**ЕСТР**

**ЕВРОПЕЙСКОЕ СОГЛАШЕНИЕ, КАСАЮЩЕЕСЯ РАБОТЫ ЭКИПАЖЕЙ ТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ,**

**ПРОИЗВОДЯЩИХ МЕЖДУНАРОДНЫЕ АВТОМОБИЛЬНЫЕ ПЕРЕВОЗКИ (ЕСТР)**

***(Женева, 1 июля 1970 года)***

**Протокол о подписании**

Договаривающиеся стороны,желая способствовать развитию и улучшению международных автомобильных перевозок пассажиров и грузов,будучи убеждены в необходимости повышения безопасности дорожного движения, регламентации некоторых условий труда в предприятиях международного автомобильного транспорта в соответствии с принципами Международной организации труда и совместной выработки некоторых мер для обеспечения соблюдения такой регламентации,согласились о нижеследующем:

***Статья 1***

Определения

В настоящем Соглашении подразумеваются:

a) под «транспортным средством» — любой автомобиль или прицеп; этот термин охватывает любой состав транспортных средств;

b) под «автомобилем» — любое автодорожное самоходное транспортное средство, используемое обычно для перевозки по дорогам людей или грузов или для буксировки по дорогам транспортных средств, используемых для перевозки людей или грузов; этот термин не включает сельскохозяйственные тракторы;

c) под «прицепом» — любое транспортное средство, предназначенное для его буксировки автомобилем; этот термин охватывает также полуприцепы;

d) под «полуприцепом» — любой прицеп, предназначенный для сцепления с автомобилем таким образом, что часть его опирается на автомобиль, и последний несет на себе значительную часть веса полуприцепа и его груза;

e) под «составом транспортных средств″ — сцепленные транспортные средства, которые участвуют в дорожном движении как одно целое;

e) под «разрешенным максимальным весом» — максимальный вес груженного транспортного средства, объявленный допустимым компетентным органом государства, в которой зарегистрировано транспортное средство;

f) «разрешенная максимальная масса» — максимальная масса груженого транспортного средства, объявленная допустимой компетентным органом государства, в котором зарегистрировано транспортное средство;

g) «автомобильные перевозки» — любое передвижение в течение всего или части рейса по дорогам, открытым для общего пользования, порожнего либо с людьми или с грузом транспортного средства, используемого для перевозки пассажиров или грузов;

h) под «международными автомобильными перевозками» — любые автомобильные перевозки с пересечением, по крайней мере, с одной границы;

i) «регулярные линии» означают линии, которые обеспечивают перевозку пассажиров через конкретно указанные интервалы движения по установленным маршрутам с посадкой и высадкой пассажиров на заранее определенных остановках.

В правилах, регулирующих эксплуатацию линий, или в заменяющих их документах, утвержденных компетентными органами Договаривающихся сторон и опубликованных перевозчиком до вступления их в силу, конкретно указываются условия перевозки и, в частности, частота движения по линиям, расписания, тарифы и обязательство по перевозке пассажиров, если такие условия не определены законом или правилами.

Независимо от организации того, кто организует перевозку, линии, которые обеспечивают перевозку конкретно указанных категорий пассажиров, исключая других пассажиров, если такие линии эксплуатируются в соответствии с условиями, конкретно указанными в первом подпункте настоящего определения, считаются регулярными линиями. Такие линии, в частности те, которые обеспечивают доставку рабочих к месту работы и обратно или школьников в школу и обратно, далее называются «специальными регулярными линиями»;

j) «водитель» — любое лицо, независимо от того, работает оно по найму или нет, управляющее транспортным средством хотя бы в течение короткого периода времени или находящееся на транспортном средстве в рамках его обязанностей для того, чтобы управлять им в случае необходимости;

k) под «членом экипажа» — водитель или любое из следующих лиц, независимо от того, работают ли они по найму или нет:

i) сопровождающий, т.е. любое лицо, сопровождающее водителя для оказания ему помощи при выполнении некоторых маневров и обычно принимающее активное участие в транспортных операциях, хотя и не являющееся водителем в значении, указанном в подпункте «j» настоящей статьи;

ii) кондуктор, т.е. любое лицо, сопровождающее водителя транспортного средства, производящего перевозки пассажиров, в частности с целью выдачи или проверки билетов или других документов, дающих пассажирам право на проезд в этом транспортном средстве;

l) под «неделей″ — период времени с 00.00 час. в понедельник до 24.00 час. в воскресенье;

m) «отдых» — любой непрерывный период, в течение которого водитель может свободно располагать своим временем;

n) «перерыв″ — любой период, в течение которого водитель не может управлять транспортным средством или выполнять любую другую работу и который используется исключительно для восстановления сил;

o) «ежедневный период отдыха» — ежедневный период, в течение которого водитель может свободно располагать своим временем и который охватывает «нормальный ежедневный период отдыха» и «сокращенный ежедневный период отдыха»:

- «нормальный ежедневный период отдыха» — любой период отдыха продолжительностью не менее 11 часов. В качестве альтернативного варианта этот нормальный ежедневный период отдыха может быть разбит на два периода, первый из которых должен быть непрерывным периодом продолжительностью не менее 3 часов и второй — непрерывным периодом продолжительностью не менее 9 часов;

- «сокращенный ежедневный период отдыха«- любой период отдыха продолжительностью по крайней мере 9 часов, но менее 11 часов;

p) «еженедельный период отдыха» — еженедельный период, в течение которого водитель может свободно располагать своим временем и который охватывает «нормальный еженедельный период отдыха» и «сокращенный еженедельный период отдыха»:

- «нормальный еженедельный период отдыха» — любой период отдыха продолжительностью не менее 45 часов,

- «сокращенный еженедельный период отдыха» — любой период отдыха продолжительностью менее 45 часов, который может быть сокращен, при условии соблюдения положений, изложенных в статье 8 (6) Соглашения, минимум до 24 последовательных часов;

q) «другая работа» — любая трудовая деятельность, кроме управления транспортным средством, включая работу на того же самого или иного работодателя, в транспортном секторе или вне его. Этот термин не охватывает время ожидания и время, не используемое для управления и проведенное в движущемся транспортном средстве, на пароме или в поезде;

r) «продолжительность управления» — время, используемое для управления, зарегистрированное автоматически или полуавтоматически либо вручную в соответствии с условиями, определенными в настоящем Соглашении;

s) «ежедневная продолжительность управления» — общая суммарная продолжительность управления между окончанием одного ежедневного периода отдыха и началом следующего ежедневного периода отдыха или между ежедневным периодом отдыха и еженедельным периодом отдыха;

t) «еженедельная продолжительность управления» — общая суммарная продолжительность управления в течение недели;

u) «период управления» — суммарная продолжительность управления с того момента, когда водитель начинает управлять транспортным средством после периода отдыха или перерыва и до начала следующего периода отдыха или перерыва. Период управления может быть непрерывным либо разбитым на отдельные периоды;

v) «экипаж из нескольких человек» — ситуация, когда в течение каждого периода управления между любыми двумя последовательными ежедневными периодами отдыха или между ежедневным периодом отдыха и еженедельным периодом отдыха в транспортном средстве для его управления находятся по крайней мере два водителя. В течение первого часа управления в составе экипажа из нескольких человек присутствие другого водителя или водителей факультативно, однако на протяжении остального периода такое присутствие обязательно;

w) «транспортное предприятие» — любое физическое лицо, любое юридическое лицо, любое объединение или группа лиц, не обладающая правосубъектностью, будь то коммерческого или иного характера, или любой официальный орган, обладающий собственной правосубъектностью или зависимый от органа власти, обладающего такой правосубъектностью, которые участвуют в автомобильной перевозке, будь то по найму или за вознаграждение либо за собственный счет.

***Статья 2***

Область применения

1. Настоящее Соглашение применяется на территории каждой Договаривающейся стороны ко всем международным автомобильным перевозкам, совершаемым любым транспортным средством, зарегистрированным на территории вышеуказанной Договаривающейся стороны или на территории любой другой Договаривающейся стороны.

2. Однако, если Договаривающиеся стороны, по территории которых производятся перевозки, не договорились об обратном, настоящее Соглашение не применяется к международным автомобильным перевозкам грузов, совершаемым:

а) транспортными средствами, которые используются для перевозки грузов и разрешенная максимальная масса которых, включая массу прицепов или полуприцепов, не превышает 3,5 тонн;

b) транспортными средствами, которые используются для перевозки пассажиров и которые в силу своей конструкции и оборудования могут перевозить не более девяти человек, включая водителя, и предназначены для этой цели;

c) транспортными средствами, которые используются для перевозки пассажиров на регулярных линиях, протяженность которых не превышает 50 км;

d) транспортными средствами, разрешенная максимальная скорость которых не превышает 40 км в час;

e) транспортными средствами, которые находятся в собственности или арендованы без водителя вооруженными силами, органами гражданской обороны, пожарной службой и силами поддержания общественного порядка, когда перевозка осуществляется в рамках выполнения задач, возложенных на эти службы, или под их контролем;

f) транспортными средствами, которые используются в чрезвычайных обстоятельствах или в ходе спасательных операций, включая некоммерческие перевозки гуманитарных грузов;

g) специальными транспортными средствами, которые используются в медицинских целях;

h) специальным аварийными транспортными средствами, которые эксплуатируются в пределах 100 км от своего пункта приписки;

i) транспортными средствами, которые проходят дорожные испытания в целях совершенствования техники, ремонта или обслуживания, и новыми или переоборудованными транспортными средствами, которые еще не сданы в эксплуатацию;

j) транспортными средствами, разрешенная максимальная масса которых не превышает 7,5 тонн и которые используются для некоммерческих перевозок грузов;

k) коммерческими транспортными средствами, которые имеют исторический статус согласно законодательству Договаривающейся стороны, где они эксплуатируются, и которые используются для некоммерческих перевозок пассажиров или грузов.

***Статья 3***

Применение некоторых положений Соглашения к автомобильным перевозкам, совершаемым транспортными средствами государств, которые не являются Договаривающимися сторонами

Каждая Договаривающаяся сторона будет применять на своей территории к международным автомобильным перевозкам, совершаемым любым транспортным средством, зарегистрированным на территории государства, не являющегося Договаривающейся стороной настоящего Соглашения, положения не менее строгие, чем те, которые предусмотрены в статьях 5, 6, 7, 8, 9 и 10 настоящего Соглашения.

а) Однако в случае, когда транспортное средство зарегистрировано в государстве, не являющемся Договаривающейся стороной настоящего Соглашения, каждая Договаривающаяся сторона может вместо контрольного устройства, отвечающего спецификациям, содержащимся в приложении к настоящему Соглашению, ограничиться требованием предъявить ежедневные регистрационные листки, заполненные от руки каждым членом экипажа за период времени с момента въезда на территорию первой Договаривающейся страны.

b) В этих целях каждый член экипажа должен вносить от руки в свой регистрационный листок с использованием соответствующих графических изображений, определенных в статье 12 приложения к данному Соглашению, информацию, касающуюся его профессиональной деятельности и периодов отдыха

***Статья 4***

Общие принципы

Каждая Договаривающаяся сторона может применять более высокие минимальные или более низкие максимальные требования по сравнению с теми, которые указаны в статьях 5-8 включительно. Тем не менее положения настоящего Соглашения по-прежнему будут применяться к водителям, осуществляющим международные перевозки на транспортных средствах, зарегистрированных в другом государстве, являющемся или не являющемся Договаривающейся стороной.

***Статья 5***

Члены экипажа

1. Для водителей, занятых в перевозках грузов, установлен следующий минимальный возраст:

a) для водителей транспортных средств, включая, в случае необходимости, прицепы или полуприцепы, разрешенный максимальный вес которых не превышает 7,5 т, — не моложе 18 лет;

b) для водителей других транспортных средств:

- не моложе 21 года или

- не моложе 18 лет при условии, что эти лица имеют удостоверение о профессиональной пригодности, признаваемое одной из Договаривающихся сторон и подтверждающее окончание ими курсов подготовки водителей транспортных средств, предназначенных для перевозки грузов. Договаривающиеся стороны информируют друг друга о минимальном национальном уровне подготовки и других соответствующих условиях, касающихся водителей, занятых международной перевозкой грузов, в соответствии с настоящим Соглашением.

2. Водитель, занятый перевозкой пассажиров, должен быть не моложе 21 года.

Водитель, занятый перевозкой пассажиров по маршрутам в радиусе свыше 50 км от обычного места приписки транспортного средства, должен, кроме того, отвечать одному из следующих условий:

a) у него должен быть стаж работы не менее одного года в качестве водителя транспортных средств, разрешенный максимальный вес которых превышает 3,5 тонны;

b) у него должен быть стаж работы не менее одного года в качестве водителя транспортных средств, которые предназначены для пассажирских перевозок по маршрутам в радиусе 50 км от обычного места приписки этих транспортных средств или других типов пассажирских перевозок, не подпадающих под действие настоящего Соглашения, при условии, что компетентный орган сочтет, что в течение этого времени он приобрел необходимый опыт;

c) у него должно быть удостоверение о профессиональной пригодности, которое признается одной из Договаривающихся сторон и которое подтверждает, что он окончил курсы подготовки водителей транспортных средств, предназначенных для перевозки пассажиров.

***Статья 6***

Продолжительность управления

Ежедневная продолжительность управления, определенная в статье 1 s) настоящего Соглашения, не должна превышать девяти часов. Она может быть увеличена максимум до 10 часов не более двух раз в течение недели.

Еженедельная продолжительность управления, определенная в статье 1 t) настоящего Соглашения, не должна превышать 56 часов.

Общая суммарная продолжительность управления в течение любых двух последовательных недель не должна превышать 90 часов.

Периоды управления включают любое время управления на территории Договаривающихся сторон и государств, не являющихся Договаривающимися сторонами.

Водитель регистрирует в качестве другой работы любое время, затраченное в соответствии со статьей 1 q), а также любое время, затраченное для управления транспортным средством, используемым для коммерческих операций, не подпадающих под действие области применения настоящего Соглашения, и регистрирует любые периоды своего присутствия, как это предусмотрено в статье 12.3 с) приложения к настоящему Соглашению. Такие данные регистрируются либо вручную в регистрационном листке или в виде распечатки, либо посредством применения ручных регистрирующих средств на записывающем оборудовании.

***Статья 7***

Перерывы

После периода управления в течение четырех с половиной часов водитель должен сделать перерыв не менее чем на 45 минут, если не наступает период отдыха.

Этот перерыв, определенный в статье 1 n) настоящего Соглашения, может быть заменен перерывом продолжительностью не менее 15 минут, за которым следует перерыв продолжительностью не менее 30 минут, распределенными на протяжении периода управления или сразу после этого периода таким образом, чтобы это соответствовало положениям пункта 1.

Для целей настоящей статьи время ожидания и время, не используемое для управления и проведенное в движущемся транспортном средстве, на пароме или в поезде, не рассматривается в качестве «другой работы», определенной в статье 1 q) настоящего Соглашения, и должно квалифицироваться как «перерыв″.

Перерывы, соблюдаемые на основании настоящей статьи, не могут рассматриваться в качестве ежедневных периодов отдыха.

***Статья 8***

Продолжительность отдыха

Водитель должен использовать ежедневные и еженедельные периоды отдыха, определенные в статье 1 o) и p).

В течение каждого 24-часового периода по окончании предыдущего ежедневного периода отдыха или еженедельного периода отдыха водитель должен использовать новый ежедневный период отдыха.

Если часть ежедневного периода отдыха, которая попадает на этот 24-часовой период, составляет, как минимум, 9 часов, но менее 11 часов, то данный ежедневный период отдыха рассматривается в качестве сокращенного ежедневного периода отдыха.

В отступление от пункта 2 в течение 30 часов после окончания ежедневного или еженедельного периода отдыха водитель, входящий в состав экипажа из нескольких человек, определенного в статье 1 v), должен иметь новый ежедневный период отдыха продолжительностью, как минимум, 9 часов.

Ежедневный период отдыха может быть увеличен до нормального еженедельного периода отдыха или сокращенного еженедельного периода отдыха.

Водитель может иметь не более трех сокращенных ежедневных периодов отдыха между любыми двумя еженедельными периодами отдыха.

а) За любые две последовательные недели водитель должен использовать по крайней мере:

i) два нормальных еженедельных периода отдыха, или

ii) один нормальный еженедельный период отдыха и один сокращенный еженедельный период отдыха продолжительностью не менее 24 часов. Однако это сокращение должно быть компенсировано эквивалентным периодом отдыха, используемым целиком до конца третьей недели, которая следует за данной неделей.

Еженедельный период отдыха должен начинаться не позднее чем по окончании шести 24-часовых периодов, начинающихся после завершения предыдущего еженедельного периода отдыха.

d) В отступление от положений пункта 6 a), водитель, осуществляющий разовую международную пассажирскую перевозку, за исключением перевозок на регулярных линиях, может отложить еженедельный отдых не более чем на двенадцать последовательных 24-часовых периодов, следующих за предыдущим нормальным еженедельным периодом отдыха, при условии что:

(i) поездка длится не менее 24 последовательных часов на территории Договаривающейся стороны или третьей страны, отличной от той, в которой началась поездка, и

(ii) после использования данного отступления, водитель использует:

либо два нормальных еженедельных периода отдыха,

b. либо один нормальный еженедельный период отдыха и один сокращенный еженедельный период отдыха продолжительностью не менее 24 часов. Однако это сокращение должно быть компенсировано эквивалентным периодом отдыха, если он используется целиком до конца третьей недели, следующей за окончанием периода отступления, и

(iii) спустя четыре года после того, как страна регистрации внедрила цифровое контрольное устройство, транспортное средство оборудовано контрольным устройством в соответствии с требованиями Добавления 1B к Приложению ЕСТР, и

(iv) после 1 января 2014 года, в случае управления в период с 22:00 до 06:00, экипаж состоит из нескольких человек или период управления, указанный в статье 7, сокращен до 3 часов.

c) В отступление от положений пункта 6 a), водители экипажа, состоящего из нескольких человек, должны иметь нормальный еженедельный период отдыха не менее 45 часов каждую неделю. Этот период может быть сокращен не более чем до 24 часов (сокращенный еженедельный период отдыха). Однако каждое сокращение должно быть компенсировано эквивалентным периодом отдыха, если он используется целиком до конца третьей недели, следующей за рассматриваемой неделей.

Еженедельный период отдыха должен начинаться не позднее чем по окончании шести 24-часовых периодов, начинающихся после завершения предыдущего еженедельного периода отдыха.

Любой отдых, который используется в качестве компенсации за сокращение еженедельного периода отдыха, должен присоединяться к другому периоду отдыха продолжительностью не менее девяти часов.

По усмотрению водителя ежедневные периоды отдыха и сокращенные еженедельные периоды отдыха за пределами места приписки могут использоваться на транспортном средстве, если на нем имеются специально установленные приспособления для сна каждого водителя, предусмотренные конструкцией транспортного средства, и если это транспортное средство находится на стоянке.

Еженедельный период отдыха, попадающий на две недели, может быть отнесен к любой из этих недель, но не к обеим сразу.

Статья 8-бис

(Отступления от статьи

1. В отступление от статьи 8 в случае, если водитель сопровождает транспортное средство, которое перевозится на пароме или поезде, и использует нормальный ежедневный период отдыха, этот период может прерываться не более двух раз другими видами деятельности, если соблюдены следующие условия:

a) та часть ежедневного периода отдыха, которая проводится на суше, должна использоваться до или после той части ежедневного периода отдыха, которая проводится на борту парома или в поезде;

b) период между промежутками ежедневного отдыха должен быть, по возможности, короче и ни в коем случае не может превышать в целом одного часа до погрузки или после выгрузки, причем таможенные формальности должны быть включены в операции по погрузке или выгрузке.

В течение всех этих промежутков ежедневного периода отдыха водитель должен располагать спальным местом.

Любое время перемещения к месту нахождения транспортного средства, подпадающего под действие настоящего Соглашения, для того чтобы принять его под свою ответственность, или на обратном пути, когда транспортное средство не находится ни в месте проживания водителя, ни в операционном центре работодателя, где расположено место приписки водителя, не рассматривается в качестве отдыха или перерыва, кроме тех случаев, когда водитель находится на пароме или в поезде и имеет доступ к подходящим приспособлениям для сна.

Любое время, затраченное водителем на управление транспортным средством, которое не подпадает под действие настоящего Соглашения, при перемещении к месту нахождения транспортного средства, которое подпадает под действие настоящего Соглашения, или из этого места, которое не является местом проживания водителя или операционным центром работодателя, где находится место приписки водителя, рассматривается в качестве «другой работы»

***Статья 9***

Изъятия

Для того чтобы не ставить под угрозу безопасность дорожного движения и достичь удобного места стоянки, водитель может отходить от положений настоящего Соглашения в той мере, в которой это необходимо для обеспечения безопасности находящихся в транспортном средстве лиц, транспортного средства или находящегося на нем груза. Водитель должен указать характер и причину отхода от этих положений в регистрационном листке или на распечатке контрольного устройства или в своей ведомости не позднее чем в момент прибытия в подходящее место стоянки.

***Статья 10***

Контрольное устройство

Договаривающиеся стороны предписывают установку и использование на транспортных средствах, зарегистрированных на их территории, контрольного устройства согласно требованиям настоящего Соглашения, включая приложение и добавления к нему.

Контрольное устройство по смыслу настоящего Соглашения должно отвечать, в том, что касается его конструкции, установки, использования и проверки, требованиям настоящего Соглашения, включая приложение и добавления к нему.

Считается, что контрольное устройство, отвечающее постановлению (СEE) № 3821/85 Совета от 20 декабря 1985 года, в том что касается его конструкции, установки, использования и проверки, соответствует требованиям настоящего Соглашения, включая приложение и добавления к нему.

***Статья 11***

Контроль, осуществляемый предприятием

Предприятие должно так организовать автомобильные перевозки и надлежащим образом проинструктировать членов экипажа, чтобы они могли соблюдать положения настоящего Соглашения.

Оно должно постоянно контролировать время управления, часы другой работы и время отдыха, используя для этого все находящиеся в его распоряжении документы, такие как личные контрольные книжки. В случае обнаружения нарушений настоящего Соглашения оно должно немедленно устранять их и принимать меры к недопущению их в будущем, например путем изменения графиков работы и маршрутов.

Выплаты водителям, работающим по найму, даже если они осуществляются в форме премий или надбавок к заработной плате, связанные с пройденным расстоянием и/или объемом перевезенных грузов, запрещаются, за исключением тех случаев, когда эти выплаты не ставят под угрозу безопасность дорожного движения и не способствуют нарушению настоящего Соглашения.

Транспортное предприятие несет ответственность за нарушения, совершенные водителями этого предприятия, даже если нарушение было совершено на территории другой Договаривающейся стороны или страны, не являющейся Договаривающейся стороной.

Без ущерба для права Договаривающихся сторон возлагать полную ответственность на транспортные предприятия, Договаривающиеся стороны могут обусловливать, что такая ответственность возникает в случае нарушения предприятием пунктов 1 и 2. Договаривающиеся стороны могут учесть любое доказательство, подтверждающее отсутствие основания для привлечения транспортного предприятия к ответственности за совершенное нарушение.

Предприятия, грузоотправители, экспедиторы, туристические операторы, генеральные подрядчики, субподрядчики и агентства по найму водителей обеспечивают, чтобы при составлении согласованных договорных графиков перевозки соблюдались положения настоящего Соглашения.

***Статья 12***

Меры по обеспечению применения Соглашения

1. Каждая Договаривающая сторона принимает все надлежащие меры по обеспечению соблюдения положений настоящего Соглашения, в частности путем проведения должного контроля на дорогах и на предприятиях, ежегодно охватывающего значительную и репрезентативную часть водителей, предприятий и транспортных средств всех категорий перевозок, на которые распространяется область применения настоящего Соглашения.

а) Компетентные административные органы Договаривающихся сторон организуют проведение контроля таким образом, чтобы:

i) в течение каждого календарного года проверялось не менее 1% рабочих дней водителей транспортных средств, на которые распространяется настоящее Соглашение; эта процентная доля увеличится, как минимум, до 2% с 1 января 2010 года и, как минимум, до 3% с 1 января 2012 года;

ii) не менее 15% общего количества на дорогах и не менее 25% — на предприятиях; с 1 января 2010 года не менее 30% общего количества проверяемых рабочих дней должно проверяться на дорогах и не менее 50% — на предприятиях.

b) Проверки на дорогах должны включать в себя следующие элементы:

i) ежедневную и еженедельную продолжительность управления, продолжительность ежедневных и еженедельных перерывов и отдыха;

ii) регистрационные листки за предшествующие дни, которые должны находиться на транспортном средстве; и/или, в случае необходимости, данные, сохраняемые за тот же период на карточке водителя и/или в блоке памяти контрольного устройства и/или на распечатках.

iii) исправное функционирование контрольного устройства.

Эти проверки должны осуществляться без разграничения транспортных средств, предприятий и водителей на резидентов и нерезидентов, и независимо от места происхождения или назначения рейса либо типа тахографа.

с) Проверки на предприятиях, помимо элементов, проверяемых на дорогах, и соблюдения положений пункта 2 статьи 11 приложения, должны включать в себя следующие элементы:

i) продолжительность еженедельных периодов отдыха и периодов управления между этими периодами отдыха;

ii) ограничение продолжительности управления за две недели;

iii) предоставление компенсации за сокращение продолжительности еженедельных периодов отдыха на основании пункта 6 статьи 8;

iv) использование регистрационных листков и/или данных из карточки транспортного средства и водителя и распечаток и/или листков организации рабочего времени водителей.

2. В рамках взаимной помощи компетентные органы Договаривающихся сторон регулярно направляют друг другу всю имеющуюся информацию, которая касается:

- нарушений настоящего Соглашения, совершенных нерезидентами, и любых санкций, налагаемых на такие нарушения;

- санкций, налагаемых Договаривающимися сторонами на своих резидентов за такие нарушения, совершенные на территории других Договаривающихся сторон.

В случае серьезных нарушений такая информация должна включать принятые санкции.

Если результаты проверки на дороге дают основание полагать, что водитель транспортного средства, зарегистрированного на территории другой Договаривающейся стороны, совершил нарушение, которое не может быть выявлено в ходе этой проверки в связи с нехваткой необходимой информации, компетентные органы заинтересованных Договаривающихся сторон оказывают друг другу помощь с целью прояснить ситуацию. В случаях, когда с этой целью компетентная Договаривающаяся сторона проводит проверку на территории предприятия, результаты этой проверки доводятся до сведения другой заинтересованной Договаривающейся стороны.

Договаривающиеся стороны сотрудничают друг с другом в организации согласованных проверок на дорогах.

Один раз в два года Европейская Экономическая Комиссия Организации Объединенных Наций публикует доклад о применении Договаривающимися сторонами положений пункта 1 настоящей статьи.

а) Договаривающаяся сторона уполномочивает свои компетентные органы налагать санкции на водителя за нарушение настоящего Соглашения, которое было выявлено на ее территории и за которое еще не налагалось санкции, даже если данное нарушение было совершено на территории другой Договаривающейся стороны или государства, не являющегося Договаривающейся стороной.

b) Договаривающаяся сторона уполномочивает свои компетентные органы налагать санкции на предприятие за нарушение настоящего Соглашения, которое было выявлено на ее территории и за которое еще не налагалось санкции, даже если данное нарушение было совершено на территории другой Договаривающейся стороны или государства, не являющегося Договаривающейся стороной.

В порядке исключения, в случае выявления нарушения, совершенного предприятием, учрежденным в другой Договаривающейся стороне или государстве, не являющемся Договаривающейся стороной, наложение санкций производится в порядке, предусмотренном в двустороннем соглашении об автомобильном сообщении между соответствующими Сторонами.

Начиная с 2011 года Договаривающиеся стороны будут изучать возможность снятия исключения, предусмотренного в пункт 6 b), с учетом готовности всех Договаривающихся сторон.

В том случае, если Договаривающаяся сторона возбуждает судебное разбирательство или налагает санкцию за конкретное нарушение, она предоставляет водителю в письменном виде надлежащее доказательство этого.

Договаривающиеся стороны обеспечивают введение в действие системы пропорциональных санкций, которые могут включать финансовые санкции, за нарушения настоящего Соглашения предприятиями или объединенными в ассоциации грузоотправителями, экспедиторами, туристическими операторами, генеральными подрядчиками, субподрядчиками и агентствами по трудоустройству водителей

Статья 12-бис

(Образцы типовых бланков)

С целью содействия проведению проверок на дороге на международном уровне в приложении к настоящему Соглашению, дополненному для этой цели новым добавлением 3, при необходимости включаются образцы типовых бланков. Эти бланки включаются или изменяются в соответствии с процедурой, определенной в статье 22-тер.

Типовые бланки, включенные в добавление 3, не имеют обязательной силы. Вместе с тем в случае их использования они должны соответствовать установленному содержанию, в частности в том, что касается нумерации, порядка и названия позиций.

Договаривающиеся стороны могут дополнять эти данные другими сведениями с целью удовлетворения национальных и региональных требований. Эти дополнительные сведения никоим образом не могут требоваться в случае перевозок, осуществляемых из какой-либо другой Договаривающейся стороны или какой-либо третьей страны. В этом случае они должны быть изложены на бланке совершенно отдельно от данных, установленных для международных перевозок.

Эти формы должны приниматься при любых проверках на дорогах на территории Договаривающихся сторон данного Соглашения.

***Статья 13***

Переходные положения

Все новые положения настоящего Соглашения, включая приложение и добавления 1В и 2 к нему, касающиеся введения цифрового контрольного устройства, становятся обязательными для стран, являющихся Договаривающимися сторонами настоящего Соглашения, не позднее чем через четыре года после даты вступления в силу относящихся к нему поправок в соответствии с процедурой, определенной в статье 21. Следовательно, все охватываемые настоящим Соглашением транспортные средства, впервые введенные в эксплуатацию по истечении этого предельного срока, должны быть оборудованы контрольным устройством, отвечающим этим новым предписаниям. В течение указанного четырехлетнего периода Договаривающиеся стороны, которые еще не применяют эти поправки в своих странах, принимают и контролируют на своей территории транспортные средства, зарегистрированные в другой Договаривающейся стороне настоящего Соглашения и уже оснащенные таким цифровым контрольным устройством.

а) Договаривающиеся стороны принимают необходимые меры для обеспечения выдачи карточек водителя, предусмотренных в приложении к настоящему Соглашению с внесенными в него поправками, не позднее чем за три месяца до даты истечения четырехлетнего предельного срока, предусмотренного в пункте 1. Этот минимальный срок в три месяца должен также соблюдаться в случае осуществления Договаривающейся стороной положений, касающихся цифрового контрольного устройства, соответствующего добавлению 1В к этому приложению, до истечения четырехлетнего предельного срока. Такие Договаривающиеся стороны обязаны информировать секретариат Рабочей группы по автомобильному транспорту Европейской экономической комиссии о более раннем введении на их территории цифрового контрольного устройства, соответствующего добавлению 1В к этому приложению.

b) До выдачи Договаривающимися сторонами карточек, предусмотренных в подпункте а), положения статьи 14 приложения к настоящему Соглашению применяются к водителям, которые должны управлять транспортными средствами, оснащенными цифровым контрольным устройством в соответствии с добавлением 1В к этому приложению.

Любой документ о ратификации или присоединении, сданный на хранение государством после даты вступления в силу поправок, указанных в пункте 1, считается применимым к Соглашению с внесенными в него поправками, включая предельный срок для осуществления, указанный в пункте 1.

Если такое присоединение происходит менее чем за два года до истечения предельного срока, предусмотренного в пункте 1, то в момент сдачи на хранение своего документа о ратификации или присоединении государство информирует депозитария о дате, с которой цифровое контрольное устройство вводится на его территории. Такое государство может воспользоваться переходным периодом, не превышающим два года с даты вступления в силу Соглашения для этого государства. Депозитарий информирует об этом все Договаривающиеся стороны.

Положения предыдущего абзаца применяются также в случае присоединения государства после истечения четырехлетнего предельного срока для осуществления, предусмотренного в пункте 1.

Статья 13-бис

Переходные положения)

Положения, упомянутые в конце пунктов 7 а) и 7 b) статьи 12 приложения к настоящему Соглашению, должны применяться через три месяца после вступления настоящей поправки в силу.

Заключительные положения

***Статья 14***

Настоящее Соглашение будет открыто для подписания до 31 марта 1971 года и после этой даты для присоединения государств-членов Европейской экономической комиссии и государств, допущенных к участию в работе Комиссии с консультативным статусом в соответствии с пунктом 8 положения о круге ведения этой Комиссии.

Настоящее Соглашение подлежит ратификации.

Ратификационные грамоты или акты о присоединении передаются на хранение Генеральному секретарю Организации Объединенных Наций.

Настоящее Соглашение вступит в силу на сто восьмидесятый день после сдачи на хранение восьмого документа о ратификации или присоединении.

В отношении каждого государства, которое ратифицирует настоящее Соглашение или присоединится к нему после сдачи на хранение восьмого документа о ратификации или присоединении, упомянутого в пункте 4 настоящей статьи, настоящее Соглашение вступит в силу по истечении ста восьмидесяти дней после даты сдачи на хранение этим государством своей ратификационной грамоты или акта о присоединении.

***Статья 15***

Каждая Договаривающаяся сторона может денонсировать настоящее Соглашение путем нотификации, адресованной Генеральному секретарю Организации Объединенных Наций.

Денонсация вступает в силу по истечении шести месяцев со дня получения Генеральным секретарем этой нотификации.

***Статья 16***

Настоящее Соглашение теряет силу, если после его вступления в силу число Договаривающихся сторон составляет в течение какого-либо периода последовательных двенадцати месяцев менее трех.

***Статья 17***

Каждое государство может при подписании настоящего Соглашения или при сдаче на хранение своего документа о ратификации или присоединении или в любой момент впоследствии заявить посредством нотификации, адресованной Генеральному секретарю Организации Объединенных Наций, что действие настоящего Соглашения будет распространено на всю территорию или часть территории, за внешние сношения которой оно ответственно. Настоящее Соглашение будет применяться на территории или на территориях, указанных в нотификации, начиная со ста восьмидесятого дня после получения Генеральным секретарем упомянутой нотификации, или, если в этот день настоящее Соглашение еще не вступит в силу, со дня его вступления в силу.

Каждое государство, сделавшее в соответствии с предыдущим пунктом настоящей статьи заявление о распространении применения настоящего Соглашения на территорию, за внешние сношения которой оно ответственно, может в соответствии со статьей 15 настоящего Соглашения денонсировать настоящее Соглашение в отношении данной территории.

***Статья 18***

Всякий спор между двумя или более Договаривающимися сторонами относительно толкования или применения настоящего Соглашения разрешается по возможности путем переговоров между спорящими Сторонами.

Всякий спор, который не разрешен путем переговоров, передается на арбитраж по заявлению одной из Договаривающихся сторон, между которыми возник этот спор, и передается соответственно одному арбитру или нескольким арбитрам, избранным по общему соглашению спорящих Сторон. Если в течение трех месяцев со дня заявления об арбитраже спорящие Стороны не придут к соглашению относительно выбора арбитра или арбитров, любая из этих Сторон может обратиться к Генеральному секретарю Организации Объединенных Наций с просьбой назначить единого арбитра, которому спор передается на разрешение.

Решение арбитра или арбитров, назначенных в соответствии с предыдущим пунктом, имеет обязательную силу для спорящих Сторон.

***Статья 19***

Каждое государство может при подписании или ратификации настоящего Соглашения или при присоединении к нему заявить, что оно не считает себя связанным пунктами 2 и 3 статьи 18 настоящего Соглашения. Другие Договаривающиеся стороны не будут связаны этими пунктами в отношении любой Договаривающейся стороны, сделавшей такую оговорку.

Если в момент сдачи своего документа о ратификации или присоединении какое-либо государство сделает иную оговорку, чем та, которая предусмотрена в пункте 1 настоящей статьи, Генеральный секретарь Организации Объединенных Наций сообщает об этой оговорке государствам, которые уже сдали на хранение свои документы о ратификации или присоединении и не денонсировали впоследствии настоящего Соглашения. Оговорка считается принятой, если в течение шести месяцев со дня этого сообщения ни одно из этих государств не возразит против ее допущения. В противном случае оговорка не будет принята, и если сделавшее оговорку государство не возьмет ее обратно, то документ о ратификации или присоединении этого государства не будет иметь силы. При применении настоящего пункта не будут приниматься во внимание возражения государств, присоединение или ратификация которых в соответствии с настоящим пунктом не будет иметь силы в связи со сделанными ими оговорками.

Каждая Договаривающаяся сторона, оговорка которой была принята в Протоколе о подписании настоящего Соглашения, или которая сделала оговорку в соответствии с пунктом 1 настоящей статьи, или сделала оговорку, принятую в соответствии с пунктом 2 настоящей статьи, может в любой момент взять свою оговорку обратно путем нотификации, адресованной Генеральному секретарю.

***Статья 20***

После трехлетнего действия настоящего Соглашения любая Договаривающаяся сторона может путем нотификации, адресованной Генеральному секретарю Организации Объединенных Наций, обратиться с просьбой о созыве конференции с целью пересмотра настоящего Соглашения. Генеральный секретарь сообщает об этой просьбе всем Договаривающимся сторонам и созывает конференцию для пересмотра Соглашения, если в течение четырехмесячного периода после его сообщения по меньшей мере одна треть Договаривающихся сторон уведомит его о своем согласии на созыв такой конференции.

Если в соответствии с предыдущим пунктом созывается конференция, Генеральный секретарь уведомляет об этом все Договаривающиеся стороны, обращается к ним с просьбой представить ему в трехмесячный срок предложения, рассмотрение которых на конференции представляется им желательным. По меньшей мере за три месяца до открытия конференции Генеральный секретарь препровождает всем Договаривающимся сторонам предварительную повестку дня конференции, а также текст этих предложений.

Генеральный секретарь приглашает на любую конференцию, созванную согласно настоящей статье, все государства, указанные в пункте 1 статьи 14 настоящего Соглашения.

***Статья 21***

1. Каждая Договаривающаяся сторона может предложить одну или несколько поправок к настоящему Соглашению. Текст каждой предлагаемой поправки направляется Генеральному секретарю Организации Объединенных Наций, который препровождает его всем Договаривающимся сторонам, а также уведомляет о нем прочие государства, указанные в пункте 1 статьи 14 настоящего Соглашения.

2. В течение шести месяцев со дня препровождения Генеральным секретарем проекта поправки каждая Договаривающаяся сторона может сообщить Генеральному секретарю:

a) либо что она имеет возражения против предложенной поправки,

b) либо что, несмотря на ее намерение принять поправку, в ее стране еще отсутствуют условия, необходимые для этого принятия.

Пока Договаривающаяся сторона, которая направила сообщение, предусмотренное в пункте 2 «b» настоящей статьи, не сообщит Генеральному секретарю о принятии ею поправки, она может в течение девяти месяцев со дня истечения шестимесячного срока, предусмотренного для сообщения, представить возражение против предложенной поправки.

Если против проекта поправки было сделано возражение в условиях, предусмотренных в пунктах 2 и 3 настоящей статьи, поправка считается не принятой и не имеет силы.

Если против проекта поправки не было сделано никаких возражений в условиях, предусмотренных в пунктах 2 и 3 настоящей статьи, поправка считается принятой с момента, указанного ниже:

a) если ни одна из Договаривающихся сторон не препроводила сообщения, предусмотренного в пункте 2 «b» настоящей статьи, по истечении шестимесячного срока, указанного в этом пункте 2 настоящей статьи;

b) если по крайней мере одна из Договаривающихся сторон препроводила сообщение, предусмотренное в пункте 2 «b» настоящей статьи, в наиболее близкую из двух следующих дат:

- даты, когда все Договаривающиеся стороны, препроводившие такое сообщение, известили Генерального секретаря о принятии ими проекта; этой датой, однако, считается истечение шестимесячного срока, указанного в пункте 2 настоящей статьи, если все сообщения о принятии поправки были нотифицированы до истечения этого срока;

- даты истечения девятимесячного срока, указанного в пункте 3 настоящей статьи.

5-бис. В случае страны, которая становится Договаривающейся стороной настоящего Соглашения в период между моментом уведомления о проекте поправки и тем моментом, когда эта поправка будет сочтена приемлемой, секретариат Рабочей группы по автомобильному транспорту Европейской экономической комиссии как можно скорее уведомляет новое государство-участник об этом проекте поправки. Новое государство-участник может проинформировать Генерального секретаря о любых возражениях до истечения шестимесячного периода с даты препровождения первоначальной поправки всем Договаривающимся сторонам.

Каждая поправка, считающаяся принятой, вступает в силу через три месяца после даты, в которую она была сочтена принятой.

Генеральный секретарь извещает возможно скорее все Договаривающиеся стороны о том, было ли сделано возражение против проекта поправки в соответствии с пунктом 2 «а» настоящей статьи и препроводили ли ему одна или несколько Договаривающихся сторон сообщение в соответствии с пунктом 2 «b» настоящей статьи. Если одна или несколько Договаривающихся сторон препроводили такое сообщение, Генеральный секретарь уведомляет впоследствии все Договаривающиеся стороны о том, сделали ли Договаривающаяся сторона или Стороны, которые препроводили ему это сообщение, возражение против предложенной поправки или приняли ее.

Независимо от предусматриваемой пунктами 1-6 настоящей статьи процедуры внесения поправок, приложение к настоящему Соглашению может быть изменено по соглашению между компетентными органами всех Договаривающихся сторон; если компетентный орган одной из Договаривающихся сторон заявит, что согласно ее национальному законодательству ее согласие зависит от получения специального разрешения или от одобрения законодательного органа, согласие компетентного органа упомянутой Договаривающейся стороны на изменение приложения будет считаться данным лишь тогда, когда этот компетентный орган заявит Генеральному секретарю, что требуемые полномочия или разрешения получены. В соглашении между компетентными органами будет установлена дата вступления в силу измененного приложения и может быть предусмотрено, что в течение переходного периода старое приложение полностью или частично остается в силе одновременно с новым приложением.

***Статья 22***

В добавления 1 и 2 к приложению к настоящему Соглашению могут вноситься поправки в соответствии с процедурой, предусмотренной в настоящей статье.

По просьбе какой-либо Договаривающейся стороны, любое ее предложение о внесении поправок в добавления 1 и 2 к приложению к настоящему Соглашению рассматривается Основной рабочей группой по автомобильному транспорту Европейской экономической комиссии.

В случае одобрения поправки большинство членов, присутствующих и участвующих в голосовании, и если такое большинство включает большинство присутствующих и участвующих в голосовании Договаривающихся сторон, Генеральный секретарь направляет поправку компетентным администрациям всех Договаривающихся сторон для ее принятия.

Поправка принимается, если в течение шестимесячного срока со дня уведомления менее одной трети компетентных администраций Договаривающихся сторон уведомляет Генерального секретаря о своем возражении против поправки.

4-бис. В случае страны, которая становится Договаривающейся стороной настоящего Соглашения в период между моментом уведомления о проекте поправки и тем моментом, когда эта поправка будет сочтена приемлемой, секретариат Рабочей группы по автомобильному транспорту Европейской экономической комиссии как можно скорее уведомляет новое государство-участник об этом проекте поправки. Новое государство-участник может проинформировать Генерального секретаря о любых возражениях до истечения шестимесячного периода с даты препровождения первоначальной поправки всем Договаривающимся сторонам.

Генеральный секретарь уведомляет все Договаривающиеся стороны о любой принятой поправке, которая вступает в силу через три месяца со дня такого уведомления.

Статья 22-бис

Процедура внесения поправок в добавление 1В

Поправки к добавлению 1B к приложению к настоящему Соглашению вносятся в соответствии с процедурой, определенной настоящей статьей.

Любое предложение по поправкам к вступительным статьям добавления 1B принимается Рабочей группой по автомобильному транспорту Европейской экономической комиссии большинством присутствующих и участвующих в голосовании Договаривающихся сторон. Любая принятая таким образом поправка будет направлена секретариатом упомянутой Рабочей группы Генеральному секретарю для уведомления всех Договаривающихся сторон. Она вступает в силу через три месяца после даты уведомления Договаривающихся сторон.

Поскольку добавление 1B, которое адаптировано к контексту настоящего Соглашения на основе приложения IB\* к постановлению (СЕЕ) 3821/85, упомянутому в статье 10 настоящего Соглашения, зависит непосредственно от изменений, внесенных в это приложение 1В Европейским союзом, любая поправка, внесенная в это приложение, применяется к добавлению 1B при следующих условиях:

- секретариат Рабочей группы по автомобильному транспорту Европейской экономической комиссии официально уведомит компетентные органы всех Договаривающихся сторон об опубликовании в Официальном бюллетене Европейских сообществ поправок, внесенных в приложение 1B к постановлению Сообщества, и одновременно с этим направит такую информацию Генеральному секретарю, сопроводив ее копией соответствующих текстов;

- эти поправки непосредственно вступают в силу в рамках добавления 1B через три месяца после даты направления информации Договаривающимся сторонам.

В том случае, если предложение по поправкам, касающимся приложения к настоящему Соглашению, повлечет за собой также внесение поправки в добавление 1B, поправки к этому добавлению не смогут вступить в силу до вступления в силу поправок, касающихся приложения. Если при этом поправки к добавлению 1B представляются одновременно с поправками, относящимися к приложению, то дата вступления их в силу определяется датой, установленной на основании применения процедур, которые в общих чертах описаны в статье 21.

Статья 22-тер

(Процедура внесения поправок в добавление 3)

Поправки в добавление 3 к приложению к настоящему Соглашению вносятся в соответствии с процедурой, определенной ниже.

Любое предложение по включению в добавление 3 образцов типовых бланков в соответствии со статьей 12-бис настоящего Соглашения или изменению существующих бланков передается для принятия Рабочей группой по автомобильному транспорту Европейской экономической комиссии. Предложение считается принятым в случае его одобрения большинством присутствующих и участвующих в голосовании Договаривающихся сторон.

Секретариат Европейской экономической комиссии официально информирует о принятой таким образом поправке компетентные органы всех Договаривающихся сторон и одновременно с этим направляет эту информацию Генеральному секретарю вместе с копией соответствующего текста.

Любой принятый таким образом образец может быть использован через три месяца после даты направления этой информации Договаривающимся сторонам данного Соглашения.

***Статья 23***

Помимо уведомлений, предусмотренных в статьях 20 и 21 настоящего Соглашения, Генеральный секретарь Организации Объединенных Наций сообщает государствам, указанным в пункте 1 статьи 14 настоящего Соглашения:

a) о ратификациях и присоединениях в соответствии со статьей 14 настоящего Соглашения;

b) о датах вступления в силу настоящего Соглашения в соответствии со статьей 14 настоящего Соглашения;

c) о денонсациях в соответствии со статьей 15 настоящего Соглашения;

d) о прекращении настоящего Соглашения в соответствии со статьей 16 настоящего Соглашения;

e) об уведомлениях, полученных в соответствии со статьей 17 настоящего Соглашения;

f) о заявлениях и уведомлениях, полученных в соответствии со статьей 19 настоящего Соглашения;

g) о вступлении в силу любой поправки в соответствии со статьей 21 настоящего Соглашения.

***Статья 24***

Протокол о подписании настоящего Соглашения имеет ту же силу, действительность и срок действия, как и настоящее Соглашение, неотъемлемой частью которого он считается.

***Статья 25***

После 31 марта 1971 года подлинник настоящего Соглашения будет сдан на хранение Генеральному секретарю Организации Объединенных Наций, который препроводит надлежащим образом заверенные копии каждому из государств, указанных в пункте 1 статьи 17 настоящего Соглашения.