Umowa AETR

UMOWA EUROPEJSKA
dotycząca
PRACY ZAŁÓG POJAZDÓW
WYKONUJĄCYCH MIĘDZYNARODOWE PRZEWOZY DROGOWE
(AETR)

sporządzona w Genewie, dnia 1 lipca 1970 r.

Stan prawny na dzień 24 kwietnia 1995 r., obejmujący :

- zmianę Nr 1, która weszła w życie 3 sierpnia 1983 r.
- zmianę Nr 2, która weszła w życie 24 kwietnia 1992 r.
- zmianę Nr 3, która weszła w życie 28 lutego 1995 r.
- Tekst Umowy AETR
- Urządzenie kontrolne (załącznik)

Warszawa, kwiecień 1995 r.

Umawiające się Strony,

pragnąc popierać rozwój i usprawnienie międzynarodowych przewozów drogowych pasażerów i ładunków, przekonane o potrzebie zwiększenia bezpieczeństwa ruchu drogowego, uregulowania niektórych warunków zatrudnienia w międzynarodowym transporcie drogowym zgodnie z zasadami Międzynarodowej Organizacji Pracy oraz wspólnego ustalenia niektórych środków dla zapewnienia przestrzegania takiego uregulowania, uzgodniły, co następuje :

Artykuł 1

Określenia

Dla celów niniejszej Umowy określenie :

a) "pojazd" oznacza każdy pojazd samochodowy lub przyczepę; określenie to obejmuje zespół pojazdów;

b) "pojazd samochodowy" oznacza każdy pojazd drogowy napędzany umieszczonym w nim silnikiem, zasilanym z własnego źródła energii, który służy normalnie do przewozu osób lub ładunków; określenie to nie obejmuje ciągników rolniczych;

c) "przyczepa" oznacza każdy pojazd przeznaczony do ciągnięcia przez pojazd samochodowy; określenie to obejmuje naczepy;

d) "naczepa" oznacza każdą przyczepę przeznaczoną do sprzęgania z pojazdem samochodowym w taki sposób, że część naczepy spoczywa na pojeździe samochodowym i że znaczna część masy naczepy i jej ładunku obciąża pojazd samochodowy;

e) "zespół pojazdów" oznacza sprzężone ze sobą pojazdy, poruszające się po drodze jako całość;

f) "dopuszczalna masa całkowita" oznacza całkowitą masę pojazdu wraz z ładunkiem ustaloną jako dopuszczalną przez właściwą władzę kraju rejestracji pojazdu;

g) przez "przewóz drogowy", każde przemieszczenie pojazdu w stanie próżnym lub ładownym po drogach otwartych do użytku publicznego, przeznaczonego do przewozu pasażerów lub towarów;

h) "międzynarodowy przewóz drogowy" oznacza przewóz drogowy, w czasie którego następuje przekroczenie przynajmniej jednej granicy;

i) przez "usługi regularne", usługi polegające na przewozie osób z określoną częstotliwością i po określonych trasach, z możliwością wsiadania i wysiadania na ustalonych z góry przystankach.

Regulamin eksploatacyjny lub zastępujące go dokumenty, zatwierdzone przez kompetentne władze państwowe Umawiających się Stron i opublikowane przez przewoźnika przed ich zastosowaniem, określają warunki przewozu, mianowicie częstotliwość, rozkłady jazdy, taryfy i obowiązek przewozu w takim zakresie, w jakim te warunki nie są ujęte w prawie lub przepisach.

Są również uznane za usługi regularne te usługi, które zapewniają przewóz określonych kategorii osób, z wyłączeniem innych podróżnych, w zakresie, w jakim są świadczone na warunkach określonych w pierwszym akapicie niniejszej definicji, niezależnie od tego, kto je organizuje. Usługi tej kategorii , mianowicie zapewniające przewóz pracowników do miejsca pracy oraz z miejsca pracy do ich miejsca zamieszkania lub przewóz uczniów do szkół oraz ze szkół do ich miejsca zamieszkania, będą dalej określone jako "specjalne usługi regularne";

j) "kierowca" oznacza każdą osobę, otrzymującą wynagrodzenie lub nie, która kieruje pojazdem nawet w ciągu krótkiego okresu czasu oraz każdą osobę, która znajduje się w pojeździe, aby kierować nim w razie potrzeby;

k) "członek załogi" oznacza kierowcę lub każdą z niżej wymienionych osób, niezależnie od tego, czy osoba ta otrzymuje wynagrodzenie czy też nie:

i) "konwojenta" tzn. każdą osobę towarzyszącą kierowcy, która pomaga mu w niektórych manewrach i biorącą zwykle czynny udział w

operacjach transportowych, chociaż nie będącą kierowcą w rozumieniu ustępu j) niniejszego artykułu;

ii) "konduktora" tzn. osobę towarzyszącą kierowcy pojazdu samochodowego przeznaczonego do przewozu pasażerów, odpowiedzialną w szczególności za sprzedaż i kontrolowanie biletów lub innych dokumentów upoważniających pasażerów do podróży tym pojazdem;

l) "tydzień" oznacza okres zawarty między godziną 0:00 w poniedziałek a godziną 24:00 w niedzielę;

m) "odpoczynek" oznacza każdy nieprzerwany okres obejmujący co najmniej jedną godzinę podczas którego kierowca może swobodnie dysponować swoim czasem.

Artykuł 2

Zakres stosowania

1. Niniejszą Umowę stosuje się na terytorium każdej Umawiającej się Strony do każdego międzynarodowego przewozu drogowego wykonywanego pojazdem zarejestrowanym na terytorium tej Umawiającej się Strony lub na terytorium każdej innej Umawiającej się Strony.

2. Jednakże:

a) jeżeli podczas międzynarodowego przewozu drogowego jeden lub więcej członków załogi nie opuszcza terytorium państwowego, na którym jest normalnie zatrudniony, Umawiająca się Strona, której podlega ten obszar, może nie stosować do niego lub do nich postanowień niniejszej Umowy;

b) jeśli Umawiające się Strony, których terytorium jest wykorzystywane, nie uzgodnią inaczej, niniejsza Umowa nie ma zastosowania do międzynarodowych przewozów drogowych, wykonywanych przez:

1. Pojazdy, przeznaczone do przewozu towarów i których dopuszczalna masa całkowita, łącznie z przyczepami lub naczepami, nie przekracza 3,5 tony;

2. Pojazdy, przeznaczone do przewozu pasażerów, które ze względu na typ konstrukcyjny i wyposażenie nadają się do przewozu najwyżej dziewięciu osób łącznie z kierowcą i są do tego celu przeznaczone;

3. Pojazdy, przeznaczone do przewozu pasażerów w usługach regularnych , których droga przebiegu nie przekracza 50 km ;

4. Pojazdy, których maksymalna prędkość dopuszczalna nie przekracza 30 kilometrów na godzinę;

5. Pojazdy, przeznaczone dla lub podlegające kontroli sił zbrojnych, służb obrony cywilnej, pożarniczych i sił odpowiedzialnych za utrzymanie porządku publicznego;
6. Pojazdy, przeznaczone dla usług kanalizacyjnych, ochrony przeciwpowodziowej, wodociągowych, gazowniczych i energetycznych, zarządów dróg, usług oczyszczania, telegraficznych, przewozu artykułów pocztowych, transmisji radiowej, usług telewizyjnych oraz związanych z wykrywaniem nadajników lub odbiorników radiowych lub telewizyjnych;
7. Pojazdy używane w stanach wyjątkowych lub przeznaczone do zadań ratownictwa;
8. Wyspecjalizowane pojazdy przeznaczone do zadań medycznych;
9. Pojazdy przewożące wyposażenie cyrkowe i wesołych miasteczek;
10. Wyspecjalizowane pojazdy pomocy technicznej;
11. Pojazdy przechodzące próby drogowe w celach ulepszeń technicznych, naprawczych lub utrzymania oraz pojazdy nowe lub przebudowane, które jeszcze nie weszły do ruchu;
12. Pojazdy używane do niehandlowych przewozów dóbr w celach prywatnych;
13. Pojazdy używane do odbioru mleka w fermach lub odwożące do ferm pojemniki na mleko bądź produkty mleczne przeznaczone do karmienia bydła.

Artykuł 3

Zastosowanie niektórych postanowień Umowy do przewozów drogowych wykonywanych przez pojazdy zarejestrowane na terytoriach Państw nie będących Umawiającymi się Stronami Umowy

1. Każda Umawiająca się Strona będzie stosować na swym terytorium do międzynarodowego przewozu drogowego wykonywanego jakimkolwiek pojazdem zarejestrowanym na terytorium kraju nie będącego Stroną niniejszej Umowy postanowienia nie mniej wymagające niż te, które określone są w artykułach 5, 6, 7, 8, 9, 10, niniejszej Umowy.

2. Każda Umawiająca się Strona, w przypadku pojazdu zarejestrowanego w Państwie, które nie jest Umawiającą się Stroną niniejszego Porozumienia, będzie mogła zamiast urządzenia kontrolnego odpowiadającego specyfikacjom załącznika do niniejszego Porozumienia, żądać tylko dziennych kart kontrolnych wypełnianych ręcznie przez kierowcę.

Artykuł 4

Zasady ogólne

Każda Umawiająca się Strona może stosować wyższe wielkości minimalne i niższe maksymalne niż ustalone w artykułach 5 do 8 włącznie. Jednakże, postanowienia niniejszego Porozumienia będą miały zastosowanie do kierowców, wykonujących działalność międzynarodowego transportu drogowego w pojazdach, zarejestrowanych w innym Umawiającym się lub nie - Umawiającym się Państwie.

Artykuł 5

Załogi

1. Minimalny wiek kierowców przydzielonych do przewozów towarów jest ustalony:

a) dla pojazdów, łącznie gdy taki przypadek ma miejsce, z przyczepami lub naczepami, o dopuszczalnej masie całkowitej mniejszej lub równej 7,5 ton, na ukończonych 18 lat;

b) dla innych pojazdów, na :

- 21 ukończonych lat lub
- 18 ukończonych lat, pod warunkiem, że zainteresowany posiada świadectwo kompetencji zawodowej, uznane przez jedną z Umawiających się Stron, stwierdzające ukończenie szkolenia dla kierowców towarowych przewozów drogowych. Umawiające się Strony będą się wzajemnie informować o minimalnym krajowym poziomie szkolenia obowiązującym w ich państwie i innych stosownych warunkach, dotyczących kierowców przewozów towarowych, zgodnie z postanowieniami niniejszego Porozumienia.

2. Kierowcy przydzieleni do przewozów pasażerów muszą mieć co najmniej 21 lat.

Kierowcy przydzieleni do przewozów pasażerów na trasach przekraczających promień 50 kilometrów od miejsca - normalnej bazy pojazdów, muszą również spełniać jeden z następujących warunków:

- co najmniej przez jeden rok wykonywali działalność kierowcy, przydzielonego do przewozów towarowych, pojazdów o dopuszczalnej masie całkowitej ponad 3,5 tony;
- co najmniej przez jeden rok wykonywali działalność kierowcy przydzielonego do przewozów pasażerów na trasach, nie przekraczających promienia 50 km wokół miejsca normalnej bazy pojazdu lub kierowcy przydzielonego do innych rodzajów przewozów pasażerskich nie podlegających niniejszemu Porozumieniu, jeżeli kompetentna władza uzna, że w ten sposób zdobyli niezbędne doświadczenie;

- są posiadaczami zaświadczenia kompetencji zawodowej, uznanego przez jedną z Umawiających się Stron, stwierdzającego ukończenie szkolenia dla kierowców pasażerskich przewozów drogowych.

Artykuł 6

Czas prowadzenia

1. Całkowity okres prowadzenia zawarty między dwoma dziennymi odpoczynkami lub między dziennym odpoczynkiem i tygodniowym odpoczynkiem, zwany dalej "dziennym okresem prowadzenia", nie może przekroczyć 9 godzin. Może być przedłużony do 10 godzin dwa razy w tygodniu.

Kierowca musi, najwyżej po sześciu dziennych okresach prowadzenia, wziąć tygodniowy odpoczynek, określony w paragrafie 3 artykułu 8.

Tygodniowy okres odpoczynku może być odroczony do końca szóstego dnia, jeśli łączny czas prowadzenia w ciągu sześciu dni nie przekracza wielkości maksymalnej, odpowiadającej sześciu dziennym okresom prowadzenia.

W przypadku międzynarodowych przewozów pasażerskich, innych niż usługi regularne, słowa "sześciu" i "szóstego" w ustępach drugim i trzecim, będą zastąpione odpowiednio przez "dwunastu" i "dwunastego".

2. Całkowity okres prowadzenia w każdym okresie dwutygodniowym nie może przekraczać dziewięćdziesięciu godzin.

Artykuł 7

Przerwy

1. Po prowadzeniu przez cztery i pół godziny, kierowca musi przestrzegać przerwy trwającej co najmniej czterdzieści pięć minut chyba, że zaczyna okres odpoczynku.

2. Ta przerwa może być zastąpiona przez przerwy trwające co najmniej po piętnaście minut, mające miejsce podczas okresu prowadzenia lub bezpośrednio po tym okresie w sposób, zgodny z postanowieniami paragrafu 1.

3. Podczas tych przerw kierowca nie może wykonać innych prac. Dla celów niniejszego artykułu, czas oczekiwania i czas nie poświęcony prowadzeniu, spędzony w pojeździe będącym w ruchu, na promie lub w pociągu nie będzie

traktowany jako inne prace.

4. Przerwy przestrzegane na podstawie niniejszego artykułu nie mogą być traktowane za dzienne okresy odpoczynku.

Artykuł 8

Czas odpoczynku

1. Wciągu każdego dwudziestoczterogodzinnego okresu, kierowca korzysta z dziennego czasu odpoczynku trwającego co najmniej jedenaście kolejnych godzin, które mogą być skrócone do minimum dziewięciu kolejnych godzin nie częściej niż trzy razy w każdym tygodniu, pod warunkiem, że przed końcem następnego tygodnia zostanie przyznany odpowiedni czas odpoczynku - jako wyrównanie.

W dni, kiedy odpoczynek nie jest skrócony zgodnie z ustępem pierwszym, może być wykorzystywany w dwóch lub trzech oddzielnych okresach w ciągu dwudziestu czterech godzin, z których jeden musi trwać przynajmniej osiem kolejnych godzin. w tym przypadku minimalna długość odpoczynku jest zwiększona do dwunastu godzin.

2. W każdym okresie trzydziestogodzinnym, gdy w pojeździe znajduje się co najmniej dwóch kierowców, każdy kierowca musi skorzystać z dziennego odpoczynku trwającego co najmniej osiem kolejnych godzin.

3. W ciągu każdego tygodnia, jeden z okresów odpoczynku, o którym mowa w paragrafach 1 i 2 jest przedłużony, jako odpoczynek tygodniowy, do łącznej długości czterdziestu pięciu kolejnych godzin. Ten okres odpoczynku może być skrócony do minimum trzydziestu sześciu kolejnych godzin, jeśli jest spędzony w miejscu - normalnej bazie pojazdu lub bazie kierowcy lub do minimum dwudziestu czterech kolejnych godzin, jeśli jest spędzony gdzie indziej. Każde skrócenie jest kompensowane przez równoważny odpoczynek wzięty en bloc przed końcem trzeciego tygodnia, następującego po tygodniu, o którym mowa.

4. Tygodniowy okres odpoczynku, który rozpoczyna się w jednym tygodniu i przedłuża się na następny tydzień może być dołączony do któregokolwiek z tych tygodni.

5. W przypadku przewozu pasażerów, którego dotyczy paragraf 1, ustęp czwarty artykułu 6, tygodniowy okres odpoczynku może być przedłużony do tygodnia następującego po tygodniu, w którym przypada odpoczynek i dodany do tygodniowego odpoczynku tego drugiego tygodnia.

6. Każdy odpoczynek, wzięty jako kompensata za skrócenie dziennych i / lub tygodniowych okresów odpoczynku musi być dołączony do innego odpoczynku o długości co najmniej ośmiu godzin i musi być udzielony na żądanie osoby zainteresowanej, w miejscu stacjonowania pojazdu lub w bazie kierowcy.

7. Dzienny odpoczynek może być wykorzystany w pojeździe, jeżeli pojazd ten jest wyposażony w leżankę i znajduje się na postoju.

8. W odstąpieniu od postanowień zawartych w paragrafie 1 powyżej, jeżeli kierowca wykonujący przewozy towarów lub pasażerów towarzyszy pojazdowi, który jest przewożony promem lub pociągiem, odpoczynek dzienny może zostać przerwany jeden raz, jeżeli są spełnione następujące warunki:

- jest możliwe, by część dziennego odpoczynku spędzona na lądzie była wykorzystana przed lub po części dziennego odpoczynku spędzonej na promie lub w pociągu,
- okres między dwiema częściami dziennego odpoczynku musi być jak najkrótszy i w żadnym razie nie może przekroczyć jednej godziny przed wejściem na prom lub do pociągu albo po zejściu z promu lub wyjściu z pociągu, przy czym formalności celne są włączone do czynności wejścia na prom lub do pociągu albo zejścia z promu lub wyjściu z pociągu,
- podczas dwóch części dziennego odpoczynku kierowca musi mieć możliwość dysponowania łóżkiem lub leżanką.

Dzienny odpoczynek, przerwany w taki sposób, będzie zwiększony o dwie godziny.

Artykuł 9

Odstąpienia

Pod warunkiem, że bezpieczeństwo drogowe nie zostanie zagrożone i aby umożliwić kierowcy dojazd do odpowiedniego miejsca zatrzymania, kierowca może odstąpić od postanowień niniejszego Porozumienia w zakresie niezbędnym dla zapewnienia bezpieczeństwa osób, pojazdu lub jego ładunku. Kierowca musi podać sposób i powód odstąpienia w karcie kontrolnej urządzenia kontrolnego lub w swojej karcie dziennej.

Artykuł 10

Urządzenie kontrolne

Umawiające się Strony nakażą montowanie i używanie w pojazdach,

zarejestrowanych na ich terytorium, urządzenia kontrolnego, zgodnie z następującymi przepisami:

a) Urządzenie kontrolne w rozumieniu niniejszego Porozumienia musi odpowiadać w zakresie warunków budowy, montowania, używania i kontroli, przepisom niniejszego Porozumienia łącznie z jego załącznikiem.

Uznaje się, że urządzenie kontrolne, które w zakresie warunków budowy, montowania, używania i kontroli, odpowiada Rozporządzeniu Rady (EWG) No 3821 / 85 z 20 grudnia 1985 r., spełnia wymagania niniejszego artykułu.

b) Jeżeli normalne i właściwe używanie urządzenia kontrolnego zamontowanego w pojeździe nie jest możliwe, każdy członek załogi wpisze ręcznie do swojej karty kontrolnej, wykorzystując właściwą prezentację graficzną, informacje dotyczące okresów jego czynności zawodowych i okresów odpoczynku.

c) Jeżeli członkowie załogi nie są w stanie skorzystać z urządzenia, ponieważ są oddaleni od pojazdu, zamieszczą ręcznie w karcie kontrolnej, wykorzystując właściwa prezentację graficzną, różne czasy odpowiadające ich czynnościom zawodowym wykonywanym podczas pobytu poza pojazdem.

d) Członkowie załogi muszą zawsze mieć z sobą i być w stanie przedstawić do kontroli karty kontrolne za bieżący tydzień i za ostatni dzień tygodnia poprzedniego, w którym prowadzili.

e) Członkowie załogi muszą czuwać nad tym, aby urządzenie kontrolne zostało włączone i było właściwie obsługiwane i aby, w razie wadliwego działania, było naprawione możliwie jak najszybciej.

2. Pracodawca wydaje kierowcom wystarczającą liczbę kart kontrolnych, mając na uwadze indywidualny charakter tych kart, okres trwania służby i obowiązek ewentualnego zastąpienia kart uszkodzonych lub zabranych przez upoważnionego funkcjonariusza służb kontrolnych. Pracodawca wydaje kierowcom tylko karty zgodne z zatwierdzonym wzorem, które mogą być używane w urządzeniu zamontowanym w pojeździe.

3. Przedsiębiorstwa będą przechowywać karty kontrolne wypełnione zgodnie z postanowieniami zawartymi w ustępach b), c) i d) paragrafu 1 niniejszego artykułu, co najmniej przez okres 12 miesięcy po dacie ostatniego zapisu i przedstawią je na żądanie funkcjonariuszy służb kontrolnych.

Artykuł 11

Kontrola wykonywana przez przedsiębiorstwa

1. Przedsiębiorstwo powinno organizować przewozy drogowe w taki sposób, aby członkowie załogi mogli przestrzegać postanowień niniejszej Umowy.

2. Przedsiębiorstwo powinno regularnie kontrolować okresy kierowania pojazdem, czas trwania innej pracy oraz godziny wypoczynku, posługując się wszystkimi dokumentami, będącymi w jego dyspozycji, takimi jak indywidualna książeczka kontrolna. W przypadku stwierdzenia naruszeń postanowień niniejszej Umowy przedsiębiorstwo powinno bezzwłocznie je usunąć oraz podjąć kroki w celu wyeliminowania ich w przyszłości na przykład w drodze zmiany godzin pracy oraz tras przejazdu.

3. Jest zabronione wynagradzanie kierowców otrzymujących pensję, nawet w formie premii lub zwiększenia płacy, związane z przebytymi odległościami i / lub ilością przewożonych towarów chyba, że to wynagrodzenie jest takiego rodzaju, że nie zagraża bezpieczeństwu drogowemu.

Artykuł 12

Środki zapewniające stosowanie Porozumienia

1. Każda Umawiająca się Strona podejmie właściwe środki, zapewniające przestrzeganie postanowień niniejszego Porozumienia, zwłaszcza poprzez odpowiedni poziom kontroli drogowych i kontroli wykonywanych w pomieszczeniach przedsiębiorstw. Kompetentne władze administracyjne Umawiających się Stron będą się nawzajem informowały o ogólnych środkach, przyjętych w tym celu.

2. Umawiające się Strony udzielają sobie nawzajem pomocy przy stosowaniu i kontroli stosowania niniejszego Porozumienia.

3. W ramach wzajemnej pomocy kompetentne władze Umawiających się Stron regularnie przekazują sobie nawzajem wszelkie dostępne informacje, dotyczące:

- naruszania niniejszego Porozumienia przez nie - rezydentów i wszelkich kar nakładanych za takie naruszenia;
- kar nakładanych przez Umawiającą się Stronę na własnych mieszkańców za takie naruszania, popełnione na terytorium Umawiającej się Strony.

W przypadku powyższych naruszeń informacja taka obejmuje również zastosowane kary.

4. Jeżeli wyniki kontroli drogowej wobec kierowcy pojazdu, zarejestrowanego w innej Umawiającej się Strony dają podstawę sądzić, że miały miejsce naruszenia, których podczas kontroli nie można wykryć z powodu braku

niezbędnych danych, kompetentne władze zainteresowanych Umawiających się Stron udzielają sobie nawzajem pomocy, aby wyjaśnić sytuacje. W przypadkach, gdy w tym celu kompetentna Umawiająca się Strona przeprowadza kontrolę w pomieszczeniach przedsiębiorstwa, wyniki tej kontroli są przekazywane innej zainteresowanej Stronie.

Artykuł 13

Postanowienia przejściowe

Postanowienia nowego artykułu 10 - Urządzenie kontrolne - będą wiążące dla państw - Umawiających się Stron niniejszej Umowy od 24 kwietnia 1995r. Przed tą datą będą w dalszym ciągu prawomocne postanowienia dawnego artykułu 12 - Indywidualna Książka Kontrolna i dawnego artykułu 12 bis - Przyrząd kontrolny.

Artykuł 14

Postanowienia końcowe

1. Niniejsza Umowa będzie otwarta do podpisu do dnia 31 marca 1971 roku a po upływie tego terminu będzie otwarta do przystąpienia przez Państwa będące członkami Europejskiej Komisji Gospodarczej oraz Państwa dopuszczalne do tej komisji z głosem doradczym, zgodnie z ustępem 8 Aktu określającego kompetencje tej komisji.

2. Niniejsza Umowa podlega ratyfikacji.

3. Dokumenty ratyfikacji lub przystąpienia powinny być złożone Sekretarzowi Generalnemu Organizacji Narodów Zjednoczonych.

4. Niniejsza Umowa wejdzie w życie sto osiemdziesiątego dnia po dniu złożenia ósmego dokumentu ratyfikacji lub przystąpienia.

5. W stosunku do każdego Państwa, które ratyfikuje lub przystąpi do niniejszej Umowy położeniu ósmego dokumentu ratyfikacji lub przystąpienia wymienionego w ustępie 4 niniejszego artykułu Umowa wejdzie w życie sto osiemdziesiątego dnia po złożeniu przez to Państwo dokumentu ratyfikacji lub przystąpienia.

Artykuł 15

1. Każda Umawiająca się Strona może wypowiedzieć niniejszą Umowę w

drodze notyfikacji skierowanej do Sekretarza Generalnego Organizacji Narodów Zjednoczonych.

2. Wypowiedzenie nabiera mocy po upływie sześciu miesięcy od dnia, w którym Sekretarz Generalny otrzymał notyfikację o wypowiedzeniu.

Artykuł 16

Niniejsza Umowa traci moc, jeżeli w jakimkolwiek okresie kolejnych dwunastu miesięcy po jej wejściu w życie liczba Umawiających się Stron będzie mniejsza niż trzy.

Artykuł 17

1. Każde Państwo w czasie podpisywania niniejszej Umowy lub składania dokumentu ratyfikacji lub przystąpienia albo w czasie późniejszym może oświadczyć w drodze notyfikacji skierowanej do Sekretarza Generalnego Organizacji Narodów Zjednoczonych, że obowiązywanie niniejszej Umowy rozciąga na wszystkie lub niektóre terytoria, za których stosunki międzynarodowe jest ono odpowiedzialne. Niniejsza Umowa będzie stosowana na terytorium lub terytoriach - wymienionych w notyfikacji po upływie stu osiemdziesięciu dni od dnia otrzymania notyfikacji przez Sekretarza Generalnego lub, jeżeli w tym dniu Umowa nie weszła jeszcze w życie.

2. Każde Państwo, które złożyło oświadczenie zgodnie z poprzednim ustępem o stosowaniu niniejszej Umowy na terytorium, za którego stosunki międzynarodowe jest ono odpowiedzialne, może wypowiedzieć tę Umowę oddzielnie w stosunku do tego terytorium zgodnie z postanowieniami artykułu 15 niniejszej Umowy.

Artykuł 18

1. Każdy spór między dwiema lub wieloma Umawiającymi się Stronami dotyczący interpretacji lub stosowania niniejszej Umowy powinien być w miarę możliwości rozstrzygany w drodze negocjacji między nimi.

2. Każdy spór, który nie został rozstrzygnięty w drodze negocjacji, powinien być poddany arbitrażowi na żądanie którejkolwiek z Umawiających się Stron będących w sporze oraz stosownie do tego powinien być przekazany jednemu lub kilku arbitrom wybranym w drodze porozumienia między Stronami będącymi w sporze. Jeżeli w ciągu trzech miesięcy od daty zażądania arbitrażu Strony będące w sporze nie osiągną porozumienia co do wyboru arbitra lub

arbitrów, każda z tych Stron może zwrócić się do Sekretarza Generalnego Organizacji Narodów Zjednoczonych o wyznaczenie jednego arbitra spór zostanie przekazany do rozstrzygnięcia.

3. Rozstrzygnięcie arbitra lub arbitrów wyznaczonych zgodnie z poprzednim ustępem jest wiążące dla Umawiających się Stron będących w sporze.

Artykuł 19

1. Każde Państwo w czasie podpisywania, ratyfikacji lub przystąpienia do niniejszej Umowy może oświadczyć, że nie jest związane artykułem 18 ustępy 2 i 3 niniejszej Umowy.

Inne Umawiające się Strony nie będą związane wymienionymi ustępami w stosunku do każdej Umawiającej się Strony, która wniosła takie zastrzeżenie.

2. Jeżeli w czasie składania dokumentu ratyfikacji lub przystąpienia jakiekolwiek Państwo wniesie zastrzeżenie inne niż przewidziane w ustępie 1 niniejszego artykułu, Sekretarz Generalny Organizacji Narodów Zjednoczonych przekaże to zastrzeżenie Państwom, które wcześniej złożyły dokumenty ratyfikacji lub przystąpienia i nie dokonały jeszcze wypowiedzenia niniejszej Umowy.

Zastrzeżenie będzie uważane za przyjęte, jeżeli żadne z wymienionych Państw w ciągu sześciu miesięcy po takim zawiadomieniu nie wyrazi sprzeciwu przeciw tego zastrzeżenia.

W innym przypadku zastrzeżenie nie będzie przyjęte oraz, jeżeli Państwo, które wniosło zastrzeżenie nie wycofa go, złożenie przez to Państwo dokumentu ratyfikacji lub przystąpienia będzie bezskuteczne. Przy stosowaniu niniejszego ustępu sprzeciwy Państw, których przystąpienie lub ratyfikacja z mocy niniejszego ustępu jest bezskuteczne na skutek wniesionych przez nie zastrzeżeń , będą nieważne.

3. Każda Umawiająca się Strona, której zastrzeżenie zostało przyjęte w Protokóle podpisania niniejszej Umowy albo, która wniosła zastrzeżenie stosownie do ustępu 1 niniejszego artykułu, albo wniosła zastrzeżenie, które zostało przyjęte stosownie do ustępu 2 niniejszego artykułu, może w każdym czasie wycofać takie zastrzeżenie w drodze notyfikacji skierowanej do Sekretarza Generalnego.

Artykuł 20

1. Po upływie trzech lat od wejścia w życie niniejszej Umowy każda Umawiająca się Strona w drodze notyfikacji skierowanej do Sekretarza Generalnego Organizacji Narodów Zjednoczonych może zażądać zwołania konferencji w celu rewizji niniejszej Umowy.

Sekretarz Generalny notyfikuje wszystkim Umawiającym się Stronom to żądanie i zwołuje konferencję rewizyjną, jeżeli nie mniej niż jedna trzecia Umawiających się Stron wyrazi zgodę na to żądanie w ciągu czterech miesięcy od daty notyfikacji dokonanej przez Sekretarza Generalnego.

2. Jeżeli konferencja została zwołana zgodnie z poprzednim ustępem, Sekretarz Generalny zawiadomi o tym wszystkie Umawiające się Strony oraz zaprosi je do składania w ciągu trzech miesięcy takich propozycji, których rozpatrzenia na konferencji one sobie życzą.

Sekretarz Generalny rozsyła wszystkim Umawiającym się Stronom projekt porządku dziennego konferencji wraz z tekstem takich propozycji nie później niż trzy miesiące przed datą zwołania konferencji.

3. Sekretarz Generalny zaprasza na każdą konferencję zwołaną z niniejszym artykułem wszystkie Państwa wymienione w artykule 14 ustęp 1 niniejszej Umowy.

Artykuł 21

1. Każda Umawiająca się Strona może zaproponować jedną lub więcej zmian do niniejszej Umowy. Tekst każdej zaproponowanej zmiany powinien być przekazany Sekretarzowi Generalnemu Organizacji Narodów Zjednoczonych, który przekazuje go wszystkim Umawiającym się Stronom oraz informuje o tym wszystkie inne Państwa wymienione w artykule 14 ustęp 1 niniejszej Umowy.

2. W ciągu sześciu miesięcy od dnia, w którym zaproponowana zmiana została przekazana przez Sekretarza Generalnego, każda Umawiająca się Strona może zawiadomić Sekretarza Generalnego:

- że ma zastrzeżenia do proponowanej zmiany lub
- że, chociaż zamierza przyjąć propozycję, to niezbędne warunki dla przyjęcia takiej zmiany nie zostały jeszcze spełnione w jej Państwie.

3. Jeżeli Umawiająca się Strona przekazuje Sekretarzowi Generalnemu zawiadomienie, które zostało przewidziane w ustępie 2 b) niniejszego artykułu,

to może ona, do czasu zawiadomienia Sekretarza Generalnego o swej zgodzie na zaproponowaną zmianę, zgłosić zastrzeżenie do zaproponowanej zmiany w ciągu dziewięciu miesięcy następujących po upływie sześciu miesięcy przewidzianych dla tego zawiadomienia.

4. Jeżeli zastrzeżenie do proponowanej zmiany zostało dokonane z warunkami przewidzianymi w ustępach 2 i 3 niniejszego artykułu, to zmiana będzie uważana za nieprzyjętą i nie będzie mieć mocy.

5. Jeżeli żadne zastrzeżenie do zaproponowanej nie zostanie dokonane z ustępami 2 i 3 niniejszego artykułu, to zmiana będzie uważana za przyjęta poczynając od niżej określonej daty:

a) jeżeli żadna Umawiająca się Strona nie przekazała zawiadomienia Sekretarzowi Generalnemu zgodnie z ustępem 2 b) niniejszego artykułu: z upływem okresu sześciu miesięcy wymienionego w ustępie 2 niniejszego artykułu;

b) jeżeli którakolwiek Umawiająca się Strona przekazała zawiadomienie Sekretarzowi Generalnemu zgodnie z ustępem 2 b) niniejszego artykułu: według wcześniejszej z następujących dwu dat:

- daty, w której wszystkie Umawiające się Strony, które przesłały takie zawiadomienia, zawiadomiły Sekretarza Generalnego o swej zgodzie na propozycję pod warunkiem, że wszystkie te notyfikacje były dokonane przed upływem okresu sześciu miesięcy wymienionego w ustępie niniejszego artykułu, to datę będzie stanowić data upływu wymienionego okresu sześciu miesięcy;
- daty upływu okresu dziewięciu miesięcy wymienionego w ustępie 3 niniejszego artykułu.

6. Każda zmiana uważana za przyjęta wchodzi w życie po upływie trzech miesięcy od daty, w której została uznana za przyjęta.

7. Sekretarz Generalny zawiadamia możliwie jak najszybciej wszystkie Umawiające się Strony, czy zastrzeżenie do zaproponowanej zmiany zostało dokonane zgodnie z ustępem 2 a) niniejszego artykułu oraz, czy jedna lub więcej Umawiających się Stron przekazała mu zawiadomienie, zgodnie z ustępem 2 b) niniejszego artykułu. Jeżeli takie zawiadomienie zostało przekazane przez jedną lub wiele Umawiających się Stron, Sekretarz Generalny zawiadamia następnie wszystkie Umawiające się Strony, czy Umawiająca się Strona lub Strony, które przekazały takie zawiadomienie, zgłaszają sprzeciw lub przyjmują zaproponowaną zmianę.

8. Niezależnie od procedury zmian, przewidzianej w ustępach od 1 do 6 niniejszego artykułu, załącznik do niniejszej Umowy może być zmieniony w

drodze porozumienia między właściwymi organami wszystkich Umawiających się Stron; jeżeli właściwy organ Umawiającej się Strony stwierdził, ze zgodnie z ustawodawstwem krajowym jego zgoda jest uzależniona od specjalnego zezwolenia lub aprobaty organu ustawodawczego, to zgoda właściwego organu tej Umawiającej się Strony dotycząca zmiany załącznika nie będzie uważana za udzielona dopóki wymieniony organ nie zawiadomi Sekretarza Generalnego tym, że niezbędne zezwolenie lub aprobata zostały uzyskane. Umowa między właściwymi organami powinna ustalić datę wejścia w życie zmienionego załącznika oraz może przewidywać, że w okresie przejściowym stary załącznik pozostanie w mocy w całości lub w części równocześnie ze zmienionym załącznikiem.

Artykuł 22

1. Dodatki 1 i 2 do załącznika do niniejszego Porozumienia mogą być modyfikowane za pomocą procedury określonej w niniejszym artykule.

2. Na żądanie Umawiającej się Strony, każda poprawka, zaproponowana do dodatków 1 i 2 do załącznika do niniejszego Porozumienia, będzie rozpatrywana przez Główną Grupę Roboczą Transportu Drogowego Komisji Gospodarczej ONZ dla Europy.

3. Jeśli poprawka zostanie przyjęta większością obecnych i głosujących członków oraz gdy ta większość obejmuje większość obecnych i głosujących Umawiających się Stron, Sekretarz Generalny powiadomi o poprawce kompetentne władze administracyjne wszystkich Umawiających się Stron, w celu jej przyjęcia.

4. Poprawka będzie przyjęta, jeżeli w terminie sześciu miesięcy po dacie tego powiadomienia, mniej niż jedna trzecia kompetentnych władz administracyjnych Umawiających się Stron przekaże Sekretarzowi Generalnemu notyfikację w sprawie sprzeciwu wobec poprawki.

5. Sekretarz Generalny poda do wiadomości wszystkim Umawiającym się Stronom przyjętą poprawkę, która wejdzie w życie trzy miesiące po dacie tej notyfikacji.

Artykuł 23

W uzupełnieniu do notyfikacji, o którym mowa w artykułach 20 i 21 niniejszego Porozumienia, Sekretarz Generalny Organizacji Narodów Zjednoczonych zawiadomi Państwa, o których mowa w paragrafie 1 artykułu 14 niniejszego Porozumienia o:

a) ratyfikacjach i przystąpieniach, na podstawie artykułu 14 niniejszego Porozumienia,

b) datach wejścia w życie niniejszego Porozumienia,

c) wypowiedzeniach, na podstawie artykułu 15 niniejszego Porozumienia,

d) uchyleniu niniejszego Porozumienia, zgodnie z artykułem 16 niniejszego Porozumienia,

e) notyfikacjach, otrzymanych na podstawie artykułu 17 niniejszego Porozumienia,

f) deklaracjach i notyfikacjach, otrzymanych na podstawie artykułu 19 niniejszego Porozumienia,

g) wejściu w życie każdej poprawki, zgodnie z artykułem 21 niniejszego Porozumienia.

Artykuł 24

Protokół podpisania niniejszej Umowy ma tę samą moc, ważność i czas trwania co Umowa i jest uważany za jej integralną część.

Artykuł 25

Po dniu 31 marca 1971 roku oryginał niniejszej Umowy zostanie złożony Sekretarzowi Generalnemu Organizacji Narodów Zjednoczonych, który przekaże odpowiednio uwierzytelnione kopie każdemu z krajów wymienionych w artykule 14 ustęp 1 niniejszej Umowy.

NA DOWÓD CZEGO niżej podpisani, należycie w tym celu upoważnieni, podpisali niniejszą Umowę.

Sporządzono w Genewie, dnia pierwszego lipca tysiąc dziewięćset siedemdziesiątego roku, w jednym egzemplarzu, w językach angielskim i francuskim, przy czym oba teksty są jednakowo autentyczne.

ZAŁĄCZNIK

URZĄDZENIE KONTROLNE

POSTANOWIENIA OGÓLNE

I. HOMOLOGACJA

Artykuł 1

Każdy wniosek w sprawie homologacji wzoru urządzenia kontrolnego lub wzoru karty kontrolnej jest zgłaszany Umawiającej się Stronie, razem z odpowiednimi specyfikacjami, przez producenta lub jego przedstawiciela. Dla tego samego wzoru urządzenia kontrolnego lub karty kontrolnej można zgłosić taki wniosek tylko do jednej Umawiającej się Strony.

Artykuł 2

Każda Umawiająca się Strona przyznaje homologację każdemu wzorowi urządzenia kontrolnego lub karty kontrolnej, jeżeli odpowiadają przepisom dodatku 1 i jeżeli Umawiająca się Strona jest w stanie nadzorować zgodność produkcji z zatwierdzonym wzorem.

Wszystkie modyfikacje lub uzupełnienia do zatwierdzonego wzoru muszą otrzymać dodatkową homologację dla wzoru dodatkowego od tej Umawiającej się Strony, która przyznała pierwotną homologację.

Artykuł 3

Umawiające się Strony wydadzą ubiegającemu się znak homologacyjny zgodny ze wzorem zamieszczonym w dodatku 2 dla każdego wzoru urządzenia kontrolnego lub karty kontrolnej, które Strony zatwierdzają stosownie do artykułu 2.

Artykuł 4

Kompetentne władze Umawiającej się Strony, której przedłużono wniosek w sprawie homologacji, przesyłają w ciągu miesiąca kompetentnym władzom innych Umawiających się Stron kopię karty homologacyjnej wraz z kopią niezbędnych specyfikacji bądź powiadamiają je o odmowie homologacji dla każdego wzoru urządzenia kontrolnego lub karty kontrolnej, który zatwierdzają lub któremu odmawiają homologacji; w razie odmowy powiadamiają również o przyczynach swojej decyzji.

Artykuł 5

1. Jeżeli Umawiająca się Strona, która dokonała homologacji, o której mowa w artykule 2 stwierdza, że urządzenia kontrolne lub karty kontrolne mające

przyznany przez nią znak homologacyjny nie są zgodne z zatwierdzonym wzorem, podejmie ona niezbędne środki dla zapewnienia zgodności produkcji ze wzorem. W razie konieczności podjęte środki mogą objąć wycofanie homologacji.

2. Umawiająca się Strona, która przyznała homologację, musi ją wycofać, jeżeli zatwierdzone urządzenie kontrolne lub zatwierdzona karta kontrolna są uznane za niezgodne z niniejszym załącznikiem łącznie z jego dodatkami, bądź wykazują w użyciu jakąś ogólną wadę powodującą, że nie nadają się do celu, do którego są przeznaczone.

3. Jeżeli Umawiająca się Strona, która przyznała homologację, zostanie zawiadomiona przez inną Umawiającą się Stronę o zaistnieniu jednego z przypadków, o których mowa w paragrafach 1 i 2, również podejmuje ona, po porozumieniu z tą inną Umawiającą się Stroną, kroki przewidziane w tych paragrafach, z zastrzeżeniem paragrafu 5.

4. Umawiająca się Strona, która stwierdziła, że miał miejsce jeden z przypadków, wymienionych w paragrafie 2, może zabronić do czasu nowego powiadomienia, umieszczenia na rynku i wprowadzenia do użytku urządzeń kontrolnych lub kart. To samo stosuje się w przypadkach wymienionych w paragrafie 1 w odniesieniu do urządzeń kontrolnych lub kart kontrolnych, które zostały zwolnione od początkowej kontroli, jeżeli producent, po ostrzeżeniu, nie doprowadzi ich do zgodności z zatwierdzonym wzorcem lub z wymaganiami niniejszego załącznika.

W każdym wypadku, kompetentne władze Umawiających się Stron powiadamiają się wzajemnie w przeciągu jednego miesiąca, o wycofaniu przyznanej homologacji i innych środkach podjętych zgodnie z paragrafami 1, 2, i 3 oraz o powodach uzasadniających te środki.

5. Jeżeli Umawiająca się Strona, która przyznała homologację kwestionuje zaistnienie któregoś z przypadków wyszczególnionych w paragrafach 1 lub 2, o których została powiadomiona, zainteresowane Umawiające się Strony będą dążyły do rozstrzygnięcia sporu.

Artykuł 6

1. Ubiegający się o homologację dla wzoru karty kontrolnej musi określić w swoim podaniu wzór lub wzory urządzenia kontrolnego, na których dana karta ma być używana oraz musi dostarczyć, w celu przeprowadzenia próby tej karty, odpowiednie urządzenie takiego typu lub typów.

2. Kompetentne władze każdej Umawiającej się Strony określają na karcie homologacyjnej wzoru karty kontrolnej typ lub typy urządzenia kontrolnego, na którym ta karta wzorcowa może być używana.

Artykuł 7

Umawiające się Strony nie mogą odmówić zarejestrowania bądź zabronić wprowadzenia do ruchu używania pojazdów, wyposażonych w urządzenie kontrolne, z powodów związanych z takim wyposażeniem, jeżeli urządzenie posiada znak homologacyjny, o którym mowa w artykule 3 i tabliczkę instalacyjną, o której mowa w artykule 9.

Artykuł 8

Każda decyzja, dotycząca odmowy lub cofnięcia homologacji wzoru urządzenia kontrolnego lub karty kontrolnej, podjęta na podstawie niniejszego załącznika, musi być szczegółowo umotywowana. Jest notyfikowana zainteresowanemu, ze wskazaniem dróg odwoławczych zgodnych z ustawodawstwem, obowiązującym w Umawiających się Stronach oraz terminów, w których można wnieść odwołanie.

II . MONTAŻ I KONTROLA

Artykuł 9

1. Do wykonywania czynności montażu i naprawy urządzenia kontrolnego są upoważnieni wyłącznie monterzy lub warsztaty zatwierdzeni w tym celu przez kompetentne władze Umawiających się Stron, po wysłuchaniu przez nie, jeśli chcą tego, opinii zainteresowanych producentów.

2. Zatwierdzony monter lub warsztat umieszcza specjalny znak na wykonanych przez siebie umocowaniach. Kompetentne władze każdej Umawiającej się Strony prowadzą rejestr używanych znaków.

3. Kompetentne władze Umawiających się Stron przekazują sobie nawzajem informację na temat listy zatwierdzonych monterów lub warsztatów oraz kopię używanych znaków.

4. Zgodność montażu urządzenia kontrolnego z przepisami niniejszego załącznika jest poświadczona przez tabliczkę instalacyjną, umieszczoną zgodnie z warunkami, przewidzianymi w dodatku 1.

III. POSTANOWIENIA DOTYCZĄCE UŻYWANIA

Artykuł 10

Pracodawca i kierowcy czuwają nad prawidłowym funkcjonowaniem i właściwym użytkowaniem urządzenia.

Artykuł 11

1. Kierowcy nie uważają kart kontrolnych, które są brudne lub uszkodzone. W związku z tym karty muszą być zabezpieczone w odpowiedni sposób.

W przypadku uszkodzenia karty, na której znajdują się zapisy, kierowcy muszą dołączyć kartę uszkodzoną do zastępującej ją karty rezerwowej.

2. Kierowcy używają kart kontrolnych w każdym dniu prowadzenia od chwili przejęcia pojazdu. Karta kontrolna nie będzie cofnięta przed końcem dziennego okresu pracy chyba, że jej cofnięcie ma miejsce na podstawie innego upoważnienia. Żadna karta kontrolna nie może być używana przez okres dłuższy, niż w ciągu którego jest przeznaczona do używania.

W przypadku, gdy z powodu oddalenia od pojazdu, kierowcy nie mogą korzystać z urządzenia zamontowanego w pojeździe, okresy czasu są wpisywane na kartę odręcznie, automatycznie lub za pomocą innych środków, w sposób czytelny i bez pobrudzenia kart.

W przypadku obecności w pojeździe więcej niż jednego kierowcy, nanoszą oni na karty kontrolne niezbędne modyfikacje w taki sposób, aby informacje, przewidziane w dodatku 1, rubryka II, punkty 1 do 3 były wpisane w kartę kierowcy, który rzeczywiście kieruje pojazdem.

3. Urządzenie kontrolne musi być skonstruowane w sposób, umożliwiający upoważnionym funkcjonariuszom służb kontrolnych odczytanie, w razie konieczności po otwarciu urządzenia, zapisów dotyczących dziewięciu godzin poprzedzających czas kontroli, bez nieodwracalnego zniekształcenia, uszkodzenia lub zabrudzenia karty.

Urządzenie musi być ponadto skonstruowane w sposób, umożliwiający sprawdzenie, bez otwierania skrzynki, czy zapisy się dokonują.

4. Na każde żądanie funkcjonariuszy służb kontrolnych kierowca musi być w stanie przedstawić karty kontrolne z bieżącego tygodnia i w każdym razie kartę za ostatni dzień tygodnia poprzedniego, podczas którego prowadził pojazd.