

О подписании Межправительственного соглашения по сети азиатских автомобильных дорог

Постановление · № 224 · от 26.04.2004 · Правительство Российской Федерации · Действует без изменений

ПРАВИТЕЛЬСТВО РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ

ПОСТАНОВЛЕНИЕ

от 26 апреля 2004 г. N 224

г. Москва

О подписании Межправительственного соглашения по сети азиатских автомобильных дорог

Правительство Российской Федерации постановляет:

Одобрить представленный Министерством транспорта и связи Российской Федерации согласованный с Министерством иностранных дел Российской Федерации и другими заинтересованными федеральными органами исполнительной власти проект Межправительственного соглашения по сети азиатских автомобильных дорог (прилагается).

Поручить руководителю российской делегации на 60-й сессии Экономической и социальной комиссии для Азии и Тихого океана Организации Объединенных Наций провести соответствующие переговоры и по достижении договоренности подписать от имени Правительства Российской Федерации указанное Межправительственное соглашение, разрешив вносить в прилагаемый проект изменения, не имеющие принципиального характера.

Председатель Правительства

Российской Федерации М.Фрадков

Проект Межправительственное соглашение по сети азиатских автомобильных дорог

Договаривающиеся Стороны,

сознавая необходимость стимулирования и развития международных автомобильных перевозок в Азии и между Азией и соседними регионами,

принимая во внимание сотрудничество между странами - членами Экономической и социальной комиссии для Азии и Тихого океана Организации Объединенных Наций в деле формирования и введения в эксплуатацию сети азиатских автомобильных дорог,

полагая, что для укрепления связей и развития международной торговли и туризма между членами Экономической и социальной комиссии для Азии и Тихого океана Организации Объединенных Наций необходимо развивать сеть азиатских автомобильных дорог в соответствии с требованиями к международным перевозкам и охране окружающей среды, учитывая внедрение в практику международных интермодальных перевозок,

продолжая прилагать совместные усилия по планированию, развитию и совершенствованию международных автомобильных перевозок в Азии и между Азией и соседними регионами, согласились о нижеследующем:

Статья 1

Утверждение сети азиатских автомобильных дорог

Договаривающиеся Стороны, называемые далее Сторонами, утверждают предлагаемую сеть автомобильных дорог, именуемую ниже сетью азиатских автомобильных дорог, описание которой приведено в приложении N 1 к настоящему Межправительственному соглашению, в качестве скоординированного плана развития маршрутов автомобильных дорог, имеющих международное значение, который они намерены выполнять в рамках своих внутригосударственных программ.

Статья 2

Определение сети азиатских автомобильных дорог

Сеть азиатских автомобильных дорог, описанная в приложении N 1 к настоящему

Межправительственному соглашению, включает маршруты международного значения, проходящие в Азии, включая дороги, значительной своей частью пересекающие более одного субрегиона, маршруты, проходящие по субрегионам, в том числе маршруты, соединяющие их с соседними субрегионами, и маршруты автомобильных дорог, проходящие по территории государств - членов Экономической и социальной комиссии для Азии и Тихого океана Организации Объединенных Наций.

Статья 3

Совершенствование сети азиатских автомобильных дорог

Маршруты сети азиатских автомобильных дорог приводятся в соответствие с классификацией и нормами проектирования, приведенными в приложении N 2 к настоящему Межправительственному соглашению.

Статья 4

Обозначение маршрутов сети азиатских автомобильных дорог

1. Маршруты сети азиатских автомобильных дорог обозначаются дорожным знаком, описание которого приводится в приложении N 3 к настоящему Межправительственному соглашению.
2. Дорожные знаки, соответствующие знаку, описанному в приложении N 3 к настоящему Межправительственному соглашению, устанавливаются на всех маршрутах сети азиатских автомобильных дорог в течение 5 лет со дня вступления в силу настоящего Межправительственного соглашения в отношении соответствующего государства согласно положениям статьи 6 настоящего Межправительственного соглашения.

Статья 5

Процедура подписания Межправительственного соглашения и получения статуса его участника

1. Настоящее Межправительственное соглашение открыто для подписания государствами - членами Экономической и социальной комиссии для Азии и Тихого океана Организации Объединенных Наций с 26 по 28 апреля 2004 года в г. Шанхае, Китай, а затем с 1 мая 2004 года по 31 декабря 2005 года в центральных учреждениях Организации Объединенных Наций в г. Нью-Йорке.
2. Государства могут стать участниками настоящего Межправительственного соглашения путем:
 - а) окончательного подписания;
 - б) подписания с условием ратификации, принятия или утверждения, за которым следует ратификация, принятие или утверждение;
 - в) присоединения.
3. Подтверждение ратификации, принятия, утверждения или присоединения осуществляется путем сдачи на хранение Генеральному секретарю Организации Объединенных Наций документа, составленного в должной форме.

Статья 6

Вступление Межправительственного соглашения в силу

1. Настоящее Межправительственное соглашение вступает в силу на 90-й день с того дня, в который правительства по крайней мере 8 государств согласятся быть участниками Межправительственного соглашения в соответствии с пунктом 2 статьи 5 настоящего Межправительственного соглашения.
2. В отношении каждого государства, которое окончательно подпишет или сдаст на хранение документ о ратификации, принятии, утверждении или присоединении после даты, начиная с которой удовлетворяются условия вступления настоящего Межправительственного соглашения в силу, Межправительственное соглашение вступает в силу для этого государства по истечении 90 дней с даты окончательного подписания им или сдачи на хранение этого документа.

Статья 7

Рабочая группа по азиатским автомобильным дорогам

1. Для рассмотрения хода осуществления настоящего Межправительственного соглашения и для рассмотрения любых предлагаемых поправок Экономическая и социальная комиссия для Азии и

Тихого океана Организации Объединенных Наций создает Рабочую группу по азиатским автомобильным дорогам (далее - Рабочая группа). Членами Рабочей группы являются все государства - члены Экономической и социальной комиссии для Азии и Тихого океана Организации Объединенных Наций.

2. Рабочая группа проводит свои совещания 1 раз в 2 года. Любая Сторона может также посредством уведомления, адресованного секретариату, обратиться с просьбой созвать специальное совещание Рабочей группы. Секретариат уведомляет всех членов Рабочей группы о поступившей просьбе и созывает специальное совещание Рабочей группы, если не менее одной трети Сторон дают знать о своем согласии принять участие в указанном совещании в течение 4 месяцев с даты уведомления секретариатом.

Статья 8

Процедура внесения поправок в основной текст Межправительственного соглашения

1. В основной текст настоящего Межправительственного соглашения могут вноситься поправки в соответствии с процедурами, указанными в настоящей статье.

2. Поправки к настоящему Межправительственному соглашению могут вноситься любой Стороной.

3. Текст любой предлагаемой поправки распространяется секретариатом среди всех членов Рабочей группы по крайней мере за 45 дней до совещания Рабочей группы, на котором ее предлагается принять.

4. Поправка принимается Рабочей группой большинством в две трети присутствующих и участвующих в голосовании Сторон. Секретариат направляет принятую поправку Генеральному секретарю Организации Объединенных Наций, который распространяет ее среди всех Сторон для принятия.

5. Поправка, принятая в соответствии с пунктом 4 настоящей статьи, вступает в силу через 12 месяцев после принятия ее двумя третями Сторон. Поправка вступает в силу в отношении всех Сторон, за исключением тех, которые перед вступлением ее в силу заявили о том, что они не принимают эту поправку. Любая Сторона, заявившая о том, что она не принимает поправку, принятую в соответствии с настоящим пунктом, может в любое время после этого передать Генеральному секретарю Организации Объединенных Наций на хранение документ о принятии такой поправки. Поправка вступает в силу в отношении этого государства через 12 месяцев после даты передачи на хранение указанного документа.

Статья 9

Процедура внесения поправок в приложение N 1 к Межправительственному соглашению

1. В приложение N 1 к настоящему Межправительственному соглашению могут вноситься поправки в соответствии с процедурой, предусмотренной в настоящей статье.

2. Поправки могут предлагаться любой Стороной после консультации с непосредственно заинтересованными соседними Сторонами и обеспечения консенсуса, за исключением поправки, касающейся внутренней трассы, которая не изменяет местоположение автомобильного пункта пропуска.

3. Текст любой предлагаемой поправки распространяется секретариатом среди всех членов Рабочей группы по крайней мере за 45 дней до совещания Рабочей группы, на котором ее предлагается принять.

4. Поправка принимается Рабочей группой большинством присутствующих и участвующих в голосовании Сторон. Принятая поправка направляется секретариатом Генеральному секретарю Организации Объединенных Наций, который распространяет ее среди всех Сторон.

5. Поправка, принятая в соответствии с пунктом 4 настоящей статьи, считается принятой, если в течение 6 месяцев со дня извещения ни одна из непосредственно заинтересованных Сторон не уведомит Генерального секретаря Организации Объединенных Наций о том, что она возражает против этой поправки.

6. Поправка, принятая в соответствии с пунктом 5 настоящей статьи, вступает в силу для всех Сторон через 3 месяца со дня истечения 6 месяцев, указанных в пункте 5 настоящей статьи.

7. Непосредственно заинтересованными Сторонами считаются:

- а) в случае включения нового или изменения существующего маршрута азиатских автомобильных дорог, большей частью проходящего по более чем одному субрегиону, - любая Сторона, по территории которой проходит данный маршрут;
- б) в случае включения нового или изменения существующего маршрута азиатских автомобильных дорог внутри субрегионов, в том числе маршрутов, соединяющих соседние субрегионы, и маршрутов, проходящих по территории государств - членов Экономической и социальной комиссии для Азии и Тихого океана Организации Объединенных Наций, - любая Сторона, граничащая с подавшим заявку государством, по территории которого проходит новый маршрут или маршрут азиатских автомобильных дорог, большей частью пересекающий более одного субрегиона, с которым соединяется этот новый или подлежащий изменению маршрут. Для целей настоящего пункта граничащими считаются также две Стороны, на территории которых находятся конечные пункты морского сообщения, расположенные на маршруте азиатских автомобильных дорог, большей частью пересекающем более одного субрегиона, или на маршрутах, указанных выше.

8. В целях рассмотрения возражений по пункту 5 настоящей статьи секретариат передает Генеральному секретарю Организации Объединенных Наций вместе с текстом поправки перечень непосредственно заинтересованных Сторон.

Статья 10

Процедура внесения поправок в приложения N 2 и 3 к Межправительственному соглашению

1. В приложения N 2 и 3 к настоящему Межправительственному соглашению могут вноситься поправки в соответствии с процедурой, предусмотренной в настоящей статье.

2. Поправки могут предлагаться любой Стороной.

3. Текст любой предлагаемой поправки распространяется секретариатом среди всех членов Рабочей группы по крайней мере за 45 дней до совещания Рабочей группы, на котором ее предлагается принять.

4. Поправка принимается Рабочей группой большинством присутствующих и участвующих в голосовании Сторон. Секретариат направляет принятую поправку Генеральному секретарю Организации Объединенных Наций, который распространяет ее среди всех Сторон.

5. Поправка, принятая в соответствии с пунктом 4 настоящей статьи, считается принятой, если в течение 6 месяцев со дня направления уведомления менее одной трети Сторон уведомят Генерального секретаря Организации Объединенных Наций о своем возмущении против поправки.

6. Поправка, принятая в соответствии с пунктом 5 настоящей статьи, вступает в силу для всех Сторон через 3 месяца со дня истечения 6 месяцев, указанных в пункте 5 настоящей статьи.

Статья 11

Оговорки

Не допускаются оговорки в отношении любого из положений настоящего Межправительственного соглашения, за исключением случаев, предусмотренных в пункте 5 статьи 14 настоящего Межправительственного соглашения.

Статья 12

Выход из Межправительственного соглашения

Любая Сторона может выйти из настоящего Межправительственного соглашения путем письменного уведомления, направленного Генеральному секретарю Организации Объединенных Наций не позднее чем за 12 месяцев до даты предполагаемого выхода.

Статья 13

Прекращение действия Межправительственного соглашения

Настоящее Межправительственное соглашение прекращает действие, если число Сторон в течение

какого-либо периода последовательных 12 месяцев не достигает 8.

Статья 14

Урегулирование споров

1. Всякий спор между двумя или более Сторонами относительно толкования или применения настоящего Межправительственного соглашения, который спорящие Стороны не могут разрешить путем переговоров или консультаций, по заявлению любой из спорящих Сторон передается для разрешения одному или нескольким посредникам, избранным спорящими Сторонами. Если в течение 3 месяцев со дня подачи заявления о разрешении спора спорящие Стороны не придут к соглашению относительно выбора посредника или посредников, любая из этих Сторон может обратиться к Генеральному секретарю Организации Объединенных Наций с просьбой о назначении единого посредника, которому спор будет передан на разрешение.
2. Рекомендация посредника или посредников, назначенных в соответствии с пунктом 1 настоящей статьи, не имеет обязательной силы, однако становится основой для повторного рассмотрения спора спорящими Сторонами.
3. По взаимной договоренности спорящие Стороны могут заранее согласиться принять рекомендацию посредника или посредников как имеющую обязательную силу.
4. Пункты 1, 2 и 3 настоящей статьи не должны толковаться как исключающие другие возможные меры урегулирования спора, взаимно согласованные спорящими Сторонами.
5. Любая Сторона при выполнении процедур, необходимых для получения статуса участника настоящего Межправительственного соглашения, может сделать оговорку о том, что она не считает себя связанной положениями настоящей статьи, касающимися разрешения спора. Другие Стороны перестают быть связанными указанными положениями по отношению к Стороне, сделавшей такую оговорку.

Статья 15

Ограничения в применении Межправительственного соглашения

1. Положения настоящего Межправительственного соглашения не должны толковаться как препятствующие какой-либо из Сторон принимать меры, соответствующие Уставу Организации Объединенных Наций, необходимые, по мнению этой Стороны, для обеспечения своей внешней или внутренней безопасности, но ограничиваемые настоящим Межправительственным соглашением.
2. Стороны прилагают все возможные усилия для развития сети азиатских автомобильных дорог в соответствии с настоящим Межправительственным соглашением при условии наличия у них соответствующих возможностей бюджетного и иных форм финансирования, а также в соответствии со своим законодательством.
3. Никакое положение настоящего Межправительственного соглашения не должно толковаться как принятие обязательства какой-либо из Сторон разрешить перемещение товаров и пассажиров через ее территорию.

Статья 16

Уведомления Сторон

Помимо сообщений, предусмотренных в статьях 7, 8, 9, 10, и оговорки, сформулированной в статье 14 настоящего Межправительственного соглашения, Генеральный секретарь Организации Объединенных Наций уведомляет Стороны и другие государства, указанные в статье 5, о следующем:

- а) об окончательном подписании, ратификации, принятии, утверждении или присоединении в соответствии со статьей 5;
- б) о датах вступления в силу настоящего Межправительственного соглашения в соответствии со статьей 6;
- в) о дате вступления в силу поправок к настоящему Межправительственному соглашению в соответствии с пунктом 5 статьи 8, пунктом 6 статьи 9 и пунктом 6 статьи 10;

г) о выходе в соответствии со статьей 12;

д) о прекращении действия настоящего Межправительственного соглашения в соответствии со статьей 13.

Статья 17

Приложения к Межправительственному соглашению

Приложения N 1, 2 и 3 к настоящему Межправительственному соглашению являются его неотъемлемой частью.

Статья 18

Секретариат Межправительственного соглашения

Роль секретариата настоящего Межправительственного соглашения выполняет Экономическая и социальная комиссия для Азии и Тихого океана Организации Объединенных Наций.

Статья 19

Сдача Межправительственного соглашения на хранение

Генеральному секретарю Организации Объединенных Наций

Подлинник настоящего Межправительственного соглашения сдается на хранение Генеральному секретарю Организации Объединенных Наций, который направляет надлежащим образом заверенные копии всем государствам, указанным в статье 5 настоящего Межправительственного соглашения.

В удостоверение чего нижеподписавшиеся, должным образом на то уполномоченные, подписали настоящее Межправительственное соглашение.

Открыто для подписания в г. Шанхае, Китай, с 26 апреля 2004 года в одном экземпляре на английском, китайском и русском языках, причем все тексты являются аутентичными и имеют одинаковую силу.

Приложение N 1

к Межправительственному соглашению

по сети азиатских автомобильных дорог Сеть азиатских автомобильных дорог

1. Сеть азиатских автомобильных дорог состоит из маршрутов международного значения, расположенных в Азии, и включает в себя маршруты, большей частью пересекающие более одного из таких субрегионов, как Восточная и Северо-Восточная Азия, Южная и Юго-Западная Азия, Юго-Восточная Азия и Северная и Центральная Азия; маршруты внутри субрегионов, в том числе маршруты, соединяющие их с соседними субрегионами, и маршруты, проходящие внутри государств-членов и обеспечивающие доступ к: а) столицам; б) главным промышленным и сельскохозяйственным центрам; в) основным воздушным, морским и речным портам; г) основным контейнерным терминалам и депо; д) основным туристическим центрам.

2. Номера маршрутов начинаются с латинских букв "АН", означающих "Asian Highway" (азиатские автомобильные дороги), после которых ставится одна, две или три цифры.

3. Однозначными номерами от 1 до 9 обозначаются маршруты азиатских автомобильных дорог, большей частью пересекающие более одного субрегиона.

4. Двухзначные и трехзначные номера отводятся для обозначения маршрутов внутри субрегионов, в том числе маршрутов, соединяющих их с соседним субрегионом, и шоссейных маршрутов внутри государств-членов, как показано ниже:

а) номерами 10-29 и 100-299 обозначаются маршруты в субрегионе Юго-Восточной Азии, включая Бруней-Даруссалам, Вьетнам, Камбоджу, Индонезию, Лаосскую Народно-Демократическую Республику, Малайзию, Мьянму, Сингапур, Таиланд и Филиппины;

б) номерами 30-39 и 300-399 обозначаются маршруты в субрегионе Восточной и Северо-Восточной Азии, включая Китай, Корейскую Народно-Демократическую Республику, Монголию, Республику Корея, Российскую Федерацию (Дальний Восток) и Японию;

- в) номерами 40-59 и 400-599 обозначаются маршруты в субрегионе Южной и Юго-Западной Азии, включая Бангладеш, Бутан, Индию, Непал, Пакистан и Шри-Ланку;
- г) номерами 60-89 и 600-899 обозначаются маршруты в Северной, Центральной и Юго-Западной Азии, включая Афганистан, Армению, Азербайджан, Грузию, Исламскую Республику Иран, Казахстан, Кыргызстан, Российскую Федерацию, Таджикистан, Туркменистан, Турцию и Узбекистан.

Российская Федерация для целей нумерации маршрутов включается в два субрегиона, ввиду ее географической протяженности.

ПЕРЕЧЕНЬ МАРШРУТОВ

АЗИАТСКИХ АВТОМОБИЛЬНЫХ ДОРОГ

Маршруты азиатских автомобильных дорог, пересекающие более одного субрегиона -----

Номер | Маршрут маршрута|

АШД | ----- АН1 Токио - Фукуока - паром - Пусан - Кьенгджу - Тэгу -

Тэджон - Сеул - Мусан - Гэсон - Пхеньян - Синуйджу -

Дадонг - Шеньян - Пекин - Шицзячжуан - Чженчжоу -

Синьян-Ухань - Чаньша - Сянтань - Гуанчжоу (- Шеньчжень) -

Наньнин - Юигуань- Хунги - Донгданг - Ханой - Винь -

Донгха - Хюэ - Дананг - Хойан - Нятранг - Бьенхоа -

(Вунгтау) - Хошимин - Мокбай - Бавет - Пномпень - Пойпет -

Араньяпратет - Кабинбури - Хинконг - Бангпаин

(- Бангкок) - Накхонсаван - Так - Мэсот - Мьявади - Паяджи

(- Янгон) - Мейктила - Мандалай - Таму - Морех - Импхал -

Кохима - Димапур - Нагаон - Джорабад (- Гувахати) -

Шиллонг - Дауки - Тамабил - Силхет - Качпур - Дакка -

Джессур - Бенапол - Бангаон - Колката - Бархи - Канпур -

Агра - Дели - Аттари - Уага - Лахор - Равалпинди

(- Исламабад) - Хассан-Абдал - Пешавар - Торхам - Кабул -

Кандагар - Диларам - Герат - Исламкаала - Докхарун -

Месхед - Сабзевар - Дамган - Семнан - Тегеран - Казвин -

Табриз - Эйвогли - Базарган - Гурбулак - Догубаязит -

Аскале - Рефахие - Сивас - Анкара - Гереде - Стамбул -

Капикуле - граница Болгарии АН2 Денпасар - Сурабайя - Суракарта - Семаранг - Чикампек

(- Бандунг) - Джакарта (- Мерак) - паром - Сингапур -

Синай-Утара - Серембан - Куала-Лумпур - Баттеруэрт - Букит

Кайю Хитам - Садао - Хатъяй - Бангкок - Бангпаин -

Накхонсаван - Так - Чианграй - Месай - Тачилек -

Кьяингтонг - Мейктила - Мандалай - Таму - Морех - Импхал -

Кохима - Димапур - Нагаон - Джорабад (- Гувахати) -

Шиллонг - Даоки - Тамабил - Силхет - Качпур - Дакка -

Хатикамрул - Банглабандха - Силигури - Какарбхитта -

Патхлайя - Нараянгхат - Кохалпур - Махендранагар -

Брамхадев Манди - Банбаса - Рампур - Дели - Аттари -

Уага - Лахор - Мултан - Рори - Кетта - Тафтан -

Мирджавех - Захедан - Керман - Анар - Язд - Салафчеган -
Тегеран - Савех - Хамадан - Хосреви АНЗ Улан-Удэ - Кяхта - Алтанбулаг - Дархан - Улан-Батор -
Налайха - Чойр - Сайн-шанд - Замин-Уд - Эранхот - Пекин -
Тангу - Шанхай - Ханчжоу - Наньчан - Сянтань - Гуйян -
Куньмин - Цзинхун (- Далуо - Монгла - Кьяинтонг) - Мохан -
Ботен - Натый - Хуайсай - Чиангхонг - Чианграй АН4 Новосибирск - Барнаул - Ташанта - Уланбайшинт -
Ховд -
Ярантай Урумчи - Каши-Хонкираф - Хунджераб -
Хассан-Абдал - Равалпинди (- Исламабад) - Лахор - Мултан -
Рори - Хайдарабад - Карачи АН5 Шанхай - Наньцзин - Синьян - Сиань - Ланьчжоу - Тулфань -

Урумчи - Куитунь - Джинге - Хоргос - Алматы - Каскелен -

Кордай - Георгиевка - Бишкек - Карабалта - Чалдовар -
Мерке - Шымкент - Жибек-Жолы - Чернявка - Ташкент -
Сырдарья - Самарканд - Навои - Бухара - Алят - Фарап -
Туркменабат - Мары - Тэджен - Ашгабат - Сердар -
Туркменбаши - паром - Баку - Алат - Гази-Маммед - Ганджа -
Казах - Красный мост - Тбилиси - Мцхета - Хашури -
Сенаки - Потти (- паром до Болгарии, Румынии, Украины) -
Батуми (- паром до Болгарии, Румынии, Украины) - Сарпи -
Сарп - Трабзон - Самсун - Мерзифон - Гереде - Стамбул -
Капикуле - граница Болгарии АН6 Пусан - Кьенгджу - Кангнунг - Кансон - Косон - Вонсан
(- Пхеньян) - Чончжин - Сонбон - Кхасан - Хасан -
Раздольное (- Владивосток - Находка) - Уссурийск -
Пограничный - Суйфэньхэ - Харбин - Цицихар - Маньчжоули -

Забайкальск - Чита - Улан-Удэ - Иркутск - Красноярск -
Новосибирск - Омск - Исилюль - Карагуга -
Петропавловск - Чистое - Петухово - Челябинск - Уфа -
Самара - Москва - Красное - граница Белоруссии АН7 Екатеринбург - Челябинск - Троицк - Каэрак -
Костанай -
Астана - Караганда - Бурубайтал - Мерке - Чалдовар -
Кара-Балта - Ош - Андижан - Ташкент - Сырдарья - Хаваст -
Худжанд - Душанбе - Нижний Пандж - Ширхан - Полехумри -
Джебул-Саредж - Кабул - Кандагар - Спинболдак - Чаман -
Кетта - Калат - Карачи АН8 Граница Финляндии - Торфяновка - Выборг -
Санкт-Петербург - Москва - Тамбов - Борисоглебск -
Волгоград - Астрахань - Хасавюрт - Махачкала - Яраг -
Казмалар - Самур - Сумгаит - Баку - Алят - Биласувар -
Астара - Рашт - Казвин - Тегеран - Савех - Ахваз -
Бандер-Эмам

Маршруты азиатских автомобильных дорог внутри субрегионов,
включая маршруты, соединяющие их с соседними субрегионами,
и маршруты азиатских автомобильных дорог, проходящие по
государствам-членам

Юго-Восточная Азия АН11 Вьентьян - Банлао - Тхакхэк - Сено - Пакса - Веангкхам -
Транпэангреал - Стынгтраенг - Кратя - Пномпень -

Сиануквиль АН12 Натый - Удомсай - Пакмонг - Луангпрабанг - Вьентьян -
Тханаленг - Нонгкхай - Удонтхани - Кхонкэн -
Накхонрачасима - Хинконг АН13 Удомсай - Муангнгын - Хуайкон - Уттарадит - Пхитсанулок -
Накхонсаван АН14 Хайфон - Ханой - Вьетри - Лаокай - Хекоу - Куньмин -
Руили - Мусэ - Лашио - Мандалай АН15 Винь - Каотрео - Кеонья - Банлао - Тхакхэк -
Накхонпханом - Удонтхани АН16 Донгха - Лаобао - Денсавань - Сено - Саваннакхет -
Мукхдахан - Кхонкэн - Пхитсанулок - Так АН18 Хатъяй - Сунгайколок - Рантау-Панджанг - Кота-Бару -
Куантан - Джохор-Бару - плотина Джохор-Бару АН19 Накхонратчасима - Кабинбури - Лэмчабанг -
Чонбури -
Бангкок АН25 Банда Ачех - Медан - Тебинтингги - Думай - Пеканбару -
Джамби - Палембанг - Танджунг-Каранг - Бакаухени - паром -
Мерак АН26 Лаоаг - Манила - Легаспи - Матног - паром - Аллен -
Таклобан (- Ормок - (- паром) - Себу) - Лилоан - паром -
Суригао - Давао (- Кагаян де Оро) - Хенераль-Сантос -
Замбоанга Восточная и Северо-Восточная Азия АН30 Уссурийск - Хабаровск - Белогорск - Чита АН31
Белогорск - Благовещенск - Хейхэ - Харбин - Чанчунь -
Шеньян - Далянь АН32 Сонбонг - Вонджонг - Цюаньхэ - Хуньчунь - Чанчунь -
Аршан - Нумруг - Сумбер - Чойбалсан - Ондорхан - Налайха -
Улан-Батор - Улястай - Ховд АН33 Харбин - Тунцзян АН34 Ляньюньган - Чженчжоу - Сиань
Южная Азия АН41 Граница Мьянмы - Текнаф - Кокс-Базар - Читтагонг -
Качпур - Дакка - Хатикамул - Джессур - Монгла АН42 Ланьчжоу - Синин - Голмуд - Лхаса - Чжанму -
Кодари -

Катманду - Нараянгхат - Патхлайя - Биргандж - Раксаул -
Пипракотхи - Музаффарпур - Барауни - Бархи АН43 Агра - Гвалиор - Нагпур - Хайдарабад - Бангалор -
Кришнагири - Мадурай - Дханушкоти - паром - Талайманнар -
Дамбулла - Курунегала (- Канды) - Коломбо - Матара АН44 Бласор - Бхубанесвар - Тринкомали -
Дамбулла АН45 Колката - Харагпур - Висакхапатнам - Виджаявада - Ченнай -
Кришнагири - Бангалор АН46 Харагпур - Нагпур - Дхуле АН47 Гвалиор - Дхуле - Тхане (- Мумбай) -
Бангалор АН48 Пхуэнтшолинг - граница Индии АН51 Пешавар - Дера Исмаил Хан - Кетта
Северная, Центральная, Юго-Западная Азия АН60 Омск - Черлак - Прииртышское - Павлодар -
Семипалатинск -
Таскескен - Учарал - Алматы - Каскелен - Бурубайтал АН61 Каши - Туругарт - Тороугарт - Нарын -
Бишкек -
Георгиевка - Кордай - Мерке - Чимкент - Кызыл-Орда -
Аральск - Карабутаг - Актюбинск - Уральск - Каменка -
Озинки - Саратов - Борисоглебск - Воронеж - Курск -
Крупец - граница Украины АН62 Петропавловск - Аркалык - Джезказган - Кызыл-Орда -
Чимкент - Жибек-Жолы - Чернявка - Ташкент - Сырдарья -
Самарканд - Гузар - Термез - Хайратан - Мазари-Шариф АН63 Самара - Маштаково - Погодаево -
Уральск - Атырау -
Бейнеу - Оазис - Нукус - Бухара - Гузар АН64 Барнаул - Веселоярск - Красный Аул - Семипалатинск -
Павлодар - Шидерты - Астана - Кокчетав - Петропавловск АН65 Каши - Аркакстан - Иркештам -
Сарыташ (- Ош) - Карамык -
Вахдат - Душанбе - Турсунзаде - Узун - Термез АН66 Граница Китая - перевал Кульма - Хоруг - Кулоб -
Вахдат -
Душанбе АН67 Куйтан - Бакету - Бахты - Таскескен - Семипалатинск -
Павлодар - Шидерты - Караганда - Джезказган АН68 Цзинхэ - Алатавшанкоу - Достык - Учарал АН70

Две полосы	Асфальтобетон или	III	цементобетон	+	-----	+	-----	+	-----	
Класс III	Две полосы	Покрытие с двойной	III	обработкой битумом	+	-----	-----	-----	-----	+

"Автомагистраль" в классификации относится к автомобильным дорогам с контролируемым въездом. Автомобильные дороги с контролируемым въездом предназначены исключительно для автомобилей. Автомобильные дороги с контролируемым въездом доступны для въезда только через развязки на разных уровнях. Пользование автомобильной дорогой с контролируемым въездом запрещено для мопедов, велосипедов и пешеходов в целях обеспечения безопасности движения и высокой скорости передвижения автомобилей. Для автомобильных дорог с контролируемым въездом не проектируются пересечения на одном уровне, а проезжая часть разделяется средней полосой.

"Класс III" используется только при ограниченном объеме средств для финансирования строительства и/или при ограниченной полосе отвода для прокладки дороги. В будущем в возможно кратчайшие сроки следует усовершенствовать дорожное покрытие и сделать его асфальтобетонным или цементобетонным. Ввиду того, что класс III также считается минимальным желательным стандартом, следует поощрять работу по модернизации любых участков дороги, находящихся ниже класса III, чтобы они соответствовали стандартам этого класса.

III. НОРМЫ ПРОЕКТИРОВАНИЯ АВТОМОБИЛЬНЫХ ДОРОГ, ВХОДЯЩИХ В СЕТЬ АЗИАТСКИХ АВТОМОБИЛЬНЫХ ДОРОГ

1. Классификация местности

Классификация местности приведена в таблице 2.

Таблица 2

Классификация местности	+	-----	+		Классификация местности
Продольный уклон	+	-----	+	-----	Равнинный рельеф (P)
0-10 процентов	+	-----	+	-----	Холмистый рельеф (X)
10-25 процентов	+	-----	+	-----	Свыше 25-60 процентов
Гористый рельеф (Г)	+	-----	+	-----	Горный рельеф (К)
Свыше 60 процентов	+	-----	+	-----	

2. Расчетная скорость

Расчетные скорости определяются следующими значениями: 120, 100, 80, 60, 50, 40 и 30 км в час. Взаимосвязь между расчетной скоростью, классификацией автомобильных дорог и классификацией местности приведена в таблице 3. Расчетная скорость в 120 км в час применима только для автомагистрали (автомобильной дороги с контролируемым въездом, разделительной полосой и перекрестками на разных уровнях).

Таблица 3

Взаимосвязь между расчетной скоростью, классификацией автомобильных дорог и классификацией местности

(км/час)	+	-----	+		Местность	Автомагистраль	Класс I	Класс II	Класс III
120	100	80	60	50	40	30	+	-----	+
Равнинный рельеф (P)	120	100	80	60	50	40	30	+	-----
Холмистый рельеф (X)	100	80	60	50	40	30	+	-----	+
Гористый рельеф (Г)	80	50	50	40	30	+	-----	+	-----
Горный рельеф (К)	60	50	40	30	+	-----	-----	-----	+

3. Поперечный профиль

В таблице 4 указаны ширина полосы отвода, ширина полосы движения, ширина обочины, ширина разделительной полосы, параметры уклона дорожного покрытия и уклона обочины по каждому классу дорог.

Настоятельно рекомендуется, чтобы движение пешеходов, велосипедов и гужевых повозок было отделено от движения автомобилей путем строительства, где это необходимо, специальных

Стр. 12 из 15

(160) | 80 (110) | 50 | 30 | +-----+ Примечание. Цифры в скобках представляют рекомендуемые значения.

Минимальные радиусы кривых в плане рекомендуется ограничивать только исключительными случаями, а в остальных случаях следует применять радиусы кривых, превышающие соответствующие минимальные радиусы на 50-100 процентов.

При проектировании кривых в плане в условиях гористого и горного рельефа рекомендуется рассматривать их в сочетании с продольным профилем и расстоянием между кривыми.

Переходные кривые следует проектировать для соединения кривых с радиусами меньше параметров, указанных в таблице 6. В случаях, когда их радиусы в два раза превышают параметры, указанные в таблице 6, рекомендуется также проектировать переходные кривые.

Таблица 6

Радиусы, требующие проектирования переходных кривых

(в метрах) +-----+ Местность Автомагистраль Класс II Класс II Класс III +-----+-----+-----+-----+-----+ Равнинный рельеф (Р) 2 100 1 500 900 500 +-----+-----+-----+-----+-----+ Холмистый рельеф (Х) 1 500 900 500 350 +-----+-----+-----+-----+-----+ Гористый рельеф (Г) 900 500 350 250 +-----+-----+-----+-----+-----+ Горный рельеф (К) 500 500 250 130 +-----+-----+-----+-----+-----+

В отношении минимальной длины переходной кривой рекомендуется применять параметры, указанные в таблице 7.

Таблица 7 Минимальная длина переходной кривой

(в метрах) +-----+ Местность Автомагистраль Класс II Класс II Класс III +-----+-----+-----+-----+-----+ Равнинный рельеф (Р) 100 85 70 50 +-----+-----+-----+-----+-----+ Холмистый рельеф (Х) 85 70 50 40 +-----+-----+-----+-----+-----+ Гористый рельеф (Г) 70 50 40 35 +-----+-----+-----+-----+-----+ Горный рельеф (К) 50 50 35 25 +-----+-----+-----+-----+-----+
--

Максимальный уклон виража должен быть равен 10 процентам для всех видов местности.

5. Продольный профиль

Продольный профиль дороги в холмистой местности должен быть как можно более плавным с учетом экономической целесообразности устройства насыпей и выемок при спрямлении рельефа местности. При выборе максимально допустимой величины продольного уклона дороги рекомендуется учитывать, что ее дальнейшая модернизация может привести к потере первоначальных инвестиций.

Параметры максимального вертикального уклона, указанные в таблице 8, используются для всех классов шоссейных дорог.

Таблица 8 Максимальный вертикальный уклон +-----+ Классификация местности Максимальный вертикальный уклон +-----+-----+-----+-----+-----+ Равнинный рельеф (Р) 4 процента +-----+-----+-----+-----+-----+ Холмистый рельеф (Х) 5 процентов +-----+-----+-----+-----+-----+ Гористый рельеф (Г) 6 процентов +-----+-----+-----+-----+-----+ Горный рельеф (К) 7 процентов +-----+-----+-----+-----+-----+
--

В тех случаях, когда протяженность участков подъема превышает значения, указанные в таблице 9, рекомендуется строить при интенсивном грузовом движении дополнительные полосы движения на подъемах.

Необходимая длина наклонного участка, при которой рекомендуется устройство дополнительной полосы движения на подъеме для автомагистралей и дорог класса I, представлена в таблице 9.

Таблица 9

Наибольшая протяженность подъема при различном

продольном уклоне +-----+ | Классификация |

Автомагистраль | Класс I | | местности | | +-----+-----+-----+-----|

|Равнинный рельеф (Р) |3 процента - 800 м |3 процента - 900 м | +-----+-----+-----+-----|

-----| | 4 процента - 500 м |4 процента - 700 м | +-----+-----+-----+-----|

|Холмистый рельеф (Х) |4 процента - 700 м |4 процента - 800 м | +-----+-----+-----+-----|

-----| | 5 процентов - 500 м |5 процентов - 600 м | +-----+-----+-----+-----|

| |Гористый рельеф (Г) |5 процентов - 600 м |5 процентов - 700 м | +-----+-----+-----+-----|

-----| | 6 процентов - 500 м |6 процентов - 500 м | +-----+-----+-----+-----|

---| |Горный рельеф (К) |6 процентов - 500 м |6 процентов - 500 м | +-----+-----+-----+-----|

-----| | 7 процентов - 400 м |7 процентов - 400 м | +-----+-----+-----+-----|

-+

6. Дорожное покрытие

Проезжая часть дорог должна иметь цементобетонное или асфальтобетонное покрытие. Вместе с тем дороги класса III могут иметь щебеночное покрытие с двойной обработкой битумом.

Покрытие на многих участках сети азиатских автомобильных дорог повреждается из-за недостаточной несущей способности. В связи с этим следует тщательно определить расчетную нагрузку на покрытие, чтобы не допустить повреждения дорожной одежды и в конечном итоге сократить расходы на содержание дороги.

Вместе с тем при проектировании дорожного покрытия следует принимать во внимание следующие факторы:

а) нагрузка на ось;

в) интенсивность движения;

с) качество материалов, которые будут использоваться в основании покрытия и в земляном полотне (поскольку качество строительных материалов различается по странам, инструкция по расчету дорожных покрытий не была включена в нормы проектирования сети азиатских автомобильных дорог).

7. Расчетная нагрузка

Проектные нагрузки (максимальные осевые нагрузки) должны назначаться с учетом высоты тяжелых транспортных средств и особенно транспортных средств для перевозки контейнеров. Для того чтобы предупредить преждевременное повреждение дорог и сократить расходы на их содержание, сеть азиатских автомобильных дорог как сеть международных автомобильных дорог должна иметь высокую несущую способность дорожных одежд.

Для проектирования сооружений в качестве минимальной нагрузки следует применять минимальную нагрузку HS 20-44, что является международным стандартом, соответствующим нагрузке, создаваемой прицепом при полной загрузке.

8. Подмостовой габарит

Минимальный подмостовой габарит должен составлять 4,5 м, что является требованием для безопасной провозки контейнеров международного стандарта (ISO). Вместе с тем в тех случаях, когда невозможно обеспечить достаточный подмостовой габарит из-за высокой стоимости перестройки существующих сооружений, например мостов, можно использовать прицепы с низкой посадкой.

9. Окружающая среда

При подготовке проектов строительства новых дорог должна производиться оценка воздействия на окружающую среду в соответствии с национальными нормами. Желательно также расширить это положение, предусмотрев такую оценку при реконструкции или серьезной модернизации существующих автомобильных дорог.

10. Безопасность дорожного движения

При развитии сети азиатских автомобильных дорог Стороны уделяют всестороннее внимание вопросам безопасности дорожного движения.

Приложение N 3

к Межправительственному соглашению

по сети азиатских автомобильных дорог

ОПОЗНАВАНИЕ И ОБОЗНАЧЕНИЕ СЕТИ АЗИАТСКИХ АВТОМОБИЛЬНЫХ ДОРОГ

1. Знак, используемый для опознавания и обозначения маршрутов азиатских автомобильных дорог, имеет четырехугольную форму.
2. Этот знак состоит из букв АН, за которыми, как правило, следует номер маршрута, обозначенный арабскими цифрами.
3. Знак имеет белую или черную надпись; он может прикрепляться к другим знакам или совмещаться с ними.
4. Знак должен быть такого размера, чтобы водитель транспортного средства, движущегося на большой скорости, мог легко распознать и понять этот знак.
5. Знак, предназначенный для опознавания и обозначения маршрутов азиатских автомобильных дорог, не исключает возможности использования знака, обозначающего дорогу согласно национальным стандартам.
6. Номера маршрутов азиатских автомобильных дорог включаются в систему указательных знаков данного государства (или объединяются с этой системой). Знак с обозначением номеров может устанавливаться как перед каждой подъездной дорогой или развязкой, так и после них.
7. В случае, если государства являются Сторонами как Межправительственного соглашения по сети азиатских автомобильных дорог, так и Европейского соглашения о международных автомагистралях, маршруты обозначаются либо знаками маршрутов азиатских автомобильных дорог, либо знаками европейских международных автомагистралей, либо теми и другими знаками по усмотрению Сторон.
8. Если маршрут азиатских автомобильных дорог переходит в другой маршрут или пересекает другой маршрут азиатских автомобильных дорог, то рекомендуется указывать соответствующие номера маршрутов азиатских автомобильных дорог перед таким въездом или развязкой.