

## OŚWIADCZENIE RZĄDOWE

z dnia 30 sierpnia 1999 r.

**w sprawie ratyfikacji przez Rzeczpospolitą Polską Umowy europejskiej dotyczącej pracy załóg pojazdów wykonujących międzynarodowe przewozy drogowe (AETR), sporządzonej w Genewie dnia 1 lipca 1970 r., oraz ogłoszenia jednolitego tekstu tej umowy.**

(Dz. U. z dnia 24 listopada 1999 r.)

Podaje się niniejszym do wiadomości, że zgodnie z postanowieniem artykułu 14 ustęp 3<sup>1</sup> Umowy europejskiej dotyczącej pracy załóg pojazdów wykonujących międzynarodowe przewozy drogowe (AETR), sporządzonej w Genewie dnia 1 lipca 1970 r., został złożony dnia 14 lipca 1992 r. Sekretarzowi Generalnemu Narodów Zjednoczonych jako depozytariuszowi powyższej umowy dokument ratyfikacyjny Rzeczypospolitej Polskiej do wspomnianej umowy.

Zgodnie z postanowieniem artykułu 14 ustęp 5 powyższej umowy weszła ona w życie w stosunku do Polski dnia 10 stycznia 1993 r.

Jednocześnie podaje się do wiadomości, co następuje:

1. Zgodnie z artykułem 14 ustęp 4 wskazanej wyżej umowy weszła ona w życie dnia 5 stycznia 1976 r.  
2. W oparciu o postanowienia i w trybie artykułu 21 powyższej umowy przyjęto zmiany, które weszły w życie w następujących 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 wyżej umowy, uwzględniający nowelizacje wprowadzone powyższymi zmianami, ogłasza się w załączniku do niniejszego oświadczenia rządowego.

4. Zgodnie z artykułem 14 ustęp 4 i 5 powyższej umowy następujące państwa stały się jej stronami, składając dokumenty ratyfikacyjne lub przystąpienia bądź oświadczenia o sukcesji w niżej podanych datach:

Andora	dnia 13 lutego 1997 r.
Austria	dnia 11 czerwca 1975 r.
Azerbejdżan	dnia 16 sierpnia 1996 r.
Belgia	dnia 30 grudnia 1977 r.
Białoruś	dnia 5 kwietnia 1993 r.
Bośnia 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 oświadczeń 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:

Przystępując do umowy Socjalistyczna Republika Czechosłowacji oświadcza, zgodnie z artykułem 19 umowy, że nie uważa się za związaną postanowieniami artykułu 18 ustęp 2 i 3 niniejszej umowy.

Deklaracja:

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

Uwaga: Czechosłowacja przystąpiła do umowy w dniu 5 grudnia 1975 r. wraz z zastrzeżeniem i oświadczeniem. 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 Belgię)

#### FINLANDIA

(identyczna deklaracja jak złożona przez Belgię)

#### FRANCJA

(identyczna deklaracja jak złożona przez Belgię)

#### HISZPANIA

- (a) Rząd Hiszpanii korzysta z pierwszych dwóch opcji przewidzianych w artykule 5 ustęp 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) Rząd Hiszpanii składa zastrzeżenia przewidziane dla art. 19 ust. 1 niniejszej umowy i zgodnie z tym nie czuje się związany przez artykuł 18 ustęp 2 i 3 niniejszej umowy.
- (c) Rząd Hiszpanii wybiera wariant (a) procedur ustalonych w ustępie 6 załącznika zatytułowanego "indywidualny zeszyt kontrolny".

#### IRLANDIA

(oświadczenie identyczne jak złożone przez Belgię)

#### LUKSEMBURG

(taka sama deklaracja jak złożona przez Belgię)

#### NIDERLANDY

Oświadczenie złożone przy podpisywaniu:

Rząd Królestwa Niderlandów ratyfikuje niniejszą umowę jedynie wówczas, gdy prawodawstwo Europejskiej Wspólnoty Gospodarczej będzie zgodne z jej przepisami.

Przy ratyfikacji:

(deklaracja identyczna jak złożona przez Belgię)

#### NIEMCY

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

#### POLSKA

Zastrzeżenie złożone przy podpisywaniu:

"Polska Rzeczpospolita Ludowa uważa, że niniejsza umowa powinna być otwarta i umożliwiać udział wszystkim państwom europejskim bez jakiegokolwiek dyskryminacji".

Oświadczenie złożone w dokumencie ratyfikacyjnym:

"Rzeczpospolita Polska nie podtrzymuje zastrzeżenia co do niestosowania artykułu 18 ustęp 2 i 3 (poprzednio: artykuł 20 ustęp 2 i 3) powyższej umowy, złożonego przy jej podpisywaniu".

#### FEDERACJA ROSYJSKA

Zastrzeżenie w odniesieniu do przepisów artykułu 18 ustęp 2 i 3:

Związek Socjalistycznych Republik Radzieckich nie czuje się związany zasadami wyrażonymi w artykule 18 ustęp 2 i 3 Umowy europejskiej dotyczącej pracy załóg pojazdów wykonujących międzynarodowe przewozy drogowe (AETR) i stwierdza, że celem przedłożenia do arbitrażu jakiegokolwiek rozbieżności między Umawiającymi się Stronami dotyczących interpretacji lub stosowania Umowy europejskiej (AETR) zgoda wszystkich stron, których rozbieżność dotyczy, powinna być wymagana w każdym poszczególnym wypadku, natomiast arbitrami powinny być wyłącznie osoby wyznaczone przez ogólną ugodę stron, których rozbieżność dotyczy.

Deklaracja w odniesieniu do artykułu 17:

Związek Socjalistycznych Republik Radzieckich uważa za niezbędne oświadczyć, że przepisy z artykułu 17 Umowy europejskiej dotyczącej pracy załóg pojazdów wykonujących międzynarodowe przewozy drogowe (AETR), odnośnie do zwiększenia liczebności państw, których Umowa europejska (AETR) dotyczy, o terytoria powiązań międzynarodowych, za które są one odpowiedzialne, są sprzeczne z deklaracją Zgromadzenia Ogólnego Organizacji Narodów Zjednoczonych odnośnie do zagwarantowania niepodległości krajom kolonialnym i ludności (rezolucja Zgromadzenia Ogólnego 1514 (XV) z dnia 14 grudnia 1960 r., proklamująca konieczność bezwarunkowego i jak najszybszego zniesienia kolonializmu i wszystkich jego form oraz przejawów).

#### SŁOWACJA

(zastrzeżenie i deklaracja identyczne jak Republiki Czeskiej)

#### ZJEDNOCZONE KRÓLESTWO WIELKIEJ BRYTANII I IRLANDII PÓŁNOCNEJ<sup>2</sup>

(taka sama deklaracja jak złożona przez Belgię)

#### Uwagi:

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

W tym względzie powiadomienia, dokonane zgodnie z artykułem 21 (2) (b) niniejszej umowy, były odebrane przez Królestwo Niderlandów w dniu 28 lipca 1982 r. i przez rząd czechosłowacki w dniu 30 lipca 1982 r.

W notyfikacji otrzymanej w dniu 28 stycznia 1983 r. rząd Królestwa Niderlandów powiadomił Sekretarza Generalnego zgodnie z przepisami artykułu 21 o akceptacji ww. nowelizacji. Nie poczyniono żadnych zastrzeżeń ze strony rządu czechosłowackiego odnośnie do wygaśnięcia okresu dziewięciomiesięcznego następującego po zakończeniu sześciu miesięcy od daty powiadomienia depozytariusza przez przedstawienie proponowanych notyfikacji (w dniu 2 lutego 1982 r.); nowelizacje są uważane za zaakceptowane zgodnie z przepisami artykułu 21 (6) i weszły w życie w dniu 3 sierpnia 1983 r., tzn. pod koniec dalszego okresu trzech miesięcy.

Inne proponowane nowelizacje miały następującą postać:

PropozycjaData opublikowaniaData wejścia w życie

Norwegia24 czerwca 1991 r.24 kwietnia 1992 r.

Norwegia\*30 sierpnia 1993 r.28 lutego 1995 r.

\* W tym względzie powiadomienie przeprowadzone zgodnie z przepisami artykułu 21 (2) (b) niniejszej umowy było odebrane przez rząd Królestwa Niderlandów w dniu 28 lutego 1994 r. W konsekwencji w powiadomieniu odebrany dnia 29 listopada 1994 r. rząd Królestwa Niderlandów powiadamia Sekretarza Generalnego zgodnie z przepisami artykułu 21 o swojej akceptacji proponowanych przez Norwegię 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.

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

2 Notyfikacją z dnia 25 marca 1971 r., złożoną na podstawie art. 17 ust. 1, rząd Wielkiej Brytanii poinformował Sekretarza Generalnego NZ, że umową niniejszą będzie objęta również wyspa Man.

## **ZAŁĄCZNIK**

Przekład

### **UMOWA EUROPEJSKA dotycząca pracy załóg pojazdów wykonujących międzynarodowe przewozy drogowe (AETR)**

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 środków dla zapewnienia przestrzegania takiego uregulowania,

uzgodniły, co następuje:

#### **Artykuł 1**

#### **Określenia**

W rozumieniu 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 właściwy organ kraju rejestracji pojazdu;
- (g) "przewóz drogowy" oznacza każde przemieszczenie pojazdu w stanie próżnym lub ładownym po drogach otwartych do użytku publicznego, przeznaczonych 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 określoną 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 ujęte w żadnych przepisach prawnych lub porządkowych.  
Za usługi regularne uznaje się również te usługi, które zapewniają przewóz określonych kategorii osób, z wyłączeniem innych podróży, 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 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 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 będąc kierowcą w rozumieniu ustępu (j) niniejszego artykułu,
  - (ii) "konduktora", tzn. osobę towarzyszącą kierowcy pojazdu samochodowego przeznaczonych 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 00:00 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 w stosunku do niego lub do nich postanowień niniejszej umowy;
- (b) o ile 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, 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 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, 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 nadzwyczajnych lub przeznaczone do zadań ratownictwa;
8. Wyspecjalizowane pojazdy przeznaczone do zadań medycznych;
9. Pojazdy przewożące wyposażenie cyrkowe i wesółych miasteczek;
10. Wyspecjalizowane pojazdy pomocy technicznej;
11. Pojazdy przechodzące próby drogowe w celach ulepszeń 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 państw nie będących stronami niniejszej umowy**

1. Każda Umawiająca się Strona będzie stosować na swym terytorium do międzynarodowego przewozu drogowego wykonywanego jakimkolwiek pojazdem zarejestrowanym na terytorium państwa nie będącego 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 przyrzędu kontrolnego, odpowiadającego specyfikacjom załącznika do niniejszej umowy, żądać tylko dziennych wykresówek 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 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 ukończone 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 ukończone 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 niezbędne doświadczenie;
- (c) posiadać świadectwo kwalifikacji zawodowych, uznane przez jedną z Umawiających się Stron, stwierdzające ukończone szkolenie dla kierowców pasażerskich przewozów drogowych.

## **Artykuł 6**

### **Okresy prowadzenia**

1. Całkowity okres prowadzenia pomiędzy każdymi dwoma okresami dziennego odpoczynku lub między okresem dziennego i tygodniowego odpoczynku, zwany dalej "dziennym okresem prowadzenia", nie może przekroczyć dziewięciu godzin. Może być przedłużony dwukrotnie w każdym tygodniu do dziesięciu godzin.

Kierowca musi, po nie więcej niż sześciu dziennych okresach prowadzenia, wziąć tygodniowy okres odpoczynku, określony w artykule 8 ustęp 3.

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 międzynarodowego przewozu pasażerów, innego niż usługi regularne, terminy "sześciu" 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 dziewięćdziesięciu godzin.

## **Artykuł 7**

### **Przerwy**

1. Po czteroipółgodzinnym 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 piętnaście minut, rozłożonymi na okres prowadzenia lub bezpośrednio po tym okresie w sposób zgodny z postanowieniami ustępu 1.

3. Podczas tych przerw kierowca nie może wykonywać innej pracy. 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 "inna praca".

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

## **Artykuł 8**

### **Czas odpoczynku**

1. W każdym dwudziestoczworgodzinnym okresie kierowca korzysta z dziennego okresu odpoczynku wynoszącego co najmniej jedenaście kolejnych godzin, który to okres może być skrócony do minimum dziewięciu 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 zwiększona 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 nie mniej niż osiem kolejnych godzin.

3. W trakcie każdego tygodnia jeden z okresów odpoczynku, o którym mowa w ustępach 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, jeśli będzie on odbierany w miejscu normalnej bazy pojazdu lub w miejscu zamieszkania kierowcy, albo do minimum dwudziestu czterech kolejnych godzin, jeśli jest odbierany gdzie indziej. Każde skrócenie będzie rekompensowane równoważnym okresem odpoczynku odbieranym łącznie 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 ustęp 1 akapit czwarty, tygodniowy okres odpoczynku można przełożyć do tygodnia następującego po tygodniu, za który ten odpoczynek przysługuje, i można 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 ośmiogodzinnego i będzie udzielony na żądanie 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 ustępu 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 są spełnione następujące warunki:

- musi istnieć możliwość spędzenia tej części dziennego okresu odpoczynku, która jest wykorzystywana, na łądzie 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 żadnym razie nie może przekroczyć jednej godziny przed wejściem na pokład lub zejściem z pokładu, przy czym formalności celne są włączone do operacji 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**

### **Wyjątki**

Pod warunkiem że nie zagraża 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 osób, pojazdu lub jego ładunku. Kierowca musi podać rodzaj i powód odstąpienia od rejestracji w wykresówce przyrzędu kontrolnego lub w swojej karcie dziennej.

## **Artykuł 10**

### **Przyrząd kontrolny**

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

- (a) Przyrząd kontrolny powinien, jeśli chodzi o konstrukcję, instalację, działanie i kontrolę, odpowiadać wymaganiom niniejszej umowy i załącznika, który stanowi integralną część tej umowy. Uznaje się, że przyrząd kontrolny, 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 przyrzędu kontrolnego zainstalowanego w pojeździe nie jest możliwe, każdy członek załogi wpisze do swojej wykresówki<sup>\*)</sup>, stosując odpowiednie oznaczenie graficzne, informacje dotyczące okresów jego pracy zawodowej i okresów odpoczynku.
- (c) Jeżeli członkowie załogi nie są w stanie skorzystać z przyrzędu, ponieważ są oddaleni od pojazdu, zamieszczą ręcznie na wykresówce, stosując odpowiednie oznaczenia graficzne, różne okresy odpowiadające 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 włączenie i obsługę przyrzędu kontrolnego, a w wypadku awarii jak najszybszą jego naprawę.

<sup>\*)</sup> Tarcza rejestrująca w postaci wykresu wskazania przyrzędu kontrolnego.



2. Pracodawca wydaje kierowcom wystarczającą ilość wykresówek, mając 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 przyrządzie 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, 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. 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**

### **Środki zapewniające 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:

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

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

4. Jeżeli wyniki kontroli drogowej wobec kierowcy pojazdu zarejestrowanego na terytorium innej Umawiającej się Strony dają podstawę sądzić, 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 wyjaśnienia 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 osiemdziesiątego 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 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 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 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, któremu 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 czuje się związane postanowieniem artykułu 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 jakiegokolwiek 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 sprzeciwi się przyjęciu tego zastrzeżenia. W innym przypadku zastrzeżenie nie będzie przyjęte, a jeżeli państwo, które złożyło to zastrzeżenie, nie wycofa go, złożenie przez to państwo dokumentu ratyfikacji lub przystąpienia będzie bezskuteczne. Przy stosowaniu postanowienia niniejszego ustępu sprzeciwy państw, których przystąpienie lub

ratyfikacja z mocy niniejszego ustępu są bezskuteczne na skutek wniesionych przez nie zastrzeżeń, będą 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 złożyła 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 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 zwołaną 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 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 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, 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 dwóch 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 2 niniejszego artykułu, to datę będzie stanowił data 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 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, 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 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 których mowa w artykułach 20 i 21 niniejszej umowy, Sekretarz Generalny Organizacji Narodów Zjednoczonych zawiadomi 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) oświadczeniach 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, ważność 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 przekaże jej kopie należycie uwierzytelnione każdemu z państw wymienionych w artykule 14 ustęp 1 niniejszej umowy.

Na dowód czego niżej podpisani, będąc do tego należycie upełnomocnieni, podpisali niniejszą umowę.

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**

**PRZYRZĄD KONTROLNY**  
**POSTANOWIENIA OGÓLNE**

**I. Zatwierdzenie typu**

**Artykuł 1**

Każdy wniosek w sprawie zatwierdzenia typu przyrządu kontrolnego lub wykresówki jest zgłaszany do Umawiającej się Strony, razem z odpowiednimi specyfikacjami, przez producenta lub jego przedstawiciela. Dla takiego samego typu przyrządu kontrolnego lub wykresówki można zgłosić wniosek tylko do jednej Umawiającej się Strony.

**Artykuł 2**

Każda Umawiająca się Strona zatwierdza typ każdego przyrządu kontrolnego lub wykresówki, jeżeli odpowiadają przepisom suplementu 1 do tego załącznika i jeżeli Umawiająca się Strona jest w stanie nadzorować zgodność produkcji z zatwierdzonym typem przyrządu.

Wszelkie modyfikacje lub uzupełnienia do zatwierzonego typu muszą otrzymać dodatkowe zatwierdzenie od tej Umawiającej się Strony, która pierwotnie zatwierdziła typ przyrządu.

**Artykuł 3**

Umawiające się Strony wydadzą ubiegającemu się znak zatwierdzenia typu zgodny z wzorem zamieszczonym w suplemencie 2 dla każdego typu przyrządu kontrolnego lub wykresówki, które zostały zatwierdzone stosownie do artykułu 2.

**Artykuł 4**

Właściwe organy Umawiającej się Strony, którym przedłożono wniosek w sprawie zatwierdzenia typu, przesyłają w ciągu miesiąca właściwym organom innych Umawiających się Stron kopię decyzji o zatwierdzeniu typu wraz z kopią niezbędnych specyfikacji bądź powiadamiają je o odmowie zatwierdzenia typu dla każdego typu przyrządu kontrolnego lub wykresówki, które zatwierdzają lub którym odmawiają zatwierdzenia typu; w razie odmowy powiadamiają również o przyczynach swojej decyzji.

**Artykuł 5**

1. Jeżeli Umawiająca się Strona, która zatwierdziła typ zgodnie z artykułem 2, stwierdzi, że przyrząd 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. Umawiająca się Strona, która zatwierdziła typ, musi stwierdzić wygaśnięcie decyzji o zatwierdzeniu typu, jeżeli zatwierdzony przyrząd kontrolny lub zatwierdzona wykresówka są niezgodne z niniejszym załącznikiem, łącznie z suplementami do niego, bądź wykazują w użyciu jakąś ogólną wadę powodującą, że nie nadają się do celu, do którego są przeznaczone.

3. Jeżeli Umawiająca się Strona, która zatwierdziła typ, zostanie zawiadomiona przez inną Umawiającą się Stronę 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. Umawiająca się Strona, która stwierdziła, że miał miejsce jeden z przypadków, wymienionych w ustępie 2, może zabronić, do czasu nowego powiadomienia, wprowadzania do obrotu lub użytkowania przyrządów kontrolnych lub wykresówek. To samo stosuje się w przypadkach wymienionych w ustępie 1 w odniesieniu do przyrządów 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 Umawiających się 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 Umawiająca się Strona, która zatwierdziła typ, kwestionuje zaistnienie jakiegoś przypadku wyszczególnionego w ustępach 1 lub 2, o których została powiadomiona, zainteresowane Umawiające się Strony będą dążyły do rozstrzygnięcia spornej kwestii.

## **Artykuł 6**

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

2. Właściwe organy każdej Umawiającej się Strony określają w decyzji o zatwierdzeniu typu wzór wykresówki, typ lub typy przyrządu kontrolnego, w którym ta wykresówka może być używana.

## **Artykuł 7**

Żadna Umawiająca się Strona nie może odmówić zarejestrowania bądź zabronić wprowadzenia do ruchu lub używania pojazdów, wyposażonych w przyrząd kontrolny, z powodów związanych z takim wyposażeniem, jeżeli przyrząd 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 przyrządu kontrolnego lub wykresówki, podjęta na podstawie niniejszego załącznika, musi być szczegółowo umotywowana. O takiej decyzji należy powiadomić Stronę zainteresowaną, ze wskazaniem środków odwoławczych, zgodnie z ustawodawstwem obowiązującym w Umawiających się Stronach, oraz terminów, w których można wnieść odwołanie.

## **II. Instalacja i kontrola**

### **Artykuł 9**

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

2. Uprawniony instalator lub warsztat umieszczają specjalną cechę na zakładanych przez siebie zabezpieczeniach. Właściwe organy każdej Umawiającej się 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. Zgodność instalacji przyrządu kontrolnego z wymaganiami niniejszego załącznika jest poświadczona przez tabliczkę pomiarową, przymocowaną zgodnie z warunkami przewidzianymi w suplemencie 1.

## **III. Użytkowanie przyrządów 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 dołączyć wykresówkę uszkodzoną do zastępującej ją wykresówki rezerwowej.

2. Kierowcy powinni używać wykresówek każdego dnia, w którym kierują pojazdem, począwszy od chwili przejścia pojazdu. Wykresówka nie powinna być wyjęta przed końcem dziennego okresu pracy, chyba że jej wyjęcie następuje na polecenie upoważnionej osoby. Żadna 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 odręcznie, automatycznie lub za pomocą innych środków, w sposób czytelny i bez zabrudzeń.

W przypadku gdy w pojeździe znajduje się więcej niż jeden kierowca, wykresówki powinny być prowadzone w taki sposób, aby informacje przewidziane w suplemencie 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 dziewięciu 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 dokonują.

4. Na każde żądanie funkcjonariuszy służb kontrolnych kierowca musi być w stanie przedstawić wykresówki z bieżącego tygodnia oraz wykresówki za ostatni dzień tygodnia poprzedniego, podczas którego prowadził pojazd.

## **ZAŁĄCZNIK**

### **-Suplement 1**

## **WYMAGANIA DOTYCZĄCE KONSTRUKCJI, BADAŃ, 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 urządzenia rejestrujące zapisują w sposób ciągły informacje, które mają być zarejestrowane;
- (c) "stała przyrządu kontrolnego" oznacza cechę charakterystyczną wyrażoną liczbowo, podającą 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 cechę charakterystyczną wyrażoną liczbowo, podającą wartość sygnału wejściowego emitowanego przez część pojazdu, łączącą go z przyrządem kontrolnym (wał wyjściowy skrzyni biegów w niektórych przypadkach, oś 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 toczny opon kół" oznacza średnią z 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:  $l=...mm$ .

### **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 - każdej przerwy przekraczającej 100 milisekund w zasilaniu energią przyrządu kontrolnego (z wyjątkiem oświetlenia), w zasilaniu przetwornika pomiarowego długości drgań i prędkości, oraz każdej 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:
  - długość przebytej drogi (licznik długości drogi),
  - prędkość (prędkościomierz),
  - czas (zegar),
- (b) przyrządy rejestrujące:
  - długość przebytej drogi,
  - prędkość,
  - jeden lub więcej przyrządów rejestrujących czas, odpowiadających wymaganiom określonym w rozdziale III C ustęp 4,
- (c) urządzenie znakujące, wskazujące na wykresówce:
  - każde otwarcie przyrządu zawierającego tę wykresówkę,
  - w przypadku przyrządu elektronicznego określonego w punkcie 7 rozdziału II - każdą przerwę przekraczającą 100 milisekund w zasilaniu energią przyrządu kontrolnego (z wyjątkiem oświetlenia), najpóźniej w momencie ponownego włączenia zasilania,
  - w przypadku przyrządu elektronicznego określonego w punkcie 7 rozdziału II - każdą przerwę przekraczającą 100 milisekund w zasilaniu energią przetwornika długości drogi i prędkości oraz każdą przerwę w przewodzeniu sygnału do przetwornika długości drogi i prędkości.

2. Ewentualne istnienie w przyrządzie kontrolnym innych przyrządów niż wymienione powyżej nie może powodować zakłóceń we 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 zmiana części składowej 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) częstotliwość własna i tłumienie przyrządu pomiarowego muszą być takie, aby przyrządy wskazujące i rejestrujące prędkość mogły, w zakresie pomiarowym, nadążać za przyspieszeniami do  $2 \text{ m/s}^2$ , 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, nieoślepiające 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 można zabezpieczyć.

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 możliwe wyraźne 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 (prędkościomierz):

- (a) podziałka prędkości w zakresie pomiarowym musi być jednolicie podzielona co 1, 2, 5 lub 10 kilometrów na godzinę. Wartość działki elementarnej prędkości (odległość 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 ze wskazówką odległość między wskazówką i podzielną 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 umożliwiający prawidłowe umieszczenie wykresówki, tak aby zapewnić 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 ciągły i jednostajny, o prędkości minimalnej 7 milimetrów na godzinę, mierzonej na wewnętrznej granicy pierścienia oznakowania ograniczającego przestrzeń zapisu prędkości. W przyrządach 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 każdego 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 osiągających górną granicę 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 są spełnione następujące warunki:

ślad 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 śladu wykreślonego przez pisak i szerokością strefy przeznaczonej do zapisu prędkości nie jest mniejszy niż 2,4:1, bez względu na formę wykresówki, różne oznaczenia na podziałce czasu muszą przechodzić przez pole zapisu według krzywej o tym samym promieniu co ślad wyznaczony przez pisak. Odległość między 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) przyrząd 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: WZÓR - czas prowadzenia pojazdu (jazdy),
  - (ii) za pomocą znaku: WZÓR - wszystkie inne okresy pracy,
  - (iii) za pomocą znaku: WZÓR - czas gotowości do pracy,

tnz. 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: WZÓR - 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 WZÓR na wykresówkach używanych w pojazdach zarejestrowanych na jej terytorium,

- (b) charakterystyka śladów, 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 różnice w grubości odnośnych śladów 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. Przyrząd 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 przyrządu kontrolnego 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 "Vmin ... km/h, Vmax ... 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 prędkości w formie wskazanej w ustępie 1,

dopuszczalny kąt pracy, jeżeli tachograf jest wrażliwy na przechyły w takim stopniu, że jego błędy wskazań mogą przekroczyć błędy graniczne dopuszczalne:

WZÓR

gdzie  $\alpha$  jest kątem mierzonym od położenia poziomego przedniej podzielnicy (skierowanej do góry) przyrządu, dla którego przyrząd jest wzorcowany,  $\beta$  i  $\lambda$  zaś wyrażają odpowiednio maksymalne dopuszczalne odchylenia do góry i w dół w stosunku do kąta  $\alpha$ .

#### F. Dopuszczalne błędy maksymalne (przyrządy wskazujące i rejestrujące)

1. Na stanowisku próbnym przed instalacją:

a) długość drogi:

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

b) prędkość:

3 km/h więcej lub mniej w stosunku do prędkości rzeczywistej,

c) czas:

$\pm$  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% więcej lub mniej niż rzeczywista długość, gdy wynosi ona co najmniej 1 kilometr,
  - b) prędkość:  
4 km/h więcej lub mniej w stosunku do prędkości rzeczywistej,
  - c) czas:  
dwie minuty na dzień lub  
10 minut na siedem dni.
3. W użytkowaniu:
  - a) długość drogi:  
4% więcej lub mniej niż rzeczywista długość, gdy wynosi ona co najmniej 1 kilometr,
  - b) prędkość:  
6 km/h więcej lub mniej w stosunku do prędkości rzeczywistej,
  - c) czas:  
± dwie minuty na dzień  
± lub 10 minut na siedem dni.
4. Maksymalne błędy określone w ustępach 1, 2 i 3 są obowiązujące dla temperatur między 0°C i 40°C, przy czym temperatury są mierzone tuż przy przyrządzie.
5. Pomiar maksymalnych błędów określonych w ustępach 2 i 3 jest wykonywany w warunkach ustalonych w rozdziale VI.

#### IV. Wykresówki<sup>\*)</sup>

##### A. Wymagania ogólne

1. Wykresówki muszą być takiej jakości, aby nie utrudniały normalnego funkcjonowania przyrządu, a zawarte na nich zapisy były nieścieralne 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 używania wykresówki,
- (b) daty i miejsca rozpoczęcia i zakończenia używania wykresówki,
- (c) numeru rejestracyjnego pojazdu, do którego został przydzielony przed pierwszą podróżą zapisaną na wykresówce i następnie, w przypadku zmiany pojazdu, w trakcie używania 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, jeśli zachodzi taki przypadek.

W normalnych warunkach przechowywania zapisy muszą pozostawać 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 muszą być wykonane w taki sposób, aby w miejscach przejścia z jednej wykresówki na drugą nie było ani przerw w rejestracji, ani pokrywania się rejestracji.

---

\* Tarcza rejestrująca w postaci wykresu wskazania przyrządu kontrolnego.

##### B. Pola zapisu i ich podział

1. Wykresówki powinny zawierać następujące pola rejestracji:  
pole zarezerwowane wyłącznie dla danych dotyczących prędkości,  
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 prędkości musi być podzielone na odcinki 20 kilometrów na godzinę lub mniejsze. Prędkość odpowiadająca każdemu oznaczeniu na podziałce musi być opisana w liczbach naprzeciwko takiego

oznaczenia. Symbol "km/h" musi wystąpić co najmniej raz wewnątrz tego pola. Ostatnie oznaczenie na podziałce musi się pokrywać z górną granicą zakresu pomiaru.

3. Pole do rejestracji długości przebytej drogi musi być umieszczone w sposób umożliwiający łatwy odczyt liczby przejechanych kilometrów.

4. Pole lub pola przewidziane do rejestracji czasów, o których mowa w ustępie 1, muszą być tak oznaczone, aby było możliwe wyraźne rozróżnienie między różnymi okresami czasu.

#### C. Dane drukowane na wykresówkach

Każda wykresówka musi posiadać, w formie drukowanej, następujące dane:

nazwę i adres lub znak handlowy wytwórcy,

znak zatwierdzenia typu wykresówki,

znak zatwierdzenia typu przyrządu lub przyrządów kontrolnych, w których wykresówka może być używana,

górną granicę zakresu pomiarowego prędkości, wydrukowaną w kilometrach na godzinę.

Poza tym każda wykresówka musi posiadać, w formie drukowanej, co najmniej jedną podziałkę czasu podzieloną w taki sposób, żeby umożliwić bezpośredni odczyt czasu w odstępach 15-minutowych, a także proste określenie odstępów 5-minutowych.

#### D. Wolne pole dla zapisów ręcznych

Należy przewidzieć na wykresówkach wolne pole, w celu umożliwienia kierowcy wpisania na nich co najmniej następujących danych:

nazwiska i imienia kierowcy,

daty i miejsca rozpoczęcia i zakończenia używania wykresówki,

numeru lub numerów rejestracyjnych pojazdu lub pojazdów, do których kierowca jest przydzielony podczas używania wykresówki,

odczytów drogomierza pojazdu lub pojazdów, do których kierowca jest przydzielony podczas używania wykresówki,

godziny zmiany pojazdu.

### V. Instalowanie przyrządu kontrolnego

#### A. Wymagania ogólne

1. Przyrząd kontrolny musi być umieszczony w pojeździe w taki sposób, aby, z jednej strony, kierowca mógł łatwo nadzorować ze swojego miejsca prędkościomierz, drogomierz i zegar i aby, z drugiej strony, wszystkie części tych przyrządów łącznie z częściami napędowymi były zabezpieczone przed przypadkowym uszkodzeniem.

2. Musi być możliwe przystosowanie stałej przyrządu kontrolnego do współczynnika charakterystycznego pojazdu za pomocą odpowiedniego urządzenia zwanego adapterem.

Pojazdy o kilku współczynnikach przełożenia muszą być zaopatrzone w przełącznik doprowadzający automatycznie te różne przełożenia do przełożenia, dla którego przyrząd kontrolny został przystosowany do pojazdu.

3. Po sprawdzeniu przyrządu kontrolnego, podczas pierwszej instalacji, przymocowuje się do pojazdu dobrze widoczną tabliczkę pomiarową obok przyrządu lub na samym przyrządzie. Po każdej kontroli przez upoważnionego instalatora lub warsztat, wymagającej zmiany regulacji samego przyrządu, musi być przymocowana nowa tabliczka, zastępująca poprzednią.

Na tabliczce muszą być podane co najmniej następujące 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 "l = ...mm",

daty wyznaczenia współczynnika charakterystycznego pojazdu oraz rzeczywistego obwodu tocznego opon kół.

#### B. Pieczętowanie

Następujące elementy muszą być opieczętowane:

- (a) tabliczka pomiarowa, chyba że jest przymocowana w taki sposób, że nie może być zdjęta bez zniszczenia informacji,

- (b) końcówki połączeń między przyrządem kontrolnym a pojazdem,
- (c) adapter i miejsce włączenia go w obwód,
- (d) przełącznik w pojazdach o dwóch lub więcej przełożeniach,
- (e) połączenia adaptera i przełącznika z innymi elementami przyrządu kontrolnego,
- (f) osłony, wymagane w rozdziale IIIA ustęp 7b).

W szczególnych przypadkach mogą być wymagane inne zabezpieczenia przy zatwierdzeniu typu przyrządu kontrolnego, a w decyzji o zatwierdzeniu typu musi być wzmianka dotycząca umieszczenia tych zabezpieczeń.

Tylko zabezpieczenia wymienione w b), c) i e) mogą być w nagłych przypadkach usunięte; każde usunięcie tych zabezpieczeń musi mieć pisemne uzasadnienie, które zachowuje się do dyspozycji właściwego organu.

## **VI. Sprawdzanie i kontrole**

Umawiające się Strony wyznaczają organy, które będą przeprowadzać sprawdzanie i kontrole.

### **1. Poświadczenie przyrządów nowych lub naprawionych**

Każdy przyrząd nowy lub naprawiony wymaga poświadczenia, poprzez naniesienie cech (zgodnie z wymaganiami rozdziału V Bf), poprawności jego działania oraz dokładności wskazań i rejestracji danych w granicach ustalonych w rozdziale III F 1.

W tym celu Umawiające się Strony mogą wprowadzić uwierzytelnienie pierwotne, polegające na kontroli i potwierdzeniu zgodności nowego lub naprawionego przyrządu z zatwierdzonym wzorem i/lub z wymaganiami niniejszego załącznika i jego suplementów bądź mogą upoważnić wytwórców lub ich autoryzowanych przedstawicieli do dokonania poświadczenia.

### **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 zatwierdzonego 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 przyrządzie,
- obecność tabliczki pomiarowej,
- nienaruszenie zabezpieczeń przyrządu i innych elementów instalacji,
- rzeczywisty obwód toczny 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,
- ciśnienie w oponach zgodne z instrukcjami wytwórcy,
- zużycie opon w granicach dopuszczonych przez obowiązujące przepisy,
- ruch pojazdu: pojazd musi być napędzany za pomocą własnego silnika i poruszać się po linii prostej, po nawierzchni poziomej, z prędkością  $50 \pm 5$  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
Bośnia i Hercegowina	- 31
Łotwa	- 32

sposób przydzielenia kolejnych numerów:

- (i) państwom - stronom Umowy z 1958 r. dotyczącej jednolitych warunków i wzajemnego uznawania zatwierdzeń 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 najbliżej prostokąta.

UWAGA: W celu zapewnienia w przyszłości zgodności między znakami w Umowie z 1958 r. i znakami określonymi w Umowie AETR, nowym Umawiającym się Stronom należy w obu umowach przydzielić tę samą liczbę.

2. Znak zatwierdzenia typu powinien znajdować się na tabliczce znamionowej każdego przyrządu i na każdej wykresówce. Musi być nieścieralny 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.

## WZÓR

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

## II. Decyzja zatwierdzenia typu

Umawiająca się Strona, po zatwierdzeniu typu, wyda ubiegającemu się decyzję sporządzoną według poniższego wzoru. W celu powiadomienia inne Umawiające 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 dotycząca\*):

- zatwierdzenia typu przyrzędu kontrolnego
- cofnięcia zatwierdzenia typu przyrzędu kontrolnego
- zatwierdzenia typu wykresówki
- cofnięcia zatwierdzenia typu wykresówki

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

.....  
(podpis)

\* Wykreślić niepotrzebne pozycje.

### **PROTOKÓŁ PODPISANIA\*) (1 LIPCA 1970)**

Przy podpisywaniu Umowy europejskiej dotyczącej pracy załóg pojazdów wykonujących międzynarodowe przewozy drogowe, niżej podpisani, należycie w tym celu upełnomocnieni, uzgodnili, co następuje:

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

\*) Tekst z dnia 1 lipca 1970 r.

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 ustęp 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 ustęp 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 warunek 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 umowy<sup>\*)</sup>

Niżej podpisani zobowiązują się po wejściu w życie niniejszej umowy rozważyć zagadnienie wprowadzenia do niej, w formie zmiany, postanowienia przewidującego zastosowanie przyrządu kontrolnego zatwierdzonego typu, który umieszczony w pojeździe zastąpiłby, w miarę możliwości, indywidualną książeczkę 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 ścigania naruszeń postanowień niniejszej umowy nie tylko wtedy, gdy zostaną popełnione na jej terytorium, lecz również wtedy, gdy zostaną one 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 książeczka kontrolna)<sup>\*\*)</sup>

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

Na dowód czego niżej podpisani, należycie w tym celu upęnomocnieni, 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.

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

\*\*\*) Tekst uchylony.