**Европейское соглашение, касающееся работы экипажей транспортных средств, производящих международные автомобильные перевозки (ЕСТР)**

**(Женева, 1 июля 1970 г.)**

[Статья 1.  Определения](http://6pl.ru/asmap/convECTR.htm#g1)

[Статья 2.  Область применения](http://6pl.ru/asmap/convECTR.htm#g2)

[Статья 3.  Применение некоторых положений Соглашения к автомобильным](http://6pl.ru/asmap/convECTR.htm#g3)

            перевозкам, совершаемым транспортными средствами

            государств, которые не являются Договаривающимися Сторонами

[Статья 4.  Общие принципы](http://6pl.ru/asmap/convECTR.htm#g4)

[Статья 5.  Члены экипажа](http://6pl.ru/asmap/convECTR.htm#g5)

[Статья 6.  Продолжительность управления](http://6pl.ru/asmap/convECTR.htm#g6)

[Статья 7.  Перерывы](http://6pl.ru/asmap/convECTR.htm#g7)

[Статья 8.  Продолжительность отдыха](http://6pl.ru/asmap/convECTR.htm#g8)

[Статья 9.  Изъятия](http://6pl.ru/asmap/convECTR.htm#g9)

[Статья 10. Контрольное устройство](http://6pl.ru/asmap/convECTR.htm#g10)

[Статья 11. Контроль, осуществляемый предприятием](http://6pl.ru/asmap/convECTR.htm#g11)

[Статья 12. Меры по обеспечению применения Соглашения](http://6pl.ru/asmap/convECTR.htm#g12)

[Статья 13. Переходные положения](http://6pl.ru/asmap/convECTR.htm#g13)

[Заключительные положения (статьи 14 - 25)](http://6pl.ru/asmap/convECTR.htm#g14)

[Приложение. Контрольное устройство](http://6pl.ru/asmap/convECTR.htm#p_1)

[Приложение - добавление 1. Требования к конструкции, проверке,](http://6pl.ru/asmap/convECTR.htm#p_d_1)

                            установке и инспекции

[Приложение - добавление 2. Знак и свидетельство официального](http://6pl.ru/asmap/convECTR.htm#p_d_2)

                            утверждения

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 на 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 механическое 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;

f) под "**разрешенным максимальным весом**" - максимальный вес груженого транспортного средства, объявленный допустимым компетентным органом государства, в котором зарегистрировано транспортное средство;

g) "**автомобильные перевозки**" означают любое передвижение по дорогам, открытым для общего пользования, порожнем 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, 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 обязательства 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) под "**водителем**" - любое лицо, независимо от того, работает ли оно по найму или нет, управляющее транспортным средством хотя бы в течение короткого периода времени или находящееся на транспортном средстве 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) под "**отдыхом**" - любой непрерывный период, продолжительностью не менее часа, в течение которого водитель может свободно располагать своим временем.

**Статья 2**

**Область применения**

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

2. Однако,

a) если во время международной автомобильной перевозки один или несколько членов экипажа не покидают государственную территорию, в пределах которой они обычно занимаются своей производственной деятельностью, Договаривающаяся Сторона, в ведении которой находится эта территория, может не применять в отношении этого или этих членов экипажа положения настоящего Соглашения;

b) если Договаривающиеся Стороны, по территории которых, производятся перевозки, не договорились об обратном, настоящее Соглашение не применяется к международным автомобильным перевозкам грузов, совершаемым:

1. транспортными средствами, которые используются для перевозки грузов и разрешенный максимальный вес которых, включая вес прицепов или полуприцепов, не превышает 3,5 тонны;

2. 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;

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

4. транспортными средствами, разрешенная максимальная скорость которого не превышает 30 км в час;

5. транспортными средствами, которые используются вооруженными силами, органами гражданской обороны, пожарной службой и силами поддержания общественного порядка или которые находятся в их ведении;

6. транспортными средствами, которые используются службами канализации, защиты от наводнений, водо-, газо- и электроснабжения, для технического обслуживания и ремонта дорог, для сбора и удаления мусора, службами телеграфа и телефона, для перевозки почтовых отправлений, службами радио и телевидения и для обнаружения радио- и телевизионных передатчиков и приемников;

7. транспортными средствами, которые используются в чрезвычайных обстоятельствах или в ходе спасательных операций;

8. специальными транспортными средствами, которые используются в медицинских целях;

9. транспортными средствами, перевозящими цирковое или ярмарочное оборудование;

10. специальными аварийными транспортными средствами;

11. 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;

12. транспортными средствами, которые используются для некоммерческих перевозок грузов для личного пользования;

13. транспортными средствами, которые используются для сбора молока на фермах и возвращения на фермы молочной тары и молочных продуктов, предназначенных для кормления животных.

**Статья 3**

**Применение некоторых положений Соглашения к автомобильным**

**перевозкам, совершаемым транспортными средствами государств,**

**которые не являются Договаривающимися Сторонами**

1. 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.

2. 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 водителем от руки.

**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, разрешенной 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;

с) 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**

1. Продолжительность управления между любыми двумя периодами ежедневного отдыха или между ежедневным периодом отдыха и еженедельным периодом отдыха, именуемая ниже "**ежедневная продолжительность управления**", не должна превышать девяти часов. Она может быть увеличена дважды в течение любой одной недели до 10 часов.

После максимум шести ежедневных периодов управления водитель должен получить еженедельный период отдыха в соответствии с пунктом 3 статьи 8.

Еженедельный период отдыха может быть отложен до конца шестого дня, если общая продолжительность управления на протяжении шести дней не превышает максимального времени, соответствующего шести ежедневным периодам управления транспортным средством.

В случае международных пассажирских перевозок, за исключением перевозок на регулярных линиях, вместо термина "шести" и "шестого" во втором и третьем абзацах используются соответственно термины "двенадцати" и "двенадцатого".

2. Общая продолжительность управления на протяжении любых двух недель не должна превышать девяносто часов.

**Статья 7**

**Перерывы**

1. После управления в течение четырех с половиной часов водитель должен сделать перерыв по крайней мере на сорок пять минут, если не наступает период отдыха.

2. Этот перерыв может быть заменен перерывами продолжительностью не менее пятнадцати минут каждый, распределенными на протяжении периода управления или сразу после этого периода таким образом, чтобы это соответствовало положениям пункта 1.

3. В течение этих перерывов водитель не должен выполнять никакой другой работы. 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".

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

**Статья 8**

**Продолжительность отдыха**

1. В течение каждых двадцати четырех часов водитель должен иметь непрерывный ежедневный отдых продолжительностью не менее одиннадцати часов, который может быть сокращен до минимум девяти часов непрерывного отдыха не более трех раз в течение любой одной недели при условии, что до конца следующей недели в качестве компенсации водителю предоставляется отдых эквивалентной продолжительности.

В те дни, когда продолжительность отдыха не сокращается в соответствии с первым абзацем, он может быть разбит на два или три отдельных периода в течение двадцати четырех часов, один из которых должен составлять не менее восьми последовательных часов. В этом случае минимальная продолжительность отдыха увеличивается до двенадцати часов.

2. Если в течение каждых тридцати часов транспортным средством управляли по крайней мере два водителя, каждый водитель должен иметь период отдыха, продолжительностью не менее восьми последовательных часов.

3. В течение каждой недели один из периодов отдыха, упомянутых в пунктах 1 и 2, должен составлять в качестве еженедельного отдыха в общей сложности сорок пять последовательных часов. Этот период отдыха может быть сокращен до минимум тридцати шести последовательных часов, если он используется в обычном месте приписки транспортного средства или в месте приписки водителя, или до минимум двадцати четырех последовательных часов, если он используется в любом другом месте. Любое сокращение продолжительности отдыха должно быть компенсировано эквивалентным временем отдыха, если оно используется целиком до конца третьей недели, которая следует за данной неделей.

4. Еженедельный период отдыха, который начинается в течение одной недели и продолжается в течение следующей недели, может быть присоединен к одной из этих недель.

5. В случае пассажирских перевозок, к которым применяется четвертый абзац пункта 1 статьи 6, еженедельный период отдыха может быть перенесен на ту неделю, которая следует за неделей, за которую полагается этот отдых, и присоединен к еженедельному периоду отдыха этой второй недели.

6. Любой отдых, который используется в качестве компенсации за сокращение ежедневного и/или еженедельного периода отдыха должен присоединяться к другому периоду отдыха продолжительностью не менее восьми часов и предоставляться по просьбе заинтересованного лица в месте стоянки транспортного средства или приписки водителя.

7. Ежедневный период отдыха может использоваться на транспортном средстве, если на нем имеется спальное место и это транспортное средство находится на стоянке.

8. В отступление от положений пункта 1, в случае, если водитель, осуществляющей перевозку грузов или пассажиров, сопровождает транспортное средство, которое перевозится на пароме или поезде, ежедневный период отдыха может прерываться не более одного раза, если соблюдены следующие условия:

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;

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

в течение обоих промежутков отдыха водитель должен располагать спальным местом.

Ежедневный период отдыха, прерываемый, таким образом, должен увеличиваться на два часа.

**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 контрольного устройства или в своей ведомости.

**Статья 10**

**Контрольное устройство**

Договаривающие Стороны предписывают установку и использование на транспортных средствах, зарегистрированных на их территории, контрольных устройств согласно следующим требованиям:

a) контрольное устройство должно отвечать, в том что касается его конструкции, установки, использования и проверки, требованиям настоящего Соглашения и приложения к нему, которое является составной частью настоящего Соглашения.

Контрольное устройство, которое в отношении конструкции, установки, использования и проверки отвечает правилам Совета ЕЭС N 3821/85 от 20 декабря 1985 года, считается отвечающим требованиям настоящей статьи;

b) если нормальное и надлежащее использование контрольного устройства, установленного на транспортном средстве, невозможно, то каждый член экипажа должен вносить от руки с использованием соответствующих графических обозначений сведения, соответствующие его производственной деятельности и периодам отдыха, в регистрационный листок;

c) в тех случаях, когда члены экипажа, находясь вне транспортного средства, не могут использовать это устройство, они должны от руки вписать в регистрационный листок, используя соответствующие графические обозначения, различные периоды времени, относящиеся к их производственной деятельности вне транспортного средства;

d) необходимо, чтобы члены экипажа всегда имели при себе и могли представить для проверки регистрационные листки за текущую неделю и за последний день предыдущей недели, во время которого они управляли транспортным средством;

e) члены экипажа должны обеспечивать своевременное включение и правильную эксплуатацию контрольного устройства, а в случае его поломки они должны как можно скорее обеспечить его ремонт.

2. Работодатель выдает водителям достаточное количество регистрационных листков, имея при этом в виду их персональный характер, продолжительность их использования и необходимость их замены в случае повреждения или предоставления лицу, уполномоченному осуществлять контроль. Работодатель выдает водителям листки только установленного образца, пригодные для использования на том оборудовании, которое установлено на транспортном средстве.

3. Предприятия должны сохранять регистрационные листки, заполненные в соответствии с положениями подпунктов b), с) и d) пункта 1 настоящей статьи, в течение не менее 12 месяцев со дня последней записи и предъявлять их по требованию контрольных органов.

**Статья 11**

**Контроль, осуществляемый предприятием**

1. Предприятие должно организовать автомобильные перевозки таким образом, чтобы члены экипажа могли соблюдать положения настоящего Соглашения.

2. Оно должно постоянно контролировать время управления, часы другой работы и время отдыха, используя для этого все находящиеся в его распоряжений документы. 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.

3. 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.

**Статья 12**

**Меры по обеспечению применения Соглашения**

1. Каждая Договаривающаяся сторона принимает все надлежащие меры по обеспечению соблюдения положений настоящего Соглашения, в частности путем проведения должного контроля на дорогах и на предприятиях. Компетентные административные органы Договаривающихся Сторон будут информировать друг друга об общих мерах, принятых в этих целях.

2. Договаривающиеся Стороны оказывают друг другу помощь в ходе применения настоящего Соглашения и проверки его соблюдения.

3. В рамках этой взаимопомощи компетентные органы Договаривающихся Сторон регулярно направляют друг другу всю имеющуюся информацию, которая касается:

нарушений настоящего Соглашения, совершенных нерезидентами, и любых санкций, налагаемых за 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.

4. Если результаты проверки на дороге дают основания полагать, что водитель транспортного средства, зарегистрированного на территории другой Договаривающейся Стороны, совершил нарушение, которое не может быть выявлено 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 Стороны.

**Статья 13**

**Переходные положения**

Положения статьи 10 - Контрольное устройство становятся обязательными для стран - Договаривающихся Сторон настоящего Соглашения с 24 апреля 1995 года.

**Заключительные положения**

**Статья 14**

1. 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.

2. Настоящее Соглашение подлежит ратификации.

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

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

5. 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**

1. Каждая Договаривающаяся Сторона может денонсировать настоящее Соглашение путем нотификации, адресованной генеральному секретарю Организации Объединенных Наций.

2. 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**

1. 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.

2. 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**

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

2. 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.

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

**Статья 19**

1. 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.

2. 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.

3. 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**

1. 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.

2. 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.

3. 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.

3. 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.

4. 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.

5. 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 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.

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

7. 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, сделала ли Договаривающаяся Сторона или Стороны, которые препроводили ему это сообщение, возражение против предложенной поправки или приняли ее.

8. 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 зависят 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**

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

2. 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.

3. В случае одобрения поправки большинством 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.

4. Поправка принимается, если в течение шестимесячного срока со дня уведомления менее одной трети компетентных администраций Договаривающихся Сторон уведомляют генерального секретаря о своем возражении против поправки.

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

**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) o прекращении настоящего Соглашения в соответствии со статьей 16 настоящего Соглашения;

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

f) о заявлениях к 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 14 настоящего Соглашения.

В удостоверение чего нижеподписавшиеся, надлежащим образом на то уполномоченные, подписали настоящее Соглашение.

Совершено в Женеве первого июля тысяча девятьсот семидесятого года в одном экземпляре на английском и французском языках, причем оба текста являются равно аутентичными.