

O wiadczenie rz dowe w sprawie ratyfikacji przez Rzeczpospolit Polsk Umowy europejskiej dotycz cej pracy załóg pojazdów wykonuj cych mi dzynarodowe przewozy drogowe (AETR), sporz dzonej w Genewie dnia 1 lipca 1970 r., oraz ogłoszenia jednolitego tekstu tej umowy z dnia 30 sierpnia 1999 r. (Dz.U. Nr 94, poz. 1087)

(zm. Dz.U. 2009 Nr 190, poz. 1479)

Podaje si niniejszym do wiadomo ci, e zgodnie z postanowieniem artykułu 14 ust p 3¹⁾ Umowy europejskiej dotycz cej pracy załóg pojazdów wykonuj cych mi dzynarodowe przewozy drogowe (AETR), sporz dzonej w Genewie dnia 1 lipca 1970 r., został zło ony dnia 14 lipca 1992 r. Sekretarzowi Generalnemu Narodów Zjednoczonych jako depozytariuszowi powy szej umowy dokument ratyfikacyjny Rzeczypospolitej Polskiej do wspomnianej umowy.

Zgodnie z postanowieniem artykułu 14 ust p 5 powy szej umowy weszła ona w ycie w stosunku do Polski dnia 10 stycznia 1993 r.

Jednocze nie podaje si do wiadomo ci, co nast puje:

1 Zgodnie z artykułem 14 ust p 4 wskazanej wy ej umowy weszła ona w ycie dnia 5 stycznia 1976 r.

2 W oparciu o postanowienia i w trybie artykułu 21 powy szej umowy przyj to zmiany, które weszły w ycie w nast puj cych terminach:

- zmiana nr 1 - dnia 3 sierpnia 1983 r.,
- zmiana nr 2 - dnia 24 kwietnia 1992 r.,
- zmiana nr 3 - dnia 28 lutego 1995 r.

3 Jednolity tekst wskazanej wy ej umowy, uwzgl dniaj cy nowelizacje wprowadzone powy szymi zmianami, ogłasza si w zał czniku do niniejszego o wiadczenia rz dowego.

4 Zgodnie z artykułem 14 ust p 4 i 5 powy szej umowy nast puj ce pa stwa stały si jej stronami, składaj c dokumenty ratyfikacyjne lub przyst pienia b d o wiadczenia o sukcesji w ni ej podanych datach:

Andora		dnia 13 lutego 1997 r.
Austria		dnia 11 czerwca 1975 r.
Azerbejd an		dnia 16 sierpnia 1996 r.
Belgia		dnia 30 grudnia 1977 r.
Białoru		dnia 5 kwietnia 1993 r.
Bo nia i Hercegowina		dnia 12 stycznia 1994 r.
Bułgaria		dnia 12 maja 1995 r.
Chorwacja		dnia 3 sierpnia 1992 r.
Republika Czeska		dnia 2 czerwca 1993 r.
Dania		dnia 30 grudnia 1977 r.
Estonia		dnia 3 maja 1993 r.
Finlandia		dnia 16 lutego 1999 r.
Francja		dnia 9 stycznia 1978 r.
Grecja		dnia 11 stycznia 1974 r.
Hiszpania		dnia 3 stycznia 1973 r.
Irlandia		dnia 28 sierpnia 1979 r.
Jugosławia		dnia 17 grudnia 1974 r.
Kazachstan		dnia 17 lipca 1995 r.
Liechtenstein		dnia 6 listopada 1996 r.
Litwa		dnia 3 czerwca 1998 r.
Luksemburg		dnia 30 grudnia 1977 r.

Łotwa		dnia 14 stycznia 1994 r.
Mołdowa		dnia 26 maja 1993 r.
Niderlandy		dnia 30 grudnia 1977 r.
Niemcy		dnia 9 lipca 1975 r.
Norwegia		dnia 28 października 1971 r.
Portugalia		dnia 20 września 1973 r.
Federacja Rosyjska		dnia 31 lipca 1978 r.
Rumunia		dnia 8 grudnia 1994 r.
Słowacja		dnia 28 maja 1993 r.
Słowenia		dnia 6 sierpnia 1993 r.
Szwecja		dnia 24 sierpnia 1973 r.
Turkmenistan		dnia 18 września 1996 r.
Uzbekistan		dnia 22 października 1998 r.
Włochy		dnia 28 grudnia 1978 r.
Zjednoczone Królestwo Wielkiej Brytanii i Irlandii Północnej		dnia 4 stycznia 1978 r.

5 Podczas składania dokumentów ratyfikacyjnych lub przystąpienia, jak również o wiadczenia o sukcesji, wskazane niżej państwa złożyły następujące deklaracje i zastrzeżenia:

Belgia Działania z zakresu transportu pomiędzy państwami członkami Europejskiej Wspólnoty Gospodarczej powinny być rozpatrywane jako czynności z zakresu transportu krajowego w znaczeniu umowy AETR w takim zakresie, w którym operacje z tym związane nie przechodzą tranzytem przez terytorium państwa trzeciego, które jest stroną w odniesieniu do umowy AETR.

Republika Czeska

Zastrzeżenie:

Przystąpienie do umowy Socjalistyczna Republika Czechosłowacji o wiadczenia, zgodnie z artykułem 19 umowy, nie uważa się za związane postanowieniami artykułu 18 ust. 2 i 3 niniejszej umowy.

Deklaracja:

Rzeczpospolita Czechosłowacji uważa, że artykuł 17 niniejszej umowy pozostaje w sprzeczności z zasadą ogólnie uznanych praw narodów do samostanowienia.

Uwaga: Czechosłowacja przystąpiła do umowy w dniu 5 grudnia 1975 r. wraz z zastrzeżeniem i o wiadczeniem. Odnośnie do tekstu zastrzeżenia i deklaracji - patrz również uwaga 11 do rozdziału 1.2. wydawnictwa Sekretariatu ONZ "Wielostronne traktaty, których depozytariuszem jest Sekretarz Generalny Narodów Zjednoczonych" (ST/LEG/SER.E/15).

Dania

(identyczna deklaracja jak złożona przez Belgi)

Finlandia

(identyczna deklaracja jak złożona przez Belgi)

Francja

(identyczna deklaracja jak złożona przez Belgi)

Hiszpania

(a) Rzeczpospolita Hiszpanii korzysta z pierwszych dwóch opcji przewidzianych w artykule 5 ust. 1 (b) niniejszej umowy, zgodnie z którymi osoby, posiadające mniej niż 21 lat, mogą mieć zakaz kierowania pojazdami o dopuszczalnym maksymalnym ciężarze przekraczającym 7,5 ton.

(b) Rzeczpospolita Hiszpanii składa zastrzeżenia przewidziane dla art. 19 ust. 1 niniejszej umowy i zgodnie z tym nie czuje się związany przez artykuł 18 ust. 2 i 3 niniejszej umowy.

(c) Rzeczpospolita Hiszpanii wybiera wariant (a) procedur ustalonych w ust. 6 załącznika zatytułowanego "indywidualny zeszyt kontrolny".

Irlandia

(o wiadczenie identyczne jak złożone przez Belgi)

Luksemburg

(taka sama deklaracja jak zło ona przez Belgi)

Niderlandy

O wiadczenie zło one przy podpisywaniu:

Rz d Królestwa Niderlandów ratyfikuje niniejsz umow jedynie wówczas, gdy prawodawstwo Europejskiej Wspólnoty Gospodarczej b dzie zgodne z jej przepisami.

Przy ratyfikacji:

(deklaracja identyczna jak zło ona przez Belgi)

Niemcy

(taka sama deklaracja jak przedstawiona pod pozycj "Belgia")

Polska

Zastrze enie zło one przy podpisywaniu:

„ Polska Rzeczpospolita Ludowa uwa a, e niniejsza umowa powinna by otwarta i umo liwia udział wszystkim pa stwom europejskim bez jakiegokolwiek dyskryminacji"

O wiadczenie zło one w dokumencie ratyfikacyjnym:

„Rzeczpospolita Polska nie podtrzymuje zastrze enia co do niestosowania artykułu 18 ust p 2 i 3 (poprzednio: artykuł 20 ust p 2 i 3) powy szej umowy, zło onego przy jej podpisywaniu".

Federacja Rosyjska

Zastrze enie w odniesieniu do przepisów artykułu 18 ust p 2 i 3:

Zwi zek Socjalistycznych Republik Radzieckich nie czuje si zwi zany zasadami wyra onymi w artykule 18 ust p 2 i 3 Umowy europejskiej dotycz cej pracy załóg pojazdów wykonuj cych mi dzynarodowe przewozy drogowe (AETR) i stwierdza, e celem przedło enia do arbitra u jakiegokolwiek rozbie no ci mi dzy Umawiaj cymi si Stronami dotycz cych interpretacji lub stosowania Umowy europejskiej (AETR) zgoda wszystkich stron, których rozbie no dotyczy, powinna by wymagana w ka dym poszczególnym wypadku, natomiast arbitrami powinny by wył cznie osoby wyznaczone przez ogóln ugod stron, których rozbie no dotyczy.

Deklaracja w odniesieniu do artykułu 17:

Zwi zek Socjalistycznych Republik Radzieckich uwa a za niezbd ne o wiadczy , e przepisy z artykułu 17 Umowy europejskiej dotycz cej pracy załóg pojazdów wykonuj cych mi dzynarodowe przewozy drogowe (AETR), odno nie do zwi kszenia liczebno ci pa stw, których Umowa europejska (AETR) dotyczy, o terytoria powi za mi dzynarodowych, za które s one odpowiedzialne, s sprzeczne z deklaracj Zgromadzenia Ogólnego Organizacji Narodów Zjednoczonych odno nie do zagwarantowania niepodległo ci krajom kolonialnym i ludno ci (rezolucja Zgromadzenia Ogólnego 1514 (XV) z dnia 14 grudnia 1960 r., proklamuj ca konieczno bezwarunkowego i jak najszybszego zniesienia kolonializmu i wszystkich jego form oraz przejawów).

Słowacja

(zastrze enie i deklaracja identyczne jak Republiki Czeskiej)

ZJEDNOCZONE KRÓLESTWO WIELKIEJ BRYTANII I IRLANDII PÓŁNOCNEJ²⁾

(taka sama deklaracja jak zło ona przez Belgi) **Uwagi:**

(1). Nowelizacje do artykułów 3, 6, 10, 11, 12 i 14 niniejszej umowy, proponowane przez rz d Wielkiej Brytanii, były rozesłane okólnikiem przez Sekretarza Generalnego w dniu 2 lutego 1982 r. (wraz z korekt z dnia 2 czerwca 1982 r.)

W tym wzgl dzie powiadomienia, dokonane zgodnie z artykułem 21 (2) (b) niniejszej umowy, były odebrane przez Królestwo Niderlandów w dniu 28 lipca 1982 r. i przez rz d czzechosłowacki w dniu 30 lipca 1982 r.

W notyfikacji otrzymanej w dniu 28 stycznia 1983 r. rz d Królestwa Niderlandów powiadomił Sekretarza Generalnego zgodnie z przepisami artykułu 21 o akceptacji ww. nowelizacji. Nie poczyniono adnych zastrze e ze strony rz du czzechosłowackiego odno nie do wyga ni cia okresu dziewi ciomiesi cznego nast puj cego po zako czeniu sze ciu miesi cy od daty powiadomienia depozytariusza przez przedstawienie proponowanych notyfikacji (w dniu 2 lutego 1982 r.); nowelizacje s uwa ane za zaakceptowane zgodnie z przepisami artykułu 21 (6) i weszły w ycie w dniu 3 sierpnia 1983 r., tzn. pod koniec dalszego okresu trzech miesi cy.

Inne proponowane nowelizacje miały nast puj c posta :

Propozycja	Data opublikowania	Data wej cia w ycie
Norwegia	24 czerwca 1991 r.	24 kwietnia 1992 r.
Norwegia W tym wzgl dzie powiadomienie przeprowadzone zgodnie z przepisami artykułu 21 (2) (b) niniejszej umowy było odebrane przez rz d Królestwa Niderlandów w dniu 28 lutego 1994 r. W konsekwencji w powiadomieniu odebranych dnia 29 listopada 1994 r. rz d Królestwa Niderlandów powiadamia Sekretarza Generalnego zgodnie z przepisami	30 sierpnia 1993 r.	28 lutego 1995 r.

artykułu 21 o swojej akceptacji proponowanych przez Norwegi nowelizacji.		
--	--	--

(2). Protokół podpisania (załącznik do niniejszej umowy) podpisany został w dniu 31 marca 1971 r. w imieniu Austrii.

6 Informacje o państwach, które w terminie późniejszym staną się stronami powyższej umowy, można uzyskać w Departamencie Traktatowym Ministerstwa Spraw Zagranicznych.
Minister Spraw Zagranicznych: *B. Geremek*

Załącznik Umowa europejska dotycząca pracy załóg pojazdów wykonujących międzynarodowe przewozy drogowe (AETR).

4)

Umawiające się Strony,

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

uzgodniły, co następuje:

Artykuł 1

Określenia W rozumieniu niniejszej umowy określenie:

- (a) "pojazd" oznacza każdy pojazd samochodowy lub przyczep; 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 sprzężenia z pojazdem samochodowym w taki sposób, że cz naczepy spoczywa na pojeździe samochodowym i jest 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 dopuszczalna przez właściwy organ kraju rejestracji pojazdu;
- (g) "przewóz drogowy" oznacza każde przemieszczenie pojazdu w stanie próbnym 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) "usługi regularne" oznacza usługi polegające na przewozie osób z określonym częstotliwością i po określonych trasach, z możliwością wsiadania i wysiadania na ustalonych z góry przystankach.

Przepisy regulujące te usługi lub zastępujące je dokumenty, zatwierdzone przez właściwe organy 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 w żadnych przepisach prawnych lub porządkowych.

Za usługi regularne uznaje się również te usługi, które zapewniają przewóz określonych kategorii osób, z wyjątkiem innych podróży, w zakresie, w jakim są wiążące na warunkach określonych w pierwszym akapicie niniejszej definicji, niezależnie od tego, kto je organizuje. Usługi tej kategorii, mianowicie zapewniają 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 określane jako "specjalne usługi regularne";

- (j) "kierowca" oznacza każdą osobę, otrzymującą wynagrodzenie lub nie, która kieruje pojazdem nawet w ciągu krótkiego okresu, oraz każdą osobę, która znajduje się w pojeździe, aby kierować nim w razie potrzeby;
- (k) "członek załogi" oznacza kierowcę lub każdą z niej wymienionych osób, niezależnie od tego, czy osoba ta otrzymuje wynagrodzenie czy nie;
- (l) "konwojenta", tzn. każdą osobę towarzyszącą kierowcy, która pomaga mu w niektórych manewrach, i biorąc zwykle czynny udział w operacjach transportowych, chociaż nie będąc kierowcą w rozumieniu ustępu (j) niniejszego artykułu;
- (m) "konduktora", tzn. osobę towarzyszącą kierowcy pojazdu samochodowego przeznaczonego do przewozu pasażerów, odpowiedzialną w szczególności za sprzedaż i kontrolowanie biletów lub innych dokumentów uprawniających pasażerów do podróży tym pojazdem;
- (n) "tydzień" oznacza okres zawarty między godziną 00:00 w poniedziałek a godziną 24:00 w niedzielę;
- (o) "odpoczynek" oznacza każdy nieprzerwany okres obejmujący co najmniej jedną godzinę, podczas którego kierowca może swobodnie dysponować swoim czasem.

Artykuł 2

Zakres stosowania

1. Niniejsza umowa stosuje się na terytorium każdego Umawiającej się Strony do każdego międzynarodowego przewozu drogowego wykonywanego pojazdem zarejestrowanym na terytorium tej Umawiającej się Strony lub na terytorium każdego innej Umawiającej się Strony.

2. Jednak e:

(a) je eli podczas mi dzynarodowego przewozu drogowego jeden lub wi cej członków załogi nie opuszcza terytorium pa stwowego, na którym jest normalnie zatrudniony, Umawiaj ca si Strona, której podlega ten obszar, mo e nie stosowa w stosunku do niego lub do nich postanowie niniejszej umowy;

(b) o ile Umawiaj ce si Strony, których terytorium jest wykorzystywane, nie uzgodni inaczej, niniejsza umowa nie ma zastosowania do mi dzynarodowych przewozów drogowych, wykonywanych przez:

1. Pojazdy przeznaczone do przewozu towarów, 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 dziesięciu 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 kilometrów;
4. Pojazdy, których maksymalna prędkość dopuszczalna nie przekracza 30 kilometrów na godzinę;
5. Pojazdy przeznaczone dla lub podlegające kontroli sił zbrojnych, służb obrony cywilnej, policji i innych odpowiedzialnych za utrzymanie porządku publicznego;
6. Pojazdy przeznaczone dla usług kanalizacyjnych, ochrony przeciwpowodziowej, wodociągowych, gazowniczych i energetycznych, zarządków 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 nadzwyczajnych lub przeznaczone do zadań ratownictwa;
8. Wspecjalizowane pojazdy przeznaczone do zadań medycznych;
9. Pojazdy przewożące wyposażenie cyrkowe i wesołych miasteczek;
10. Wspecjalizowane pojazdy pomocy technicznej;
11. Pojazdy przechodzące próby drogowe w celach ulepszenia technicznych, naprawczych lub utrzymania oraz pojazdy nowe bądź przebudowane, które jeszcze nie weszły do ruchu;
12. Pojazdy używane do niehandlowych przewozów dóbr w celach prywatnych;
13. Pojazdy używane do odbioru mleka w gospodarstwach rolnych lub odwożące do tych gospodarstw pojemniki na mleko bądź produkty mleczne przeznaczone do karmienia bydła.

Artykuł 3

Zastosowanie niektórych postanowień umowy do przewozów drogowych wykonywanych przez pojazdy zarejestrowane na terytorium państwa niebędących stronami niniejszej umowy

1. Każda Umawiająca się Strona będzie stosowała na swoim terytorium do międzynarodowego przewozu drogowego wykonywanego jakimkolwiek pojazdem zarejestrowanym na terytorium państwa niebędącego stroną niniejszej umowy postanowienia nie mniej wymagające niż te, które określone są w artykułach 5, 6, 7, 8, 9 i 10 niniejszej umowy.

2. Każda Umawiająca się Strona, w przypadku pojazdu zarejestrowanego w państwie, które nie jest stroną niniejszej umowy, będzie mogła zamiast przyrzeczenia kontrolnego, odpowiadającego specyfikacjom załącznika do niniejszej umowy, wydać tylko dziennych wykresówek wypełnianych również przez kierowcę.

Artykuł 4

Zasady ogólne

Każda Umawiająca się Strona może stosować wyciągi minimalne i maksymalne nie ustalone w artykułach 5 do 8 łącznie. Jednak postanowienia niniejszej umowy 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 wykonujących przewozy towarów ustala się, jak następuje:

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

(b) dla innych pojazdów, na:

- 21 ukończonych lat, lub

- 18 ukończonych lat, pod warunkiem że zainteresowany posiada świadectwo kwalifikacji zawodowych, 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 stosowanych warunkach, dotyczących kierowców wykonujących międzynarodowe przewozy towarów, zgodnie z postanowieniami niniejszej umowy.

2. Kierowcy wykonujący przewozy pasażerów muszą mieć ukończonych 21 lat.

Kierowcy wykonujący przewozy pasażerów na trasach w promieniu powyżej 50 kilometrów od miejsca normalnej bazy pojazdów muszą również spełniać jeden z następujących warunków:

(a) mieć przepracowany co najmniej jeden rok przy przewozie towarów jako kierowca pojazdów o dopuszczalnej masie całkowitej ponad 3,5 t;

(b) mieć przepracowany co najmniej jeden rok jako kierowca pojazdów przewożących pasażerów na trasach nie przekraczających promienia 50 kilometrów od miejsca normalnej bazy pojazdu lub wykonujący inne rodzaje przewozów pasażerskich nie podlegających niniejszej umowie, jeżeli właściwy organ uzna, że w ten sposób zdobył niezbędną do wiadczzenie;

(c) posiada świadectwo kwalifikacji zawodowych, uznane przez jedną z Umawiających się Stron, stwierdzające ukończenie szkolenia dla kierowców pasażerskich przewozów drogowych.

Artykuł 6

Okresy prowadzenia

1. Całkowity okres prowadzenia pomiędzy dwoma okresami dziennego odpoczynku lub między okresem dziennego i tygodniowego odpoczynku, zwany dalej "dziennym okresem prowadzenia", nie może przekroczyć

dziewięć godzin. Może być przedłużony dwukrotnie w każdym tygodniu do dziesięciu godzin.

Kierowca musi, po nie więcej niż sześć godzinnych okresach prowadzenia, wziąć tygodniowy okres odpoczynku, określony w artykule 8 ust. 3.

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

W przypadku międzynarodowego przewozu pasażerów, innego niż usługi regularne, terminy "sześć godzin" i "szóstego" w akapicie drugim i trzecim będą zastąpione odpowiednio przez "dwunastu" i "dwunastego".

2. Całkowity okres prowadzenia w każdym okresie dwutygodniowym nie może przekroczyć dziesięciu godzin.

Artykuł 7

Przerwy

1. Po czteropółgodzinnym okresie prowadzenia kierowcy przysługuje co najmniej 45-minutowa przerwa, chyba że zaczyna on okres odpoczynku.

2. Przerwa taka może być zastąpiona przerwami trwającymi co najmniej pięć minut, rozłożonymi na okres prowadzenia lub bezpośrednio po tym okresie w sposób zgodny z postanowieniami ust. 1.

3. Podczas tych przerw kierowca nie może wykonywać innej pracy. Dla celów niniejszego artykułu, czas oczekiwania i czas niepozwolony na prowadzeniu, spędzony w pojeździe bądź w ruchu, na promie lub w pociągu nie będzie traktowany jako "inna praca".

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

Artykuł 8

Czas odpoczynku

1. W każdym dwudziestoczworgodzinnym okresie kierowca korzysta z dziennego okresu odpoczynku wynoszącego co najmniej jedną kolejną godzinę, który to okres może być skrócony do minimum dziesięciu kolejnych godzin, nie częściej niż trzy razy w każdym tygodniu, pod warunkiem że przed upływem następnego tygodnia otrzyma równoważny okres odpoczynku, stanowiący rekompensatę.

W dni, kiedy odpoczynek nie jest skrócony zgodnie z pierwszym akapitem, może być wykorzystany 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 zniżona do dwunastu godzin.

2. W każdym trzydziestogodzinnym okresie, gdy pojazd jest prowadzony co najmniej przez dwóch kierowców, każdy kierowca jest uprawniony do okresu odpoczynku trwającego co najmniej osiem kolejnych godzin.

3. W trakcie każdego tygodnia jeden z okresów odpoczynku, o którym mowa w ust. 1 i 2, przedłuża się, jako odpoczynek tygodniowy, do ogólnej liczby czterdziestu pięciu kolejnych godzin. Taki okres odpoczynku może być skrócony do minimum trzydziestu sześciu kolejnych godzin, jeżeli będzie odbierany w miejscu normalnej bazy pojazdu lub w miejscu zamieszkania kierowcy, albo do minimum dwudziestu czterech kolejnych godzin, jeżeli jest odbierany gdzie indziej. Każde skrócenie będzie rekompensowane równoważnym okresem odpoczynku odbieranym wcześniej przed upływem trzeciego tygodnia, następującego po tygodniu, o którym mowa.

4. Tygodniowy okres odpoczynku, rozpoczynający się w jednym tygodniu i kontynuowany w następnym tygodniu, może być dołączony do któregośkolwiek z tych tygodni.

5. W przypadku przewozu pasażerów, do którego ma zastosowanie artykuł 6 ust. 1 akapit czwarty, tygodniowy okres odpoczynku może na przełomie tygodnia następującego po tygodniu, za który ten odpoczynek przysługuje, i może na go dołączyć do tygodniowego odpoczynku za ten drugi tydzień.

6. Każdy odpoczynek, stanowiący rekompensatę za skrócenie dziennego i/lub tygodniowego okresu odpoczynku, musi być dołączony do innego odpoczynku co najmniej omiogodzinnego i będzie udzielony na życzenie kierowcy, w miejscu parkowania pojazdu lub w miejscu zamieszkania kierowcy.

7. Dzienny okres odpoczynku może być wykorzystany w pojeździe, jeżeli jest on wyposażony w miejsce do spania i znajduje się na postoju.

8. Niezależnie od postanowień ust. 1, jeżeli kierowca wykonujący przewozy towarów lub pasażerów towarzyszy pojazdowi transportowanemu promem lub pociągiem, dzienny okres odpoczynku może zostać przerwany nie więcej niż jeden raz, jeżeli spełnione następujące warunki:

- musi istnieć możliwość spędzenia tej części dziennego okresu odpoczynku, która jest wykorzystywana, na lądzie przed lub po części dziennego okresu odpoczynku odebranej na promie lub w pociągu,
- okres między dwiema częściami dziennego okresu odpoczynku musi być jak najkrótszy i w każdym razie nie może przekroczyć jednej godziny przed wejściem na pokład lub zejściem z pokładu, przy czym formalnie celne służby związane z operacją wejścia lub zejścia z pokładu,
- podczas dwóch części okresu odpoczynku kierowca musi mieć możliwość korzystania z łóżka lub miejsca do spania.

Przerwany w taki sposób dzienny okres odpoczynku przedłuża się o dwie godziny.

Artykuł 9

Wyjtki Pod warunkiem, że nie zagra to bezpieczeństwu na drodze oraz w celu umożliwienia kierowcy dojazdu do odpowiedniego miejsca postoju, kierowca może odstąpić od postanowień niniejszej umowy w zakresie niezbędnym dla zapewnienia bezpieczeństwa osobom, pojazdów lub jego ładunku. Kierowca musi podać wykresówce przyrzędu kontrolnego lub w swojej karcie dziennej rodzaj i przyczynę odstąpienia od tych postanowień.

Artykuł 10

Przyrzędy kontrolne

1. Umawiające się Strony zarządzają instalowanie i używanie w pojazdach zarejestrowanych na ich terytorium przyrzędu kontrolnego, zgodnie z następującymi wymaganiami:

(a) Przynajmniej jeden z kontrolnych powinien, jeżeli chodzi o konstrukcję, instalację, działanie i kontrolę, odpowiadać wymaganiom niniejszej umowy i załącznika, który stanowi integralną część tej umowy. Uznaje się, że przynajmniej jeden z kontrolnych, który w zakresie konstrukcji, instalacji, działania i kontroli odpowiada Rozporządzeniu Rady (EWG) Nr 3821/85 z 20 grudnia 1985 r., spełnia wymagania niniejszego artykułu.

(b) Jeżeli normalne i właściwe użytkowanie przynajmniej jednego kontrolnego zainstalowanego w pojeździe nie jest możliwe, każdy członek załogi wpisze do swojej wykresówki⁹⁾, stosując odpowiednie oznaczenia graficzne, informacje dotyczące okresów jego pracy zawodowej i okresów odpoczynku.

(c) Jeżeli członkowie załogi nie są w stanie skorzystać z przynajmniej jednego, ponieważ są oddaleni od pojazdu, zamieszczone na wykresówce, stosując odpowiednie oznaczenia graficzne, różne okresy odpowiadają ich czynnościom zawodowym wykonywanym w czasie znajdowania się poza pojazdem.

(d) Członkowie załogi muszą zawsze mieć ze sobą i być w stanie przedstawić do kontroli wykresówki za bieżący tydzień i za ostatni dzień poprzedniego tygodnia, w którym prowadzili pojazd.

(e) Członkowie załogi muszą zapewnić prawidłowe utrzymanie i obsługę przynajmniej jednego kontrolnego, a w wypadku awarii jak najszybciej jego naprawę.

2. Pracodawca wydaje kierowcom wystarczającą ilość wykresówek, mającą na uwadze indywidualny charakter tych wykresówek, długość okresu pracy i obowiązek ewentualnego zastąpienia wykresówek uszkodzonych lub zabranych przez upoważnionego funkcjonariusza służb kontrolnych. Pracodawca wydaje kierowcom tylko wykresówki zgodne z zatwierdzonym typem, które mogą być używane w pojeździe zainstalowanym w pojeździe.

3. Przedsiębiorstwa będą przechowywać wykresówki, wypełnione zgodnie z postanowieniami zawartymi w punktach (b), (c) i (d) ustępu 1 niniejszego artykułu, co najmniej przez okres 12 miesięcy od daty ostatniej rejestracji i powinny przedstawić je na żądanie funkcjonariuszy służb kontrolnych.

Artykuł 11

Nadzór ze strony przedsiębiorstwa

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

2. Przedsiębiorstwo powinno regularnie kontrolować okresy prowadzenia pojazdu, czas trwania innej pracy oraz okresy odpoczynku, posiadając wszystkie dokumenty, będącymi w jego dyspozycji, takimi jak indywidualna księżeczka kontrolna. W przypadku stwierdzenia naruszenia 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. Wynagradzanie kierowców za przebytą długość drogi i/lub ilość przewiezionych towarów, nawet w formie premii lub dodatku do wynagrodzenia, jest zabronione, chyba że wypłaty tego rodzaju nie pogorszą bezpieczeństwa na drogach.

Artykuł 12

Strony zapewniają stosowanie umowy

1. Każda Umawiająca się Strona podejmie właściwe środki, zapewniające przestrzeganie postanowień niniejszej umowy, zwłaszcza poprzez odpowiedni poziom kontroli drogowych i kontroli przeprowadzonych w siedzibie przedsiębiorstwa. Kompetentne organy administracyjne Umawiających się Stron będą się nawzajem informowały o ogólnych środkach, podjętych w tym celu.

2. Umawiające się Strony udzielają sobie nawzajem pomocy przy stosowaniu i kontroli stosowania niniejszej umowy.

3. W ramach tej wzajemnej pomocy kompetentne organy Umawiających się Stron regularnie przekazują sobie wzajemnie wszelkie dostępne informacje, dotyczące:

- naruszenia niniejszej umowy przez cudzoziemców i wszelkich kar nałożonych za te naruszenia;
- kar nałożonych przez jedną z Umawiających się Stron na swoich obywateli za takie naruszenia, popełnione na terytorium Umawiającej się Strony.

W przypadku powstania naruszeń informacja taka powinna zawierać również dane o zastosowanych karach.

4. Jeżeli wyniki kontroli drogowych wobec kierowcy pojazdu zarejestrowanego na terytorium innej Umawiającej się Strony dają podstawę do stwierdzenia, że miały miejsce naruszenia, których podczas kontroli nie można wykryć z powodu braku niezbędnych danych, kompetentne organy zainteresowanych Umawiających się Stron udzielają sobie wzajemnie pomocy dla wywniesienia sytuacji. W przypadku kontroli przeprowadzonej, z tym samym rezultatem, przez właściwą Umawiającą się Stronę na terenie przedsiębiorstwa, inna zainteresowana Strona powinna zostać powiadomiona o jej wynikach.

Artykuł 13

(zdezaktualizowany)

Artykuł 14

Postanowienia końcowe

1. Niniejsza umowa będzie otwarta do podpisu do dnia 31 marca 1971 r., a po upływie tego terminu będzie otwarta do przystąpienia przez państwa będące członkami Europejskiej Komisji Gospodarczej oraz państwa dopuszczone 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 osiemdziesiąt tego dnia po dniu złożenia ósmego dokumentu ratyfikacji lub przystąpienia.

5. W stosunku do każdego państwa, które ratyfikuje lub przystąpi do niniejszej umowy po złożeniu ósmego dokumentu ratyfikacji lub przystąpienia wymienionego w ustępie 4 niniejszego artykułu, umowa wejdzie w życie

sto osiemdziesiąty tego dnia po złożeniu przez to państwo dokumentu ratyfikacji lub przystąpienia.

Artykuł 15

1. Każda Umawiająca się Strona może wypowiedzieć niniejsze umowy w drodze notyfikacji skierowanej do Sekretarza Generalnego Organizacji Narodów Zjednoczonych.

2. Wypowiedzenie nabiera mocy po upływie sześciu miesięcy od daty otrzymania przez Sekretarza Generalnego takiej notyfikacji.

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 podczas podpisywania niniejszej umowy lub składania dokumentu ratyfikacji bądź przystąpienia albo w dowolnym 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 daty otrzymania notyfikacji przez Sekretarza Generalnego lub, jeżeli w tym dniu umowa nie weszła jeszcze w życie, od daty jej wejścia w życie.

2. Każde państwo, które zgłosiło 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 arbitrowi na żądanie którejkolwiek z Umawiających się Stron bądź tych w sporze oraz stosownie do tego powinien być przekazany jednemu lub kilku arbitrom wybranym w drodze porozumienia między stronami bądź tymi w sporze. Jeżeli w ciągu trzech miesięcy od daty żądania arbitra u strony bądź ce w sporze nie osiągnięto porozumienia co do wyboru arbitra lub arbitrow, każda z tych stron może zwrócić się do Sekretarza Generalnego Organizacji Narodów Zjednoczonych o wyznaczenie jednego arbitra, któremu spór zostanie przekazany do rozstrzygnięcia.

3. Rozstrzygnięcie arbitra lub arbitrow wyznaczonych zgodnie z poprzednim ustępem jest wiążące dla Umawiających się Stron bądź tych w sporze.

Artykuł 19

1. Każde państwo w czasie podpisywania, ratyfikacji lub przystąpienia do niniejszej umowy może oświadczyć, że nie czuje się związane postanowieniem artykułu 18 ustępów 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 jakiegokolwiek państwo wniesie zastrzeżenie inne niż przewidziane w ustępie 1 niniejszego artykułu, Sekretarz Generalny Organizacji Narodów Zjednoczonych przekazuje to zastrzeżenie państwom, które wcześniej zgłosiły dokumenty ratyfikacji lub przystąpienia i nie dokonały jeszcze wypowiedzenia niniejszej umowy. Zastrzeżenie będzie uważane za przyjęte, jeżeli zgodne z wymienionymi państwami w ciągu sześciu miesięcy po takim zawiadomieniu nie sprzeciwi się przyjęciu tego zastrzeżenia. W innym przypadku zastrzeżenie nie będzie przyjęte, a jeżeli państwo, które zgłosiło to zastrzeżenie, nie wycofa go, zgłoszenie przez to państwo dokumentu ratyfikacji lub przystąpienia będzie bezskuteczne. Przy stosowaniu postanowienia niniejszego ustępu sprzeciw państw, których przystąpienie lub ratyfikacja z mocy niniejszego ustępu są bezskuteczne na skutek wniesionych przez nie zastrzeżeń, będzie nieważne.

3. Każda Umawiająca się Strona, której zastrzeżenie zostało przyjęte w protokole podpisania niniejszej umowy lub która wniosła zastrzeżenie stosownie do ustępu 1 niniejszego artykułu albo zgłosiła 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 żądać 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 postanowieniem poprzedniego ustępu, 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 na trzy miesiące przed datą zwołania konferencji.

3. Sekretarz Generalny zaprasza na każdą konferencję zwołań zgodnie 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:

(a) ma zastrzeżenia do zaproponowanej zmiany lub

- (b) chociaż zamierza przyjąć propozycję, to niezbędne warunki do 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 zaproponowane zmiany, zgłosi 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 zgodnie z warunkami przewidzianymi w ustępach 2 i 3 niniejszego artykułu, to zmiana będzie uważana za nieprzyjętą i nie uzyska mocy obowiązującej.
5. Jeżeli żadne zastrzeżenie do zaproponowanej zmiany nie zostanie złożone zgodnie z postanowieniami ustępów 2 i 3 niniejszego artykułu, to zmiana będzie uważana za przyjętą, począwszy od niej 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 dwóch dat:
- daty, w której wszystkie Umawiające się Strony, które przesyłały 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 2 niniejszego artykułu, to data będzie stanowiła datą upływu wymienionego okresu sześciu miesięcy;
 - daty upływu okresu dziewięciu miesięcy wymienionego w ustępie 3 niniejszego artykułu.
6. Każda zmiana uważana za przyjętą wchodzi w życie po upływie trzech miesięcy od daty, w której została uznana za przyjętą.
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 przekazały mu zawiadomienia zgodnie z ustępem 2 (b) niniejszego artykułu. Jeżeli takie zawiadomienie zostało przekazane przez jedną lub więcej 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 zaproponowane zmiany.
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, że 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 udzieloną, dopóki wymieniony organ nie zawiadomi Sekretarza Generalnego o 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. Suplementy 1 i 2 do załącznika do niniejszej umowy mogą być modyfikowane za pomocą procedury określonej w niniejszym artykule.
2. Na prośbę jednej z Umawiających się Stron każda poprawka, zaproponowana do suplementów 1 i 2 do załącznika do niniejszej umowy, będzie rozpatrywana przez Główną Grupę Roboczą Transportu Drogowego Komisji Gospodarczej dla Europy.
3. Jeżeli poprawka zostanie przyjęta przez większość członków obecnych i głosujących oraz gdy ta większość stanowi również większość obecnych i głosujących Umawiających się Stron, Sekretarz Generalny powiadomi o poprawce kompetentne organy administracyjne wszystkich Umawiających się Stron, w celu jej przyjęcia.
4. Poprawka będzie przyjęta, jeżeli w terminie sześciu miesięcy od daty powiadomienia mniej niż jedna trzecia kompetentnych organów administracyjnych Umawiających się Stron przekazuje Sekretarzowi Generalnemu notyfikację w sprawie sprzeciwu wobec poprawki.
5. Sekretarz Generalny podaje 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 których mowa w artykułach 20 i 21 niniejszej umowy, Sekretarz Generalny Organizacji Narodów Zjednoczonych zawiadamia państwa, o których mowa w ustępie 1 artykułu 14 niniejszej umowy, o:

- (a) ratyfikacjach i przystąpieniach, na podstawie artykułu 14 niniejszej umowy;
- (b) datach wejścia w życie niniejszej umowy, zgodnie z artykułem 14;
- (c) wypowiedzeniach, na podstawie artykułu 15 niniejszej umowy;
- (d) wygaśnięciu niniejszej umowy, zgodnie z artykułem 16;
- (e) notyfikacjach otrzymanych na podstawie artykułu 17 niniejszej umowy;
- (f) o wiadczeniach i notyfikacjach otrzymanych na podstawie artykułu 19 niniejszej umowy;
- (g) wejściu w życie każdej zmiany, zgodnie z artykułem 21 niniejszej umowy.

Artykuł 24 Protokół podpisania niniejszej umowy ma tę samą moc, wano i czas obowiązywania jak sama umowa, za której część integralną jest uważany.

Artykuł 25

Po dniu 31 marca 1971 r. oryginał niniejszej umowy zostanie złożony do depozytu Sekretarzowi Generalnemu Organizacji Narodów Zjednoczonych, który przekazuje jej kopie należycie uwierzytelnione każdemu z państw wymienionych w artykule 14 ustęp 1 niniejszej umowy.

Na dowód czego niej podpisani, b d c do tego należycie upoważnieni, podpisali niniejsze umowy.

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

Przyrz d kontrolny

POSTANOWIENIA OGÓLNE

I. Zatwierdzenie typu

Artykuł 1 Każdy wniosek w sprawie zatwierdzenia typu przyrz du kontrolnego lub wykresówki jest zgłaszany do Umawiaj cej si Strony, razem z odpowiednimi specyfikacjami, przez producenta lub jego przedstawiciela. Dla takiego samego typu przyrz du kontrolnego lub wykresówki mo na zgłosi wniosek tylko do jednej Umawiaj cej si Strony.

Artykuł 2

Każda Umawiaj ca si Strona zatwierdza typ każdego przyrz du kontrolnego lub wykresówki, jeżeli odpowiadają przepisom suplementu 1 do tego załącznika i jeżeli Umawiaj ca si Strona jest w stanie nadzorować zgodnie z zatwierdzonym typem przyrz du.

Wszelkie modyfikacje lub uzupełnienia do zatwierzonego typu muszą otrzymać dodatkowe zatwierdzenie od tej Umawiaj cej si Strony, która pierwotnie zatwierdziła typ przyrz du.

Artykuł 3 Umawiaj ce si Strony wydadzą ubiegającym się o znak zatwierdzenia typu zgodny z wzorem zamieszczonym w suplementie 2 dla każdego typu przyrz du kontrolnego lub wykresówki, które zostały zatwierdzone stosownie do artykułu 2.

Artykuł 4 Właściwe organy Umawiaj cej si Strony, którym przedłożono wniosek w sprawie zatwierdzenia typu, przesyłają w ciągu miesiąca właściwym organom innych Umawiaj cych si Stron kopie decyzji o zatwierdzeniu typu wraz z kopiami niezbędnych specyfikacji bądź powiadamiają je o odmowie zatwierdzenia typu dla każdego typu przyrz du kontrolnego lub wykresówki, które zatwierdzają lub którym odmawiają zatwierdzenia typu; w razie odmowy powiadamiają również o przyczynach swojej decyzji.

Artykuł 5

1. Jeżeli Umawiaj ca si Strona, która zatwierdziła typ zgodnie z artykułem 2, stwierdzi, że przyrz d kontrolny lub wykresówka, mające nadany przez nią znak zatwierdzenia typu, nie są zgodne z zatwierdzonym typem, powinna podjąć niezbędne kroki dla zapewnienia zgodności produkcji z zatwierdzonym typem. Podjęte kroki mogą, w razie konieczności, prowadzić do cofnięcia zatwierdzenia typu.

2. Umawiaj ca si Strona, która zatwierdziła typ, musi stwierdzić wygaśnięcie decyzji o zatwierdzeniu typu, jeżeli zatwierdzony przyrz d kontrolny lub zatwierdzona wykresówka są niezgodne z niniejszym załącznikiem, łącznie z suplementami do niego, bądź wykazują wady ogólnego powadzenia, a nie nadają się do celu, do którego są przeznaczone.

3. Jeżeli Umawiaj ca si Strona, która zatwierdziła typ, zostanie zawiadomiona przez inną Umawiaj cą si Stron o zaistnieniu jednego z przypadków, o których mowa w ustępach 1 i 2, również powinna podjąć, w porozumieniu ze Stroną zawiadamiającą, kroki przewidziane w tych ustępach, z zastrzeżeniem ustępu 5.

4. Umawiaj ca si Strona, która stwierdziła, że miał miejsce jeden z przypadków, wymienionych w ustępie 2, może zabronić, do czasu nowego powiadomienia, wprowadzania do obrotu lub użytkowania przyrz dów kontrolnych lub wykresówek. To samo stosuje się w przypadkach wymienionych w ustępie 1 w odniesieniu do przyrz dów kontrolnych lub wykresówek, które zostały zwolnione z uwierzytelnienia pierwotnego, jeżeli producent, po ostrzeżeniu, nie doprowadzi do ich zgodności z zatwierdzonym typem lub z wymaganiami niniejszego załącznika.

W każdym wypadku właściwe organy Umawiaj cych si Stron powiadamiają się wzajemnie, w okresie jednego miesiąca, o cofnięciu zatwierdzenia typu i innych krokach podjętych zgodnie z ustępami 1, 2 i 3 oraz o powodach uzasadniających te kroki.

5. Jeżeli Umawiaj ca si Strona, która zatwierdziła typ, kwestionuje zaistnienie jakiegoś przypadku wyszczególnionego w ustępach 1 lub 2, o których została powiadomiona, zainteresowane Umawiaj ce si Strony będą dążyć do rozstrzygnięcia spornej kwestii.

Artykuł 6

1. Ubiegającym się o zatwierdzenie typu dla wykresówki musi określić w swoim wniosku typ lub typy przyrz du kontrolnego, na których dana wykresówka ma być używana, oraz musi dostarczyć, w celu przeprowadzenia badań tej wykresówki, odpowiedni przyrz d właściwego typu lub typów.

2. Właściwe organy każdej Umawiaj cej si Strony określają w decyzji o zatwierdzeniu typu wzór wykresówki, typ lub typy przyrz du kontrolnego, w którym ta wykresówka może być używana.

Artykuł 7 Każda Umawiaj ca si Strona nie może odmówić zarejestrowania bądź zabronić wprowadzenia do ruchu lub użytkowania pojazdów, wyposażonych w przyrz d kontrolny, z powodów związanych z takim wyposażeniem, jeżeli przyrz d posiada znak zatwierdzenia typu, o którym mowa w artykule 3, i tabliczkę pomiarową, o której mowa w artykule 9.

Artykuł 8 Każda decyzja, dotycząca odmowy lub cofnięcia zatwierdzenia typu przyrz du kontrolnego lub wykresówki, podjęta na podstawie niniejszego załącznika, musi być szczegółowo umotywowana. O takiej decyzji należy powiadomić Stron zainteresowanych, ze wskazaniem środków odwoławczych, zgodnie z ustawodawstwem obowiązującym w Umawiaj cych si Stronach, oraz terminów, w których można wnieść odwołanie.

II. Instalacja i kontrola

Artykuł 9

1. Do wykonywania czynności instalacji i naprawy przyrz du kontrolnego uprawnieni są wyłącznie instalatorzy lub warsztaty upoważnione przez właściwe organy Umawiaj cych si Stron, po zasięgnięciu, o ile uznają to za stosowne, opinii producentów danego typu przyrz du.

2. Uprawniony instalator lub warsztat umieszcza specjalne cechy na zakładanych przez siebie zabezpieczeniach. Właściwe organy każdej Umawiaj cej si Strony prowadzą rejestr używanych cech.

3. Właściwe organy Umawiających się Stron przekazują sobie wzajemnie informacje na temat listy upoważnionych instalatorów lub warsztatów oraz kopie używanych cech.

4. Zgodno instalacji przyrządu kontrolnego z wymaganiami niniejszego załącznika jest poświadczona przez tabliczkę pomiarową, przymocowaną zgodnie z warunkami przewidzianymi w suplementie 1.

III. Użytkowanie przyrządu kontrolnych

Artykuł 10 Pracodawca i kierowcy są odpowiedzialni za prawidłowe funkcjonowanie i właściwe użytkowanie przyrządu.

Artykuł 11

1. Kierowcy nie mogą używać wykresówek brudnych lub uszkodzonych. W związku z tym wykresówki muszą być zabezpieczone w odpowiedni sposób.

W przypadku uszkodzenia wykresówki, na której znajdują się zapisy, kierowcy muszą dobrać wykresówek uszkodzoną do zastępczej wykresówki rezerwowej.

2. Kierowcy powinni używać wykresówek każdego dnia, w którym kierują pojazdem, począwszy od chwili przejścia pojazdu. Wykresówka nie powinna być używana przed rozpoczęciem dziennego okresu pracy, chyba że jej używanie następuje na polecenie upoważnionej osoby. Każda wykresówka nie może być używana przez okres dłuższy niż ten, na który została przeznaczona.

W przypadku gdy kierowca pozostaje z dala od pojazdu i z tego powodu nie może używać przyrządu zainstalowanego w pojeździe, okresy czasu są wpisywane na wykresówkę odrębnie, automatycznie lub za pomocą innych środków, w sposób czytelny i bez zabrudzenia.

W przypadku gdy w pojeździe znajduje się więcej niż jeden kierowca, wykresówki powinny być prowadzone w taki sposób, aby informacje przewidziane w suplementie 1 rozdział II punkt 1 do 3 były wpisane w wykresówkę kierowcy, który aktualnie kieruje pojazdem.

3. Przyrząd kontrolny musi być skonstruowany w sposób umożliwiający upoważnionym funkcjonariuszom służb kontrolnych odczytanie, w razie konieczności po otwarciu przyrządu, zapisów dotyczących dziejów ciągu godzin poprzedzających czas kontroli, bez trwałego zniekształcenia, uszkodzenia lub zabrudzenia wykresówki.

Przyrząd musi być ponadto skonstruowany w sposób umożliwiający sprawdzenie, bez otwierania go, czy zapisy się dokonały.

4. Na każde danie funkcjonariuszy służb kontrolnych kierowca musi być w stanie przedstawić wykresówki zbieżnego tygodnia oraz wykresówki za ostatni dzień tygodnia poprzedniego, podczas którego prowadził pojazd. Załącznik - Suplement 1

Wymagania dotyczące konstrukcji, badania, instalacji i kontroli

I. Definicje

W rozumieniu niniejszego suplementu określenia:

(a) "przyrząd kontrolny" oznacza przyrząd przeznaczony do instalowania w pojazdach drogowych w celu zarejestrowania, w sposób automatyczny lub półautomatyczny, danych dotyczących ruchu tych pojazdów i niektórych okresów pracy ich kierowców;

(b) "wykresówka" oznacza tarczę, przeznaczoną do nanoszenia na niej i przechowywania danych, która jest umieszczana w przyrządzie kontrolnym i na której urządzenie rejestruje zapisy w sposób ciągły informacje, które mają być zarejestrowane;

(c) "stała przyrządu kontrolnego" oznacza cech charakterystyczny wyrażony liczbowo, podając wartość sygnału wejściowego, wymaganego do wskazania i zarejestrowania 1 kilometra drogi równej; stała ta musi być wyrażona albo w obrotach na kilometr ($k=...obr/km$) albo w impulsach na kilometr ($k=...imp/km$);

(d) "współczynnik charakterystyczny pojazdu" oznacza cech charakterystyczny wyrażony liczbowo, podając wartość sygnału wejściowego emitowanego przez pojazd, którego z przyrządkiem kontrolnym (wał wyjściowy skrzyni biegów w niektórych przypadkach, o pojazdu w innych przypadkach), gdy pojazd przebywa drogę pomiarową 1 kilometra w normalnych warunkach badania (patrz rozdział VI ustęp 4 niniejszego suplementu). Współczynnik charakterystyczny jest wyrażony albo w obrotach na kilometr ($w=...obr/km$) albo w impulsach na kilometr ($w=...imp/km$);

(e) "rzeczywisty obwód toczenia opon kół" oznacza średnicę odległości przebytych przez każde z kół poruszających pojazd (koła napędzające) podczas pełnego obrotu. Pomiar tych odległości musi się odbywać w normalnych warunkach badania (patrz rozdział VI ustęp 4 niniejszego suplementu) i jest wyrażony w postaci: $1=...mm$.

II. Charakterystyki ogólne i funkcje przyrządu kontrolnego

Przyrząd kontrolny musi być zdolny do zarejestrowania:

1. długości drogi przebytej przez pojazd;
2. prędkości pojazdu;
3. czasu prowadzenia;
4. innych okresów pracy lub gotowości do pracy;
5. przerw w pracy i okresów dziennego odpoczynku;
6. faktu otwarcia przyrządu zawierającego wykresówkę;
7. dla elektronicznego przyrządu kontrolnego, funkcjonującego na podstawie sygnałów przekazywanych elektrycznie przez przetwornik pomiarowy długości drogi i prędkości - każde przerwy przekraczające 100 milisekund w zasilaniu energii przyrządu kontrolnego (z wyjątkiem oświetlenia), w zasilaniu przetwornika pomiarowego długości drogi i prędkości, oraz każde przerwy w przewodzeniu sygnału do przetwornika pomiarowego długości drogi i prędkości.

W przypadku pojazdów używanych przez dwóch kierowców, przyrząd kontrolny musi umożliwiać rejestrowanie czasów wymienionych w punktach 3, 4 i 5 jednocześnie, ale oddzielnie na dwóch odrębnych wykresówkach.

III. Wymagania konstrukcyjne dla przyrządu kontrolnego

A. Wymagania ogólne

1. Przyrząd kontrolny obejmuje:

(a) przyrządy wskazujące:

- długo przebytej drogi (licznik długości drogi),
- prędkość (prędkość ciomierz),
- czas (zegar),

(b) przyrządy rejestrujące:

- długo przebytej drogi,
- prędkość,
- jeden lub więcej przyrządów rejestrujących czas, odpowiadających wymaganiom określonym w rozdziale IIIC ust. p 4,

(c) urządzenie znakujące, wskazujące na wykresówce:

- każde otwarcie przyrządu zawierającego wykresówkę,
- w przypadku przyrządu elektronicznego określonego w punkcie 7 rozdziału II - każde przerw przekraczające 100 milisekund w zasilaniu energii przyrządu kontrolnego (z wyjątkiem oświetlenia), najpóźniej w momencie ponownego włączenia zasilania,
- w przypadku przyrządu elektronicznego określonego w punkcie 7 rozdziału II - każde przerw przekraczające 100 milisekund w zasilaniu energii przetwornika długości drogi i prędkości oraz każde przerw w przewodzeniu sygnału do przetwornika długości drogi i prędkości.

2. Ewentualne istnienie w przyrządzie kontrolnym innych przyrządów niżej wymienionych powyżej nie może powodować zakłóceń w właściwym funkcjonowaniu lub w odczytywaniu przyrządów obowiązkowych.

Do zatwierdzenia typu musi być przedstawiony przyrząd kontrolny zaopatrzony w każdy taki dodatkowy przyrząd.

3. Materiały:

(a) wszystkie części składowe przyrządu kontrolnego muszą być wykonane z materiałów o wystarczającej stabilności i wytrzymałości mechanicznej oraz o niezmiennych cechach elektrycznych i magnetycznych,

(b) każda zmienna część składowa przyrządu kontrolnego lub rodzaju materiałów użytych do ich produkcji musi być zatwierdzona, przed wykorzystaniem, przez organ, który zatwierdził typ przyrządu.

4. Pomiar przebytej długości drogi:

Przebyte odległości mogą być mierzone i rejestrowane albo:

- w ruchu do przodu i do tyłu lub
- tylko w ruchu do przodu.

Każdy zapis podczas ruchu do tyłu nie może wpływać w żadnym przypadku na jednoznaczność i dokładność innych zapisów.

5. Pomiar prędkości:

(a) zakres pomiarowy prędkości, dla danego typu przyrządu, jest ustalony w decyzji o zatwierdzeniu typu,

(b) czułość i tłumienie przyrządu pomiarowego muszą być takie, aby przyrządy wskazujące rejestrujące prędkość mogły, w zakresie pomiarowym, nadążać za przyspieszeniami do 2 m/s^2 , w granicach dopuszczalnych błędów.

6. Pomiar czasu (zegar):

(a) sterowanie mechanizmem do nastawiania zegara musi znajdować się wewnątrz przyrządu zawierającego wykresówkę; każde otwarcie przyrządu jest automatycznie zaznaczane na wykresówce,

(b) jeżeli mechanizm poruszający do przodu wykresówkę jest sterowany przez zegar, okres prawidłowego funkcjonowania tego zegara, po całkowitym nakręceniu, musi być dłuższy co najmniej o 10% od najdłuższego czasu rejestracji na wykresówce.

7. Oświetlenie i zabezpieczenie:

(a) przyrządy wskazujące przyrządu kontrolnego muszą być zaopatrzone w odpowiednie, nieoświetlające oświetlenie,

(b) w normalnych warunkach użytkowania wszystkie wewnętrzne części przyrządu muszą być zabezpieczone przed wilgocią i kurzem. Muszą być ponadto zabezpieczone przed dostępem za pomocą osłon, które mogą być zabezpieczone.

B. Przyrządy wskazujące

1. Przyrząd wskazujący długość przebytej drogi (licznik długości drogi):

(a) wartość działki elementarnej długości drogi musi wynosić 0,1 kilometra. Musi być możliwa wyraźna odróżnienie cyfr wyrażających hektometry od cyfr wyrażających pełne kilometry,

(b) cyfry licznika długości drogi muszą być wyraźnie czytelne i muszą mieć wysokość co najmniej 4 mm,

(c) licznik długości drogi musi być w stanie wskazywać co najmniej do 99.999,9 kilometra.

2. Wskaźnik prędkości (prędkość ciomierz):

(a) podziałka prędkości w zakresie pomiarowym musi być jednolicie podzielona co 1, 2, 5 lub 10 kilometrów na godzinę. Wartość działki elementarnej prędkości (odległości między dwoma kolejnymi oznakowaniami) nie może przekraczać 10% prędkości maksymalnej, wskazanej na końcu podziałki,

(b) zakres wskazany poza zakresem pomiarowym nie musi być oznakowany cyframi,

(c) długość działki odpowiadająca zmianie wskazania o 10 kilometrów na godzinę nie może być mniejsza niż 10 milimetrów,

(d) na wskaźniku odległości między wskazówkami i podziałkami przyrządu kontrolnego nie może być większa niż 3 milimetry.

3. Wskaźnik czasu (zegar):

Wskaźnik czasu musi być widoczny z zewnątrz przyrządu kontrolnego, a jego odczyt musi być pewny, łatwy i niedwuznaczny.

C. Przyrządy rejestrujące

1. Wymagania ogólne:

(a) każdy przyrząd, bez względu na rodzaj wykresówki (taśma lub dysk), musi posiadać znak umiarkowanie wyraźny prawidłowe umieszczenie wykresówki, tak aby zapewnił zgodność między godziną wskazaną przez zegar i godzinowym oznaczeniem na wykresówce,

(b) mechanizm poruszający wykresówkę do przodu musi zapewniać, aby poruszała się ona bez luzu i była łatwa do wkładania i wyjmowania,

(c) przy wykresówkach w formie dysku mechanizm poruszający wykresówkę do przodu musi być sterowany przez mechanizm zegarowy. W takim przypadku ruch obrotowy wykresówki musi być równomierny i jednostajny, o prędkości minimalnej 7 milimetrów na godzinę, mierzonej na wewnętrznej granicy pierścienia oznakowania ograniczającego przestrzeń zapisu prędkości.

W przypadku typu taśmowego, gdy wykresówka jest poruszana do przodu przez mechanizm zegarowy, prędkość ruchu do przodu po linii prostej musi wynosić co najmniej 10 milimetrów na godzinę,

(d) zapis długości przebytej drogi, prędkości pojazdu i kąta otwarcia przyrządu zawierającego wykresówkę lub wykresówki musi odbywać się w sposób automatyczny.

2. Zapis długości przebytej drogi:

(a) każdy kilometr przebytej drogi musi być przedstawiony na wykresie poprzez zmianę co najmniej o 1 milimetr na odpowiedniej współrzędnej,

(b) nawet przy prędkościach osi gąsienic granic zakresu pomiarowego wykres przebiegu musi być zawsze wyraźnie czytelny.

3. Rejestracja prędkości:

(a) pisak rejestrujący prędkość musi w zasadzie poruszać się po linii prostej, prostopadle do kierunku przemieszczania się wykresówki, bez względu na jej rodzaj.

Jednakże ruch pisaka może być krzywoliniowy, jeżeli spełnione następujące warunki:

ład wyznaczony przez pisak jest prostopadły do średniego obwodu (w przypadku wykresówek w formie dysku) lub do osi pola, przeznaczonego do zapisywania prędkości (w przypadku wykresów w formie taśmy), stosunek między promieniem krzywizny ładu wykresowego przez pisak i szerokość strefy przeznaczonej do zapisu prędkości nie jest mniejszy niż 2,4:1, bez względu na formę wykresówki, różniczniki oznaczenia na podziałce czasu muszą przechodzić przez pole zapisu według krzywej o tym samym promieniu co ład wyznaczony przez pisak. Odległości oznaczeniami na podziałce musi odpowiadać najwyżej okresowi jednej godziny,

(b) każda zmiana prędkości o 10 kilometrów na godzinę musi być wykazana na wykresie przez zmianę co najmniej o 1,5 milimetra na odpowiedniej współrzędnej.

4. Rejestracja czasu:

(a) przyrządek kontrolny musi rejestrować czas prowadzenia pojazdu w sposób całkowicie automatyczny. Musi też rejestrować w razie potrzeby po uruchomieniu odpowiedniego przełącznika inne okresy czasu, a mianowicie:

(i) za pomocą znaku:

patrz oryginał - czas prowadzenia pojazdu (jazdy),

(ii) za pomocą znaku:

patrz oryginał - wszystkie inne okresy pracy,

(iii) za pomocą znaku:

patrz oryginał - czas gotowości do pracy,

czas oczekiwania, czyli okres, podczas którego kierowcy nie muszą pozostawać na swoich stanowiskach pracy, z wyjątkiem przyjmowania ewentualnych telefonów dotyczących rozpoczęcia lub podjęcia prowadzenia bądź wykonania innych prac,

czas spędzony obok kierowcy, gdy pojazd jest w ruchu,

czas spędzony na leżance, gdy pojazd jest w ruchu,

(iv) za pomocą znaku:

patrz oryginał - przerwy w prowadzeniu i okresy dziennego odpoczynku. Każda Umawiająca się Strona może zezwolić, aby okresy, o których mowa w punktach (ii) i (iii) powyżej, były wszystkie wpisywane za pomocą znaku patrz oryginał na wykresówkach używanych w pojazdach zarejestrowanych na jej terytorium,

(b) charakterystyka ładów, ich względne położenie i, w razie potrzeby, znaki przewidziane w ustępie 4 (a) muszą umożliwiać wyraźne rozpoznanie rodzaju różnych okresów czasu.

Rodzaj różnych okresów czasu jest przedstawiony na wykresie przez różnicę grubości ładów lub przez każdy inny system, co najmniej o takiej samej skuteczności pod względem czytelności i interpretacji wykresu,

(c) w przypadku pojazdów z załogą składającą się z kilku kierowców, rejestracje, o których mowa w ustępie 4

(a), muszą być dokonywane na dwóch odrębnych wykresówkach, przy czym jedna wykresówka jest przydzielona jednemu kierowcy. W takim przypadku poruszanie do przodu różnych wykresówek musi być zapewnione przez jeden mechanizm lub przez oddzielne zsynchronizowane mechanizmy.

D. Urządzenie zamykające

1. Przyrządek zawierający wykresówkę lub wykresówki oraz regulację mechanizmu do nastawienia zegara musi być wyposażony w zamek.

2. Każde otwarcie przyrządu zawierającego wykresówkę lub wykresówki oraz regulację mechanizmu do nastawiania zegara musi zostać automatycznie zarejestrowane na wykresówce lub wykresówkach.

E. Oznaczenia

1. Na podzielnym przyrządku kontrolnym muszą znajdować się następujące oznaczenia:

w pobliżu licznika długości drogi, jednostka miary długości, w formie skrótu "km",

w pobliżu podziałki prędkości, znak "km/h",

zakres pomiarowy prędkości, w formie " V_{min} ... km/h, V_{max} ... km/h."

Oznaczenie to nie jest konieczne, jeżeli znajduje się ono na tabliczce przyrządu.

Jednakże wymagania te nie mają zastosowania do przyrządów kontrolnych zatwierdzonych przed 10 sierpnia 1970 r.

2. Tabliczka znamionowa musi być przymocowana do przyrządu i posiadać następujące oznaczenia, które muszą być widoczne na zamontowanym przyrządzie:

nazwa i adres wytwórcy przyrządu,

numer fabryczny i rok produkcji,
znak zatwierdzenia typu przyrządu kontrolnego,
stała przyrządu w formie "k = ... obr./km" lub "k = ... imp/km",
ewentualnie zakres pomiarowy przyrządu w formie wskazanej w ust. 1,
dopuszczalny błąd pracy, jeżeli tachograf jest wrażliwy na przechyty w takim stopniu, że jego błąd wskazań mógł przekroczyć błąd graniczne dopuszczalne:

patrz oryginał

gdzie α jest kątem mierzonym od poziomu poziomego przedniej podzielnicy (skierowanej do góry) przyrządu, dla którego przyrząd jest wzorcowany, β i γ są odpowiednio maksymalne dopuszczalne odchylenia do góry i w dół w stosunku do kąta α .

F. Dopuszczalne błędy maksymalne (przyrządy wskazujące i rejestrujące)

1. Na stanowisku próbnym przed instalacją:

a) długość drogi:

1% wiaryscepty lub mniej niż rzeczywista długość, gdy wynosi ona co najmniej 1 kilometr,

b) przyrządek:

3 km/h wiaryscepty lub mniej w stosunku do przyrządek rzeczywistej,

c) czas:

± dwie minuty na dzień, przy maksimum 10 minut w ciągu 7 dni w przypadkach, gdy czas pracy po nakręceniu nie jest krótszy od tego okresu.

2. Przy instalacji:

a) długość drogi:

2% wiaryscepty lub mniej niż rzeczywista długość, gdy wynosi ona co najmniej 1 kilometr,

b) przyrządek:

4 km/h wiaryscepty lub mniej w stosunku do przyrządek rzeczywistej,

c) czas:

± dwie minuty na dzień lub

± 10 minut na siedem dni.

3. W użytkowaniu:

a) długość drogi:

4% wiaryscepty lub mniej niż rzeczywista długość, gdy wynosi ona co najmniej 1 kilometr,

b) przyrządek:

6 km/h wiaryscepty lub mniej w stosunku do przyrządek rzeczywistej,

c) czas:

± dwie minuty na dzień

± lub 10 minut na siedem dni.

4. Maksymalne błędy określone w ust. 1, 2 i 3 są obowiązkowe dla temperatur między 0°C i 40°C, przy czym temperatury są mierzone tu przy przyrządzie.

5. Pomiar maksymalnych błędów określonych w ust. 2 i 3 jest wykonywany w warunkach ustalonych w rozdziale VI.

IV. Wykresówki⁵⁾

A. Wymagania ogólne

1. Wykresówki muszą być takiej jakości, aby nie utrudniały normalnego funkcjonowania przyrządu, a zawarte na nich zapisy były niecierpalne oraz wyraźnie czytelne i dające się zidentyfikować.

Wykresówki muszą zachowywać swoje wymiary i zapisy w normalnych warunkach wilgotności i temperatury.

Ponadto dla każdego członka załogi musi być możliwe wpisywanie na wykresówkach, bez ich uszkodzenia i bez pogorszenia czytelności zapisów, następujących informacji:

(a) jego nazwiska i imienia - przy rozpoczęciu użycia wykresówki,

(b) daty i miejsca rozpoczęcia i zakończenia użycia wykresówki,

(c) numeru rejestracyjnego pojazdu, do którego został przydzielony przed pierwszą podróżą zapisaną na wykresówce i następnie, w przypadku zmiany pojazdu, w trakcie użycia wykresówki,

(d) odczytu z drogomierza:

przed pierwszą podróżą zapisaną na wykresówce,

na końcu ostatniej podróży zapisanej na wykresówce,

w razie zmiany pojazdu podczas dnia pracy (zapis drogomierza pojazdu, do którego był przydzielony, oraz zapis drogomierza pojazdu, do którego będzie przydzielony),

(e) godziny zmiany pojazdu, jeżeli zachodzi taki przypadek.

W normalnych warunkach przechowywania zapisy muszą pozostać wyraźne i czytelne przez okres co najmniej jednego roku.

2. Minimalna pojemność zapisu wykresówek, bez względu na ich rodzaj, musi wynosić 24 godziny.

Jeżeli kilka wykresówek jest ze sobą połączonych w celu zwiększenia pojemności ciągłej rejestracji bez

konieczności interwencji personelu, połączenia między różnymi wykresówkami musi być wykonane w taki

sposób, aby w miejscach przejścia z jednej wykresówki na drugą nie było ani przerw w rejestracji, ani pokrywania się rejestracji.

B. Pola zapisu i ich podział

1. Wykresówki powinny zawierać następujące pola rejestracji:

pole zarezerwowane wyłącznie dla danych dotyczących przyrządek,

pole zarezerwowane wyłącznie dla danych dotyczących długości przebytej drogi,

jedno lub więcej pól dla danych dotyczących okresów prowadzenia, innych okresów pracy i okresów gotowości do pracy, przerw w pracy i odpoczynku kierowców.

2. Pole do rejestracji pr dko ci musi by podzielone na odcinki 20 kilometrów na godzin lub mniejsze. Pr dko odpowiadaj ca ka demu oznaczeniu na podziałce musi by opisana w liczbach naprzeciwko takiego oznaczenia. Symbol "km/h" musi wyst pi co najmniej raz wewn trz tego pola. Ostatnie oznaczenie na podziałce musi si pokrywa z górn granic zakresu pomiaru.

3. Pole do rejestracji długo ci przebytej drogi musi by umieszczone w sposób umo liwiaj cy łatwy odczyt liczby przejechanych kilometrów.

4. Pole lub pola przewidziane do rejestracji czasów, o których mowa w ust pie 1, musz by tak oznaczone, aby było mo liwe wyra ne rozró nienie mi dzy ró nymi okresami czasu.

C. Dane drukowane na wykresówkach

Ka da wykresówka musi posiada , w formie drukowanej, nast puj ce dane:

- nazw i adres lub znak handlowy wytwórcy,
- znak zatwierdzenia typu wykresówki,
- znak zatwierdzenia typu przyrz du lub przyrz dów kontrolnych, w których wykresówka mo e by u ywana,
- górn granic zakresu pomiarowego pr dko ci, wydrukowan w kilometrach na godzin .

Poza tym ka da wykresówka musi posiada , w formie drukowanej, co najmniej jedn podziałk czasu podzielon w taki sposób, eby umo liwia bezpo redni odczyt czasu w odst pach 15-minutowych, a tak e proste okre lenie odst pów 5-minutowych.

D. Wolne pole dla zapisów r cznych

Nale y przewidzie na wykresówkach wolne pole, w celu umo liwienia kierowcy wpisania na nich co najmniej nast puj cych danych:

- nazwiska i imienia kierowcy,
- daty i miejsca rozpocz cia i zako czenia u ywania wykresówki,
- numeru lub numerów rejestracyjnych pojazdu lub pojazdów, do których kierowca jest przydzielony podczas u ywania wykresówki,
- odczytów drogomierza pojazdu lub pojazdów, do których kierowca jest przydzielony podczas u ywania wykresówki,
- godziny zmiany pojazdu.

V. Instalowanie przyrz du kontrolnego

A. Wymagania ogólne

1. Przyrz d kontrolny musi by umieszczony w poje dzie w taki sposób, aby, z jednej strony, kierowca mógł łatwo nadzorowa ze swojego miejsca pr dko ciomierz, drogomierz i zegar i aby, z drugiej strony, wszystkie cz ci tych przyrz dów ł cznie z cz ciami nap dowymi były zabezpieczone przed przypadkowym uszkodzeniem.

2. Musi by mo liwe przystosowanie stałej przyrz du kontrolnego do współczynnika charakterystycznego pojazdu za pomoc odpowiedniego urz dzenia zwanego adapterem.

Pojazdy o kilku współczynnikach przeło enia musz by zaopatrzone w przeł cznik doprowadzaj cy automatycznie te ró ne przeło enia do przeło enia, dla którego przyrz d kontrolny został przystosowany do pojazdu.

3. Po sprawdzeniu przyrz du kontrolnego, podczas pierwszej instalacji, przymocowuje si do pojazdu dobrze widoczn tabliczk pomiarow obok przyrz du lub na samym przyrz dzie. Po ka dej kontroli przez upowa nionego instalatora lub warsztat, wymagaj cej zmiany regulacji samego przyrz du, musi by przymocowana nowa tabliczka, zast puj ca poprzedni .

Na tabliczce musz by podane co najmniej nast puj ce dane:

- nazwisko, adres lub znak handlowy zatwierdzonego instalatora lub warsztatu,
- współczynnik charakterystyczny pojazdu, w formie "w =... obr/km", lub "w = imp/km", rzeczywisty obwód toczny opon kół, w formie "1 =... mm",
- daty wyznaczenia współczynnika charakterystycznego pojazdu oraz rzeczywistego obwodu tocznego opon kół.

B. Piecz towanie

Nast puj ce elementy musz by opiecz towane:

- (a) tabliczka pomiarowa, chyba e jest przymocowana w taki sposób, e nie mo e by zdj ta bez zniszczenia informacji,
- (b) ko cówki poł cze mi dzy przyrz dem kontrolnym a pojazdem,
- (c) adapter i miejsce wł czenia go w obwód,
- (d) przeł cznik w pojazdach o dwóch lub wi cej przeło eniach,
- (e) poł czenia adaptera i przeł cznika z innymi elementami przyrz du kontrolnego,
- (f) osłony, wymagane w rozdziale IIIA ust p 7b).

W szczególnych przypadkach mog by wymagane inne zabezpieczenia przy zatwierdzeniu typu przyrz du kontrolnego, a w decyzji o zatwierdzeniu typu musi by wzmianka dotycz ca umieszczenia tych zabezpiecze .

Tylko zabezpieczenia wymienione w b), c) i e) mog by w nagłych przypadkach usuni te; ka de usuni cie tych zabezpiecze musi mie pisemne uzasadnienie, które zachowuje si do dyspozycji wła ciwego organu.

VI. Sprawdzanie i kontrole

Umawiaj ce si Strony wyznaczaj organy, które b d przeprowadza sprawdzanie i kontrole.

1. Po wiadczeniu przyrz dów nowych lub naprawionych

Ka dy przyrz d nowy lub naprawiony wymaga po wiadczenia, poprzez naniesienie cech (zgodnie z wymaganiami rozdziału V Bf), poprawno ci jego działania oraz dokładnie wskaza i rejestracji danych w granicach ustalonych w rozdziale III F 1.

W tym celu Umawiaj ce si Strony mog wprowadzi uwierzytelnienie pierwotne, polegaj ce na kontroli i potwierdzeniu zgodno ci nowego lub naprawionego przyrz du z zatwierdzonym wzorem i/lub z wymaganiami niniejszego zał cznika i jego suplementów b d mog upowa ni wytwórców lub ich autoryzowanych przedstawicieli do dokonania po wiadczenia.

2. Instalacja

Podczas instalowania w pojeździe przyrząd kontrolny i jego instalacja muszą w całości odpowiadać postanowieniom dotyczącym maksymalnych błędów ustalonych w rozdziale III F 2.

Badania kontrolne powinny być wykonywane przez zatwierzonego instalatora lub warsztat, na jego odpowiedzialność.

3. Kontrole okresowe

a) Sprawdzanie okresowe przyrządów kontrolnych zainstalowanych w pojazdach dokonywane jest co najmniej co dwa lata i może być przeprowadzane między innymi w ramach badań technicznych pojazdów samochodowych.

Kontroli tej będą podlegały:

prawidłowe funkcjonowanie przyrządu,
obecność znaku zatwierdzenia typu na pojeździe,
obecność tabliczki pomiarowej,
nienaruszenie zabezpieczeń przyrządu i innych elementów instalacji,
rzeczywisty obwód ładowczy opon kół.

b) Kontrola dotycząca przestrzegania postanowień rozdziału III F 3 w sprawie maksymalnych błędów w czasie użytkowania powinna być przeprowadzana co najmniej raz na sześć lat z możliwością, dla każdej Umawiającej się Strony, wprowadzenia krótszego terminu dla pojazdów zarejestrowanych na jej terytorium. Kontrola ta obowiązkowo obejmuje wymianę tabliczki pomiarowej.

4. Pomiar błędów

Pomiar błędów po instalacji i podczas użytkowania dokonywany jest w następujących warunkach, które należy uznać za normalne warunki badań:

pojazd bez ładunku, w normalnych warunkach jazdy,
ciężar nie w oponach zgodnie z instrukcjami wytwórcy,
używanie opon w granicach dopuszczonych przez obowiązujące przepisy,
ruch pojazdu: pojazd musi być napędzany za pomocą własnego silnika i porusza się po linii prostej, po nawierzchni poziomej, z prędkością 50 ± 5 km/h; badanie może być również przeprowadzone na właściwym stanowisku badawczym, pod warunkiem że jego dokładność będzie porównywalna.

Załącznik - Suplement 2

Znak zatwierdzenia typu i decyzja

I. Znak zatwierdzenia typu

1. Znak zatwierdzenia typu składa się:

z prostokąta, w którym znajduje się litera "e", po której następuje numer wyróżniający dane państwo, które zatwierdziło typ, zgodnie z następującymi znakami umownymi:

Niemcy	-	1
Francja	-	2
Włochy	-	3
Niderlandy	-	4
Szwecja	-	5
Belgia	-	6
Republika Czeska	-	8
Hiszpania	-	9
Jugosławia	-	10
Zjednoczone Królestwo	-	11
Austria	-	12
Luksemburg	-	13
Norwegia	-	16
Dania	-	18

Rumunia	-	19
Polska	-	20

Portugalia	-	21
Federacja Rosyjska	-	22
Grecja	-	23
Irlandia	-	24
Chorwacja	-	25
Słowenia	-	26
Słowacja	-	27
Białoruś	-	28
Estonia	-	29
Republika Mołdowa	-	30
Bosnia i Hercegowina	-	31
Łotwa	-	32

sposób przydzielenia kolejnych numerów:

(i) państwom - stronom Umowy z 1958 r. dotyczącej jednolitych warunków i wzajemnego uznawania zatwierdzenia typu lub homologacji wyposażenia i części pojazdów samochodowych - te same numery, które są przydzielone tym państwom w powyższej umowie,

(ii) państwom, które nie są stronami Umowy z 1958 r. - w porządku chronologicznym ratyfikowania lub przystąpienia do niniejszej umowy,

oraz

z numeru zatwierdzenia typu, odpowiadającego numerowi decyzji o zatwierdzeniu typu wystawionej dla przyrządu kontrolnego lub wykresówki, umieszczonego w jakimkolwiek punkcie jak najbliższej prostokąta.

UWAGA: W celu zapewnienia w przyszłości zgodności między znakami w Umowie z 1958 r. i znakami określonymi w Umowie AETR, nowym Umowiającym się Stronom należy w obu umowach przydzielić te same liczby.

2. Znak zatwierdzenia typu powinien znajdować się na tabliczce znamionowej każdego przyrządu i na każdej wykresówce. Musi być niecierpalny i zawsze dobrze czytelny.

3. Wymiary znaku zatwierdzenia typu podane na rysunku poniżej są wyrażone w milimetrach i są wielkościami minimalnymi. Stosunki między wymiarami muszą być przestrzegane.

patrz oryginał

(1) Liczby podane w powyższej tabliczce mają charakter przykładowy.

II. Decyzja zatwierdzenia typu

Umawiająca się Strona, po zatwierdzeniu typu, wydatkującemu się decyzję sporządzoną według poniższego wzoru. W celu powiadomienia innej Umawiającej się Strony o zatwierdzonych typach lub ewentualnych cofnięciach zatwierdzenia typu każda Umawiająca się Strona wykorzystuje kopie niniejszego dokumentu.

DECYZJA ZATWIERDZENIA TYPU

Nazwa właściwego organu administracyjnego

Informacja dotycząca⁶⁾:

- zatwierdzenia typu przyrządu kontrolnego
- cofnięcia zatwierdzenia typu przyrządu kontrolnego
- zatwierdzenia typu wykresówki
- cofnięcia zatwierdzenia typu wykresówki

Nr decyzji.....

1. Znak fabryczny lub handlowy
2. Nazwa wzoru przyrządu
3. Nazwa wytwórcy
4. Adres wytwórcy
5. Przedstawiony do zatwierdzenia dnia
6. Laboratorium badawcze
7. Data i numer protokołu badania
8. Data zatwierdzenia typu
9. Data cofnięcia zatwierdzenia typu
10. Wzór (wzory) przyrządu (przyrządów) kontrolnego (kontrolnych), do którego (których) jest przeznaczona wykresówka
11. Miejscowość
12. Data
13. Załączane dokumenty opisowe
14. Uwagi

.....
(podpis)

PROTOKÓŁ PODPISANIA⁷⁾ (1 LIPCA 1970)

Przy podpisywaniu Umowy europejskiej dotyczącej pracy załóg pojazdów wykonujących międzynarodowe przewozy drogowy, niej podpisani, należycie w tym celu upoważnieni, uzgodnili, co następuje:

Umawiające się Strony oświadczają, że niniejsza Umowa nie rozstrzyga zagadnienia dotyczącego postanowień, które mogłyby opracowane w odpowiednich przypadkach w przyszłości odnośnie do czasu trwania oraz porządku dnia pracy.

Do artykułu 4 umowy (obecnie art. 2)

Postanowienia artykułu 4 ust. 1 nie będą interpretowane jako wymagające stosowania poza tym państwem, w którym pojazd wykonujący działalność jest zarejestrowany, postanowień o zakazie ruchu w niektórych dniach lub niektórych godzinach, które mogą obowiązywać w tym państwie w odniesieniu do niektórych kategorii pojazdów. Postanowienia artykułu 4 ust. 2 nie będą interpretowane jako zabraniające Umawiającej się Stronie wymagania przestrzegania na jej terytorium przepisów jej ustawodawstwa krajowego, które zabraniają ruchu niektórych kategorii pojazdów w niektórych dniach lub w niektórych godzinach.

Każda Umawiająca się Strona, będąca stroną specjalnego porozumienia, o którym mowa w artykule 4 ust. 2 niniejszej umowy, które zezwala na wykonywanie przewozów międzynarodowych rozpoczynających się i kończących się na terytoriach stron wymienionego specjalnego porozumienia przez pojazdy zarejestrowane na terytorium któregośkolwiek państwa, które będąc Umawiającą się Stroną niniejszej umowy nie jest stroną wymienionego specjalnego porozumienia, może uczynić warunkiem przy zawarciu dwustronnych lub wielostronnych porozumień zezwalających na wykonywanie takich przewozów, że załogi wykonujące te przewozy na terytoriach państw będących stronami wymienionego specjalnego porozumienia będą stosowały postanowienia wymienionego specjalnego porozumienia.

Do artykułu 12 umowy⁸⁾

Niej podpisani zobowiązują się po wejściu w życie niniejszej umowy rozważyć zagadnienie wprowadzenia do niej, w formie zmiany, postanowienia przewidującego zastosowanie przyrzędu kontrolnego zatwierdzonego typu, który umieszczony w pojeździe zastąpiłby, w miarę możliwości, indywidualną księczkę kontrolną.

Do artykułu 14 umowy (obecnie art. 12)

Umawiające się Strony uznają za wskazane, aby:

- każda Umawiająca się Strona przedsięwzięła środki niezbędne dla zapewnienia możliwości cigania naruszeń postanowień niniejszej umowy nie tylko wtedy, gdy zostaną popełnione na jej terytorium, lecz również wtedy, gdy zostaną popełnione na terytorium innego państwa w czasie wykonywania międzynarodowego przewozu drogowego przez pojazd zarejestrowany przez tę Umawiającą się Stronę,
- okazywały one wzajemną pomoc w celu karania za popełnione naruszenia.

Do załącznika do umowy (indywidualna księczka kontrolna)⁹⁾

W odstępstwie od ustępu 4 ogólnych postanowień załącznika do niniejszej umowy Szwajcaria może nie wymagać od pracodawców podpisywania raportów tygodniowych w indywidualnych księczkach kontrolnych.

Na dowód czego niej podpisani, należycie w tym celu upoważnieni, podpisali niniejszy protokół.

Sporządzono w Genewie dnia 1 lipca tysiąc dziewięćset siedemdziesiątego roku, w jednym egzemplarzu, w językach angielskim i francuskim, przy czym oba teksty są jednakowo autentyczne.

1) Według numeracji tekstu jednolitego. Również następuje powoływanie się na postanowienia tej umowy podawane jest według numeracji tekstu jednolitego.

2) Notyfikacja z dnia 25 marca 1971 r., złożona na podstawie art. 17 ust. 1, rząd Wielkiej Brytanii poinformował Sekretarza Generalnego NZ, że umowa niniejsza będzie objęta również wyspą Man.

4) Tekst umowy sprostowany obwieszczeniem z dnia 4.08.2008 r. (Dz.U. z 2009 r. Nr 190, poz. 1479), które wchodzi w życie 12.11.2009 r.

5) Tarcza rejestrująca w postaci wykresu wskazania przyrzędu kontrolnego.

5) Tarcza rejestrująca w postaci wykresu wskazania przyrzędu kontrolnego.

6) Wykreślić niepotrzebne pozycje.

7) Tekst z dnia 1 lipca 1970 r.

8) Dawny tekst i numeracja z dnia 1 lipca 1970 r. (zrealizowano zmianę nr 2 do umowy, która weszła w życie dnia 24 kwietnia 1992 r.).

9) Tekst uchylony.