძლია მართოს ავტოსატრანსპორტო საშუალება ან შეასრულოს ნებისმიერი

სხვა სამუშაო და რომელიც გამოიყენება მხოლოდ და მხოლოდ ძალების აღსადგენად“;

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

მუხლი 5. ეკიპაჟის წევრები

1. ტვირთზიდვაზე დასაქმებული მძღოლებისათვის დაწესებულია შემდეგი მინიმალური ასაკი:

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

ბ) სხვა ავტოსატრანსპორტო საშუალებების მძღოლებისათვის:

ბ.ა) არანაკლებ 21 წელი ან;

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

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

3. მძღოლი, რომელიც დასაქმებულია მგზავრების გადაყვანით ავტოსატრანსპორტო საშუალების მიწერის ჩვეულებრივი ადგილიდან 50 კმ-ზე

მეტი რადიუსის მარშრუტებით, გარდა ამისა, უნდა აკმაყოფილებდეს ერთ-ერთ შემდეგ პირობას:

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

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

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

მუხლი 6 მოძრაობის სიჩქარე

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

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

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

ბ) დაუსახლებელ პუნქტში ნებადართულია მოძრაობა:

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

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

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

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

მუხლი 7. ავტოსატრანსპორტო საშუალების მართვის ხანგრძლივობა

1. მართვის ყოველდღიური ხანგრძლივობა, განსაზღვრული წინამდებარე რეგლამენტის მე-4 მუხლის პირველი პუნქტის „კ“ ქვეპუნქტით არ უნდა აღემატებოდეს ცხრა საათს. იგი შეიძლება გაიზარდოს მაქსიმუმ 10 საათამდე არა უმეტეს კვირაში ორჯერ.

2. მართვის ყოველკვირეული ხანგრძლივობა, განსაზღვრული წინამდებარე რეგლამენტის მე-4 მუხლის პირველი პუნქტის „ლ“ ქვეპუნქტით არ უნდა აღემატებოდეს 56 საათს.

3. მართვის საერთო ჯამური ხანგრძლივობა ნებისმიერი ორი ერთმანეთის მომდევნო კვირის განმავლობაში არ უნდა აღემატებოდეს 90 საათს.

4. მართვის პერიოდები მოიცავს მართვის ნებისმიერ დროს AETR-ის ხელშემკვრელ მხარეთა და იმ სახელმწიფოთა ტერიტორიაზე, რომლებიც არ წარმოადგენენ ხელშემკვრელ მხარეებს.

5. მძღოლი სხვა სამუშაო დროდ არეგისტრირებს ნებისმიერ დროს, დახარჯულს წინამდებარე რეგლამენტის მე-4 მუხლის პირველი პუნქტის „რ“ ქვეპუნქტის შესაბამისად, ასევე ნებისმიერ დროს, დახარჯულს ავტოსატრანსპორტო საშუალების სამართავად, რომელიც გამოიყენება კომერციული ოპერაციებისათვის, რომლებიც არ ექვემდებარება AETR-ის გამოყენების სფეროს მოქმედებას და არეგისტრირებს სამუშაო ადგილზე ყოფნის ნებისმიერ სხვა პერიოდებს, კერძოდ:

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

ბ) ავტოსატრანსპორტო საშუალების მოძრაობის პროცესში მძღოლის გვერდით გატარებულ დროს;

გ) ავტოსატრანსპორტო საშუალების მოძრაობის პროცესში საძინებელ ადგილზე გატარებულ დროს.

მუხლი 8. შესვენება

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

2. ეს შესვენება, განსაზღვრული წინამდებარე რეგლამენტის მე-4 მუხლის პირველი პუნქტის „ს“ ქვეპუნქტით, შეიძლება შეიცვალოს არანაკლებ 15 წუთის ხანგრძლივობის შესვენებით, რომელსაც მოჰყვება შესვენებები არანაკლებ 30 წუთის ხანგრძლივობით, რომლებიც ნაწილდება მართვის პერიოდზე ან ამ პერიოდის შემდგომ ისეთნაირად, რათა ეს შეესაბამებოდეს ამ მუხლის პირველი პუნქტის დებულებებს.

3. ამ მუხლის მიზნებისათვის ლოდინის დრო, ასევე დრო, რომელიც არ გამოიყენება სამართავად და გატარებულია მოძრავ სატრანსპორტო საშუალებაში, ბორანზე ან მატარებელში, არ განიხილება როგორც „სხვა სამუშაო“, განსაზღვრული წინამდებარე რეგლამენტის მე-4 მუხლის პირველი პუნქტის „რ“ ქვეპუნქტით და უნდა კვალიფიცირდებოდეს როგორც „შესვენება“.

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

მუხლი 9. დასვენების ხანგრძლივობა

1. მძღოლმა უნდა გამოიყენოს ამ რეგლამენტის მე-4 მუხლის პირველი პუნქტის „დ“ და „ე“ ქვეპუნქტებით განსაზღვრული დასვენების ყოველდღიური და ყოველკვირეული პერიოდები.

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

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

3. ამ მუხლის მე-2 პუნქტიდან გადახვევით ყოველდღიური ან ყოველკვირეული დასვენების პერიოდის დასრულებიდან 30 საათის განმავლობაში მძლოლი, რომელიც შედის მე-4 მუხლის პირველი პუნქტის „ნ“ ქვეპუნქტით განსაზღვრული რამდენიმეკაციანი ეკიპაჟის შემადგენლობაში, უნდა სარგებლობდეს ახალი ყოველდღიური დასვენების პერიოდით, როგორც მინიმუმ 9 საათის ხანგრძლივობით.

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

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

6. ნებისმიერი ორი ერთმანეთის მომდევნო კვირის მანძილზე მძლოლმა უნდა გამოიყენოს სულ ცოტა დასვენების ორი ნორმალური ყოველკვირეული პერიოდი, ან დასვენების ერთი ნორმალური ყოველკვირეული და ერთი შემცირებული ყოველკვირეული პერიოდი არანაკლებ 24 საათის ხანგრძლივობით. ოღონდ ეს შემცირება შეიძლება ანაზღაურდეს დასვენების ეკვივალენტური პერიოდით, რომელიც გამოიყენება მთლიანად მესამე კვირის ბოლომდე, რომელიც მოსდევს მოცემულ კვირას.

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

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

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

ბ) მოცემული გადახვევის გამოყენების შემდგომ მძღოლი იყენებს:

ბ.ა) ან ორ ნორმალურ ყოველკვირეულ დასვენების პერიოდს;

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

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

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

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

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

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

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

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

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

ბ) პერიოდი ყოველდღიური დასვენების შუალედებს შორის შეძლებისდაგვარად უფრო მოკლე უნდა იყოს და არავითარ შემთხვევაში არ შეიძლება აღემატებოდეს მთლიანობაში ერთ საათს დატვირთვამდე ან გადმოტვირთვის შემდეგ, ამასთან საბაჟო ფორმალობები უნდა ჩართული იქნეს დატვირთვის ან გადმოტვირთვის ოპერაციაში. ყოველდღიური დასვენების პერიოდის მთელი ამ შუალედების განმავლობაში მძღოლის განკარგულებაში უნდა იყოს საძილე ადგილი.

13. გადაადგილების ნებისმიერი დრო იმ ავტოსატრანსპორტო საშუალების მდებარეობის ადგილისაკენ, რომელიც ექვემდებარება AETR-ის მოქმედებას, მის საკუთარ პასუხისმგებლობაში მისაღებად, ან უკანა გზაზე, როდესაც ავტოსატრანსპორტო საშუალება არ იმყოფება არც მძღოლის საცხოვრებელ ადგილას, არც დამსაქმებლის საოპერაციო ცენტრში, სადაც

მდებარეობს მძლოლის მიწერის ადგილი, არ განიხილება როგორც დასვენება ან შესვენება, გარდა იმ შემთხვევებისა, როდესაც მძლოლი იმყოფება ბორანზე ან მატარებელში და შეუძლია ძილისათვის განკუთვნილი შესაბამისი მოწყობილობების გამოყენება.

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

15. იმისათვის, რომ საფრთხე არ შეუქმნას საგზაო მოძრაობას და მიაღწიოს ხელსაყრელ სადგომს, მძლოლს შეუძლია გადაუხვიოს წინამდებარე რეგლამენტის დებულებებს იმდენად, რამდენადაც ეს საჭიროა ავტოსატრანსპორტო საშუალებაში მყოფი პირების, ავტოსატრანსპორტო საშუალების ან იქ არსებული ტვირთის უსაფრთხოების უზრუნველყოფისათვის. მძლოლმა უნდა მიუთითოს ამ დებულებებიდან გადახვევის ხასიათი და მიზეზი სარეგისტრაციო ფურცელში ან საკონტროლო მოწყობილობის ამონაბეჭდზე ან თავის უწყისში არა უგვიანეს შესაბამის სადგომ ადგილზე მისვლისა.

მუხლი 10. ვალდებულებები და პასუხისმგებლობა

1. გადამზიდველები, ტვირთის გამგზავნები, ექსპედიტორები, ტურისტული ოპერატორები, გენერალური მოიჯარეები, ქვემოიჯარეები და

მძღოლების დამსაქმებელი სააგენტოები უზრუნველყოფენ, რათა გადაზიდვის შეთანხმებული სახელშეკრულებო გრაფიკების შედგენისას დაცული იქნეს წინამდებარე რეგლამენტის დებულებები.

2. გადამზიდველი ვალდებულია:

ა) იმგვარად მოაგვაროს საავტომობილო მიმოსვლა და სათანადო ინსტრუქცია ჩაუტაროს ეკიპაჟის წევრებს, რომ მათ შეძლონ წინამდებარე რეგლამენტის დებულებათა დაცვა;

ბ) მუდმივად აკონტროლოს მძღოლის მართვის დრო, სხვა სამუშაო საათები და დასვენების დრო. წინამდებარე რეგლამენტის მოთხოვნათა დარღვევების აღმოჩენის შემთხვევაში დაუყოვნებლივ მიიღოს ზომები მათ აღმოსაფხვრელად (საჭიროების შემთხვევაში მოახდინოს მუშაობის გრაფიკებისა და მარშრუტების დროული შეცვლა);

გ) არ გამოიყენოს დაქირავებით მომუშავე მძღოლებისათვის გადახდის ფორმა (თუნდაც ეს ხორციელდებოდეს პრემიების ან ხელფასის დანამატების სახით) განვლილ მანძილთან და/ან გადაზიდული ტვირთის მოცულობასთან დაკავშირებით, გარდა იმ შემთხვევებისა, როცა ასეთი გადახდა საფრთხეს არ უქმნის საგზაო მოძრაობას და ხელს არ უწყობს წინამდებარე შეთანხმების დარღვევას.

3. ავტოსატრანსპორტო საშუალების მძღოლი ვალდებულია საქართველოს ტერიტორიაზე საერთაშორისო საავტომობილო გადაზიდვა-გადაყვანის განხორციელებისას დაიცვას AETR-ის შეთანხმებითა და ამ რეგლამენტით გათვალისწინებული მძღოლთა შრომისა და დასვენების პირობები.

4. წინამდებარე რეგლამენტის მოთხოვნათა შეუსრულებლობისათვის პასუხისმგებლობა განისაზღვრება საქართველოს კანონმდებლობით.

5. გადამზიდველი პასუხისმგებელია მძღოლების მიერ დაშვებულ დარღვევებზე, მაშინაც კი როდესაც დარღვევა დაშვებულ იქნა AETR-ის სხვა ხელშემკვრელი მხარის ან იმ ქვეყნის ტერიტორიაზე, რომელიც არ წარმოადგენს ხელშემკვრელ მხარეს.

მუხლი 11. კონტროლი

1. უფლებამოსილი სახელმწიფო მაკონტროლებელი ორგანოები მიმართავენ ყველა საჭირო ზომას AETR-ის შეთანხმებისა და წინამდებარე ტექნიკური რეგლამენტის დებულებების დაცვის უზრუნველსაყოფად, კერძოდ, გზებსა და ავტოსატრანსპორტო საწარმოებში (შემდგომში საწარმოები) სათანადო კონტროლის განხორციელების გზით. მათ ორგანიზება უნდა გაუწიონ კონტროლის ჩატარებას იმგვარად, რომ:

ა) ყოველი კალენდარული წლის განმავლობაში შემოწმდეს იმ ავტოსატრანსპორტო საშუალებათა მძღოლების სამუშაო დღეების არანაკლებ 3%-სა, რომლებზეც ვრცელდება წინამდებარე შეთანხმება;

ბ) საერთო რაოდენობის არანაკლებ 30% შემოწმდეს გზებზე და არანაკლებ 50% - საწარმოებში.

2. შემოწმება გზებზე უნდა შეიცავდეს შემდეგ ელემენტებს:

ა) მართვის ყოველდღიურ და ყოველკვირეულ ხანგრძლივობას, ყოველდღიური და ყოველკვირეული შესვენებებისა და დასვენების ხანგრძლივობას, მოძრაობის სიჩქარეებს;

ბ) წინა დღეების სარეგისტრაციო ფურცლებს, რომლებიც უნდა იქონიონ ავტოსატრანსპორტო საშუალებებზე; და/ან საჭიროების შემთხვევაში მონაცემები, რომლებიც იმავე პერიოდის განმავლობაში ინახება მძღოლის

ბარათზე და/ან საკონტროლო მოწყობილობის მეხსიერების ბლოკში და/ან ამონაბეჭდზე;

გ) საკონტროლო მოწყობილობის შესაბამისობას AETR-ის შეთანხმების მოთხოვნებთან და მის გამართულ ფუნქციონირებას.

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

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

ა) სარეგისტრაციო ფურცლებიდან და ანაბეჭდებიდან მიღებული მონაცემების შენახვასა და გამოყენებას, აგრეთვე ციფრული ტაქოგრაფების მოხსოვრობიდან და მძღოლების ბარათებიდან მონაცემების რეგულარულ გადმოტვირთვას და მათ შენახვასა და გამოყენებას;

ბ) დასვენების ყოველკვირეული პერიოდების ხანგრძლივობას და მართვის პერიოდებს ამ დასვენების პერიოდებს შორის;

გ) მართვის ხანგრძლივობის შეზღუდვას ორი კვირის მანძილზე;

დ) კომპენსაციის გაცემას დასვენების ყოველკვირეული პერიოდების შემცირებისათვის მე-9 მუხლის მე-6 პუნქტის საფუძველზე;

ე) სარეგისტრაციო ფურცლების და/ან ავტოსატრანსპორტო საშუალებისა და მძღოლის ბარათის მონაცემების და ამონაბეჭდების და მძღოლების სამუშაო დროის ფურცლების გამოყენებას.