

ĐIỀU ƯỚC QUỐC TẾ

BỘ NGOẠI GIAO

Số: 52/2005/LPQT

Hà Nội, ngày 12 tháng 5 năm 2005

Hiệp định liên Chính phủ về mạng lưới Đường bộ Châu Á có hiệu lực đối với nước Cộng hòa xã hội chủ nghĩa Việt Nam từ ngày 04 tháng 7 năm 2005./.

TL. BỘ TRƯỞNG BỘ NGOẠI GIAO
KT. VỤ TRƯỞNG VỤ LUẬT PHÁP VÀ ĐIỀU ƯỚC QUỐC TẾ

Phó Vụ trưởng

Nguyễn Thị Hoàng Anh

HIỆP ĐỊNH LIÊN CHÍNH PHỦ VỀ MẠNG LƯỚI ĐƯỜNG BỘ CHÂU Á

(Chỉ có giá trị tham khảo)

Các Bên Ký kết,

Nhận thức được yêu cầu tăng cường và phát triển vận tải đường bộ quốc tế tại Châu Á và với các khu vực láng giềng,

Nhắc lại sự hợp tác giữa các thành viên của Ủy ban Kinh tế Xã hội khu vực Châu Á Thái Bình Dương của Liên Hiệp quốc trong việc hình thành và khai thác mạng lưới Đường bộ Châu Á,

Xét thấy để tăng cường quan hệ và thúc đẩy thương mại quốc tế du lịch giữa các thành viên của Ủy ban Kinh tế Xã hội khu vực Châu Á Thái Bình Dương của Liên Hiệp quốc, việc phát triển mạng lưới Đường bộ Châu Á là quan trọng để thỏa mãn các yêu cầu của vận tải quốc tế và môi trường, đồng thời lưu tâm đến việc cung cấp vận tải đa phương thức quốc tế một cách có hiệu quả,

Tiếp tục các nỗ lực hợp tác quy hoạch, phát triển và cải thiện vận tải đường bộ quốc tế trong khu vực Châu Á và giữa Châu Á với các khu vực láng giềng,

Đã thống nhất như sau:

Điều 1. Thông qua mạng lưới Đường bộ Châu Á

Các Bên Ký kết, dưới đây gọi là các Bên, thông qua mạng lưới đường bộ đã

đề xuất, sau đây gọi là “mạng lưới Đường bộ Châu Á” và được nêu tại Phụ lục I của Hiệp định này, như một kế hoạch phối hợp phát triển các tuyến đường bộ có tầm quan trọng quốc tế mà các Bên dự kiến sẽ thực hiện trong phạm vi khuôn khổ các chương trình quốc gia.

Điều 2. Xác định mạng lưới Đường bộ Châu Á

Mạng lưới Đường bộ Châu Á được nêu trong Phụ lục I bao gồm các tuyến đường bộ có tầm quan trọng quốc tế trong khu vực Châu Á bao gồm các tuyến nối giữa các tiểu vùng, các tuyến trong các tiểu vùng, các tuyến nối với các tiểu vùng lân cận và các tuyến nằm trong các Quốc gia thành viên.

Điều 3. Phát triển mạng lưới Đường bộ Châu Á

Các tuyến của mạng lưới Đường bộ Châu Á cần được xây dựng và nâng cấp phù hợp với việc phân loại và các tiêu chuẩn thiết kế được quy định trong Phụ lục II của Hiệp định này.

Điều 4. Biển báo mạng lưới Đường bộ Châu Á

1. Các tuyến của mạng lưới Đường bộ Châu Á cần có biển báo theo quy định tại Phụ lục III của Hiệp định này.

2. Các biển báo tuyến phù hợp với quy định tại Phụ lục III của Hiệp định này cần được lắp đặt tại tất cả các tuyến của mạng lưới Đường bộ Châu Á trong thời

hạn năm (5) năm kể từ ngày Hiệp định này có hiệu lực đối với Quốc gia liên quan theo Điều 6.

Điều 5. Thủ tục ký và trở thành Thành viên của Hiệp định này

1. Hiệp định này sẽ được đề nghị cho các Quốc gia là thành viên của Ủy ban Kinh tế Xã hội Khu vực Châu Á Thái Bình Dương tại Thượng Hải ký từ ngày 26 đến ngày 28 tháng 4 năm 2004 và sau đó tại Trụ sở của Liên Hiệp quốc tại Niu-Uớc từ ngày 01 tháng 5 năm 2004 đến ngày 31 tháng 12 năm 2005.

2. Các Quốc gia có thể trở thành các Bên ký kết của Hiệp định này bằng cách:

(a) Ký khẳng định;

(b) Ký cần thủ tục phê chuẩn, chấp thuận hoặc phê duyệt, tiếp theo đó tiến hành phê chuẩn, chấp thuận hoặc phê duyệt; hoặc

(c) Gia nhập.

3. Việc phê chuẩn, chấp thuận, phê duyệt hoặc gia nhập sẽ có hiệu lực bằng cách gửi lưu chiếu văn kiện theo mẫu chuẩn cho Tổng thư ký của Liên Hiệp quốc.

Điều 6. Hiệu lực của Hiệp định

1. Hiệp định này sẽ có hiệu lực sau 90 ngày kể từ ngày mà các Chính phủ của ít nhất tám (8) Quốc gia đã chấp nhận ràng buộc bởi Hiệp định này theo Điều 5 khoản 2.

2. Đối với Quốc gia đã ký khẳng định hoặc gửi lưu chiếu văn kiện phê chuẩn, chấp thuận, phê duyệt hoặc gia nhập sau ngày mà các điều kiện có hiệu lực của Hiệp định đã được đáp ứng, Hiệp định này sẽ có hiệu lực đối với Quốc gia đó sau 90 ngày kể từ ngày ký khẳng định hoặc ngày Quốc gia đó gửi lưu chiếu văn kiện nói trên.

Điều 7. Nhóm công tác về Đường bộ Châu Á

1. Nhóm Công tác về Đường bộ Châu Á sẽ được Ủy ban Kinh tế và Xã hội Khu vực Châu Á Thái Bình Dương thành lập để xem xét việc thực hiện Hiệp định này và các đề xuất sửa đổi. Tất cả các Quốc gia là thành viên của Ủy ban Kinh tế và Xã hội Khu vực Châu Á Thái Bình Dương sẽ là thành viên của Nhóm Công tác.

2. Nhóm Công tác sẽ họp hai năm một lần. Bất kỳ Thành viên nào, cũng có thể bằng thông báo gửi tới ban thư ký, yêu cầu triệu tập một hội nghị đặc biệt của Nhóm Công tác. Ban Thư ký sẽ thông báo tới tất cả các thành viên của Nhóm Công tác về yêu cầu đó và sẽ triệu tập một hội nghị đặc biệt của Nhóm Công tác nếu có không ít hơn một phần ba các Thành viên bày tỏ sự đồng ý với đề nghị trên trong thời gian 4 tháng kể từ ngày có thông báo của ban thư ký.

Điều 8. Thủ tục sửa đổi phần nội dung chính của Hiệp định

1. Nội dung chính của Hiệp định có thể

được sửa đổi bằng các thủ tục được quy định tại Điều này.

2. Bất kỳ Bên Ký kết nào đều có thể đề nghị sửa đổi Hiệp định.

3. Nội dung đề nghị sửa đổi sẽ được ban thư ký chuyển đến tất cả các thành viên của Nhóm Công tác về Đường bộ Châu Á ít nhất bốn năm ngày (45) trước thời điểm hội nghị Nhóm Công tác để xem xét thông qua đề nghị.

4. Sửa đổi sẽ được Nhóm Công tác về Đường bộ Châu Á thông qua với hai phần ba các thành viên có mặt và bỏ phiếu tán thành. Các sửa đổi đã được thông qua sẽ được ban thư ký thông báo tới Tổng thư ký Liên Hiệp quốc, Tổng thư ký sẽ gửi đến tất cả các Bên Ký kết để chấp thuận.

5. Sửa đổi được thông qua phù hợp với khoản 4 của Điều này sẽ có hiệu lực sau 12 tháng kể từ khi được hai phần ba các Bên Ký kết chấp thuận. Sửa đổi đó sẽ có hiệu lực đối với tất cả các Bên Ký kết trừ các Bên Ký kết mà trước thời điểm sửa đổi có hiệu lực tuyên bố rằng họ không chấp thuận sửa đổi đó. Bất kỳ Bên Ký kết nào đã tuyên bố không chấp nhận sửa đổi thông qua phù hợp với khoản này, tại bất kỳ thời điểm nào sau đó, có thể gửi văn kiện chấp thuận sửa đổi đó đến Tổng Thư ký của Liên Hiệp quốc. Sửa đổi đó sẽ có hiệu lực đối với Quốc gia này sau 12 tháng kể từ ngày lưu chiếu văn kiện nói trên.

Điều 9. Thủ tục sửa đổi Phụ lục I của Hiệp định

1. Phụ lục I của Hiệp định này có thể được sửa đổi theo thủ tục được quy định tại Điều này.

2. Bất kỳ Bên Ký kết nào cũng có thể đề nghị sửa đổi Phụ lục sau khi tham vấn và đạt được sự chấp thuận của các Quốc gia láng giềng trực tiếp liên quan, ngoại trừ sửa đổi liên quan đến hướng tuyến nội địa mà không làm thay đổi đến việc qua lại biên giới quốc tế.

3. Nội dung đề nghị sửa đổi sẽ được ban thư ký chuyển tới tất cả các thành viên của Nhóm Công tác ít nhất bốn năm (45) ngày trước khi hội nghị Nhóm Công tác họp để xem xét việc thông qua.

4. Sửa đổi sẽ được Nhóm công tác về Đường bộ Châu Á thông qua với đa số các thành viên có mặt và bỏ phiếu tán thành. Sửa đổi được thông qua sẽ được ban thư ký gửi tới Tổng Thư ký Liên Hiệp quốc, Tổng thư ký sẽ chuyển đến tất cả các Bên Ký kết.

5. Sửa đổi được thông qua phù hợp với khoản 4 của Điều này sẽ coi như được chấp thuận nếu trong thời gian sáu (6) tháng kể từ ngày thông báo, không một Bên Ký kết nào liên quan trực tiếp thông báo đến Tổng Thư ký Liên Hiệp quốc về ý kiến phản đối sửa đổi đó.

6. Sửa đổi được chấp thuận phù hợp với khoản 5 của Điều này sẽ có hiệu lực đối với tất cả các Bên Ký kết sau ba

tháng kể từ khi hết thời hạn sáu tháng đề cập đến tại khoản 5 của Điều này.

7. Những trường hợp sau đây sẽ được xem là các Bên Ký kết liên quan trực tiếp:

(a) Trong trường hợp một tuyến Đường bộ Châu Á mới hoặc sửa đổi tuyến hiện hành đi ngang qua nhiều hơn một tiểu vùng, thì bất kỳ Bên Ký kết nào có lãnh thổ mà tuyến đó đi qua; và

(b) Trong trường hợp một tuyến Đường bộ Châu Á mới hoặc sửa đổi tuyến hiện hành trong phạm vi các tiểu vùng, bao gồm cả các tuyến nối với các tiểu vùng lân cận, và các tuyến nằm trong các Quốc gia thành viên, thì bất kỳ Bên Ký kết tiếp giáp với Quốc gia đề nghị mà lãnh thổ của họ có tuyến đó đi qua hoặc tuyến Đường bộ Châu Á đi qua nhiều hơn một tiểu vùng kết nối với tuyến mới hay tuyến được sửa đổi đó. Hai Bên Ký kết mà trên lãnh thổ của mình có các điểm bến thông ra biển trên tuyến Đường bộ Châu Á đi ngang qua hơn một tiểu vùng hoặc các tuyến được xác định ở trên cũng được coi là tiếp giáp cho mục đích của khoản này.

8. Cho mục đích phản đối theo quy định của khoản 5 Điều này, ban thư ký sẽ thông báo với Tổng thư ký Liên Hiệp quốc danh sách các Bên Ký kết trực tiếp liên quan đến sửa đổi cùng với nội dung sửa đổi.

Điều 10. Thủ tục sửa đổi các Phụ lục II và III của Hiệp định

1. Các Phụ lục II và III của Hiệp định có thể được sửa đổi theo thủ tục được quy định tại Điều này.

2. Bất kỳ Bên Ký kết nào đều có thể đề nghị sửa đổi.

3. Nội dung của bất kỳ đề nghị sửa đổi, bổ sung nào cũng sẽ được ban thư ký gửi tới tất cả các thành viên của Nhóm Công tác ít nhất bốn năm (45) ngày trước khi hội nghị Nhóm Công tác họp để xem xét thông qua.

4. Sửa đổi sẽ được Nhóm công tác về Đường bộ Châu Á thông qua với đa số các thành viên có mặt và bỏ phiếu tán thành. Sửa đổi được thông qua sẽ được ban thư ký chuyển đến Tổng Thư ký Liên Hiệp quốc, Tổng thư ký sẽ gửi đến tất cả các Bên ký kết.

5. Sửa đổi được thông qua theo khoản 4 của Điều này sẽ được chấp thuận nếu trong thời hạn sáu (6) tháng kể từ ngày thông báo, có ít hơn một phần ba các Bên Ký kết thông báo với Tổng thư ký Liên Hiệp quốc về việc phản đối sửa đổi.

6. Bất kỳ sửa đổi nào được chấp thuận phù hợp với khoản 5 của Điều này sẽ có hiệu lực đối với tất cả các Bên Ký kết sau ba (3) tháng tính từ khi hết thời hạn sáu (6) tháng đề cập đến tại khoản 5 của Điều này.

Điều 11. Bảo lưu

Bảo lưu sẽ không được áp dụng đối với bất kỳ điều khoản nào của Hiệp định

này, trừ trường hợp được quy định tại Điều 14 khoản 5.

Điều 12. Rút khỏi Hiệp định

Bất kỳ Bên Ký kết nào cũng có thể rút khỏi Hiệp định này bằng cách gửi thông báo bằng văn bản tới Tổng thư ký Liên Hiệp quốc. Việc xin rút khỏi sẽ có hiệu lực sau một (1) năm kể từ ngày Tổng thư ký nhận được thông báo trên.

Điều 13. Tạm ngừng hiệu lực của Hiệp định

Hiệp định này sẽ tạm ngừng hiệu lực nếu số lượng các Bên Ký kết ít hơn tám (8) trong thời gian mười hai (12) tháng liên tục.

Điều 14. Giải quyết tranh chấp

1. Bất kỳ tranh chấp nào giữa hai hoặc nhiều Bên Ký kết liên quan đến việc giải thích hoặc áp dụng Hiệp định này và khi các Bên Ký kết có tranh chấp không thể giải quyết bằng đàm phán hoặc trao đổi thì sẽ được sử dụng phương thức hòa giải nếu một trong các Bên Ký kết có tranh chấp yêu cầu như vậy và, giải pháp cuối cùng, là đệ trình lên một hoặc nhiều trung gian hòa giải được các Bên tranh chấp chọn bằng thỏa thuận chung. Nếu các Bên Ký kết có tranh chấp không thống nhất được về việc chọn một hoặc các trung gian hòa giải trong vòng ba (3) tháng sau khi có đề nghị trung gian hòa giải, bất kỳ Bên Ký kết nào đều có thể đề nghị Tổng thư ký Liên Hiệp quốc chỉ định một trung gian hòa giải duy nhất

mà tranh chấp sẽ được đệ trình lên trung gian hòa giải đó.

2. Khuyến nghị của một hoặc các trung gian hòa giải được chỉ định theo khoản 1 của Điều này, về cơ bản thì không ràng buộc hoàn toàn từng chữ, nhưng sẽ trở thành cơ sở cho việc xem xét lại của các Bên tranh chấp.

3. Bằng thỏa thuận, các Bên tranh chấp có thể đồng ý trước là sẽ chấp thuận ràng buộc đối với các khuyến nghị của một hoặc các trung gian hòa giải.

4. Các khoản 1, 2 và 3 của Điều này sẽ không được giải thích là loại trừ các biện pháp giải quyết tranh chấp khác nếu các Bên có tranh chấp đồng ý chọn như vậy.

5. Bất kỳ Quốc gia nào, tại thời điểm ký khẳng định hoặc gửi lưu chiếu văn kiện phê chuẩn, chấp nhận, phê duyệt hoặc gia nhập, có thể gửi bảo lưu nêu rõ Quốc gia đó không bị ràng buộc bởi các quy định của Điều này liên quan đến vấn đề hòa giải. Các Bên Ký kết khác sẽ không bị ràng buộc bởi các quy định của Điều này liên quan tới hòa giải trong mối quan hệ với bất kỳ Bên Ký kết nào mà đã gửi lưu chiếu bảo lưu đó.

Điều 15. Các giới hạn đối với việc áp dụng Hiệp định này

1. Không điều khoản nào trong Hiệp định này được giải thích là ngăn cản các Bên Ký kết tiến hành các hành động phù hợp với các điều khoản của Hiến chương Liên Hiệp quốc và các hành động phù

hợp trong các trường hợp cấp thiết đối với một Quốc gia, khi mà Quốc gia đó xét thấy cần thiết đối với an ninh quốc gia hay quốc tế của mình.

2. Mỗi Bên Ký kết sẽ cố gắng cao nhất trong khả năng có thể về mặt ngân sách và các hình thức cấp tài chính khác và phù hợp với luật pháp và quy định của Bên Ký kết đó, để phát triển mạng lưới Đường bộ Châu Á theo các quy định của Hiệp định này.

3. Không điều khoản nào của Hiệp định này được giải thích là một Bên Ký kết chấp nhận nghĩa vụ cho phép việc vận chuyển người và hàng hóa qua lại lãnh thổ của Bên Ký kết đó.

Điều 16. Thông báo tới các Bên Ký kết

Ngoài các thông tin được quy định tại các Điều 7, 8, 9, 10 và bảo lưu quy định tại Điều 14 của Hiệp định, Tổng thư ký Liên Hiệp quốc sẽ thông báo tới các Bên Ký kết và các Quốc gia khác được đề cập đến tại Điều 5 những thông tin sau:

(a) ký khẳng định, phê chuẩn, chấp thuận, phê duyệt và gia nhập theo Điều 5;

(b) ngày có hiệu lực của Hiệp định theo Điều 6;

(c) ngày có hiệu lực của các sửa đổi đối với Hiệp định theo Điều 8 khoản 5, Điều 9 khoản 6 và Điều 10 khoản 6;

(d) các trường hợp rút khỏi Hiệp định theo Điều 12;

(e) chấm dứt Hiệp định theo Điều 13.

Điều 17. Các Phụ lục của Hiệp định

Các Phụ lục I, II và III của Hiệp định sẽ là một bộ phận không thể tách rời của Hiệp định.

Điều 18. Ban thư ký của Hiệp định

Ủy ban Kinh tế và Xã hội khu vực Châu Á Thái Bình Dương của Liên Hiệp quốc sẽ hoạt động với tư cách là Ban thư ký của Hiệp định này.

Điều 19. Lưu chiếu Hiệp định tại Tổng Thư ký

Bản gốc của Hiệp định này sẽ được lưu chiếu tại Tổng thư ký của Liên Hiệp quốc, Tổng thư ký sẽ gửi bản sao có xác nhận tới tất cả các Quốc gia được đề cập đến tại Điều 5 của Hiệp định này.

Để làm bằng, những người ký tên dưới đây, được ủy quyền hợp pháp, đã ký Hiệp định này.

Hiệp định được đề nghị cho việc ký vào ngày hai mươi sáu tháng tư năm hai nghìn không trăm linh bốn tại Thượng Hải, Trung Quốc. Hiệp định được làm thành một bản gốc bằng tiếng Trung, tiếng Anh và tiếng Nga, các văn bản bằng ba thứ tiếng có giá trị như nhau./.

Phụ lục 1

MẠNG LƯỚI ĐƯỜNG BỘ CHÂU Á

1. Mạng lưới Đường bộ Châu Á bao gồm các tuyến đường bộ có tầm quan trọng quốc tế trong khu vực Châu Á và đi ngang qua hơn một tiểu vùng như: Đông và Đông Bắc Á; Nam và Tây Nam Á, Đông Nam Á và Bắc và Trung Bắc Á; các tuyến đường bộ trong phạm vi các tiểu vùng nối với các tiểu vùng lân cận, và các tuyến đường bộ nằm trong các Quốc gia thành viên, cung cấp đường đi tới: (a) các thủ đô; (b) các trung tâm nông nghiệp và công nghiệp chính; (c) các cảng sông, cảng biển và sân bay chính; (d) các nhà ga và bến bãi công-tên-nơ chính; và (e) các địa điểm thu hút khách du lịch chính.

2. Các số tuyến bắt đầu bằng chữ "AH", viết tắt của chữ "Đường bộ Châu Á", tiếp theo đó là một hoặc hai hoặc ba số.

3. Số tuyến đơn từ 1 đến 9 để chỉ các tuyến Đường bộ Châu Á đi qua nhiều hơn một tiểu vùng.

4. Số tuyến bao gồm 2 hoặc 3 số được dùng để chỉ các tuyến nằm trong các tiểu vùng bao gồm cả các tuyến nối với tiểu vùng lân cận và các tuyến đường bộ nằm trong các nước thành viên như được quy định dưới đây:

(a) Các tuyến số từ 10 đến 29 và từ 100 đến 299 nằm trong tiểu vùng Đông Nam Á bao gồm Brunây - Đaruxalam, Cămpuchia, Ấn Độ, Cộng hòa Dân chủ Nhân dân Lào, Malaysia, Myanmar, Philippin, Singapore, Thái Lan và Việt Nam.

(b) Các tuyến số từ 30 đến 39 và từ 300 đến 399 nằm trong tiểu vùng Đông và Đông Bắc Á bao gồm Trung Quốc, Cộng hòa Dân chủ Nhân dân Triều Tiên, Nhật Bản, Mông Cổ, Hàn Quốc và Liên Bang Nga (Vùng Viễn đông)¹.

(c) Các tuyến từ 40 đến 59 và 400 - 599 nằm tại tiểu vùng Nam Á bao gồm Bangladesh, Bhutan, Ấn Độ, Nepal, Pakistan và Srilanka.

(d) Các tuyến từ 60 đến 89 và từ 600 đến 899 nằm tại tiểu vùng Bắc, Trung và Tây Nam Á bao gồm Ápganistan, Ác-Mê-Nia, Azébaizan, Georgia, Cộng hòa Hồi giáo Iran, Kazăctan, Kygictan, Liên Bang Nga¹, Tajikistan, Thổ Nhĩ Kỳ, Tuốcmenistăng và Uzobêkistăng.

¹ Liên Bang Nga nằm tại hai tiểu vùng cho mục đích của việc xác định số tuyến do vị trí địa lý.

DANH SÁCH CÁC TUYẾN ĐƯỜNG BỘ CHÂU Á

Các tuyến Đường bộ Châu Á đi qua hơn một tiểu vùng

Số tuyến AH	
AH-1	Tôkyô - Fukuoka - phà - Pusan - Kyongju - Taegu - Taejon - Seoul - Munsan - Gaesung - Pyongyang - Sinuiju - Dandong - <u>Shenyang</u> - <u>Beijing</u> - Shijiazhuang - Zhengzhou - Xinyang - Wuhan - Changsha - <u>Guangzhou</u> (- Shenzhen) - <u>Nanning</u> - Youyiguan - Huu Nghi - Đồng Đăng - Hà Nội - Vinh - Đông Hà - Huế - Đà Nẵng - Hội An - Nha Trang - Biên Hòa (Vũng Tàu) - thành phố Hồ Chí Minh - Mộc Bài - Bavet - Phnom Penh - Poipet - Aranyaprathet - Karin Buri - Hinkong - Bang Pa-In (- Bangkok) - Nakhon Sawan - Tak - Mae Sot - Myawadi - Payagyi (- Yangon) - Meiktila - Mandalay - Tamu - Moreh - Imphal - Kohima - Dimapur - Nagaon - Jorabat - (- Guwahati) - Shillong - Dawki - Tamabil - Sylhet - Katchpur - Dhaka - Jessore - Benapol - Bongaon - Kolkata - Barhi - Kanpur - Agra - New Delhi - Attari - Wahgah - Lahore - Rawalpindi (- Islamabad) - Hassanabdal - Peshawar - Torkham - Kabul - Kandahar - Herat - Islam Qala - Dogharun - Mashhad - Sabzevar - Damghan - Semnan - Tehran - Qazvin - Tabriz-Eyvoghli - Bazargan - Gurbulak - Dogubayazit - Askale - Refahiye - Sivas - Ankara - Gerede - Istanbul - Kapikule - Biên giới Bungari
AH-2	Denpasar - Surabaya - Surakarta - Semarang - Cikampek - (- Bandung) - Jakarta (- Merak) - Phà - Singapore - Senai Utara - Seremban - Kuala Lumpur - Butterworth - Bukit Kayu Hitam - Sa Dao - Hat Yai - Bangkok - Bangpain - Nakhon Sawan - Tak - Chiang Rai - Mae Sai - Tachilek - Kyaing Tong - Meiktila - Mandalay - Tamu - Moreh - Imphal - Kohima - Dimapur - Nagaong - Jorabat - (- Guwahati) - Shilong - Dawki - Tamabil - Sylhet - Dhaka - Hatikamrul - Banglabandha - Siliguri - Kakarbhatta - Pathalaiya - Narayanghat - Kohalpur - Mahendranagar - Bramhadev Mandi - Banbasa - Rampur - New Delhi - Attari - Wahgah - Lahore - Multan - Rohri - Quetta - Taftan - Mirajaveh - Zahedan - Kerman - Anar - Yazd - Salafchegan (- Tehran) - Saveh - Hamadan - Khosravi

09673781

LawSoft * Tel: 84 8 3845 6694 * www.ThuVienPhapLuat.com

AH-3	Ulan- Ude - Kyahta - Altanbulag - Darkhan - Ulaanbaatar - Nalayh - Choir - Saynshand - Zamin - Uud - Erenhot - Beijing - Tangu. <u>Shanghai - Hangzhou - Nanchang - Xiangtan - Guiyang - Kunming - Jinghong (-Daluo - Mongla - Kyaning Tong) - Mohan - Boten - Nateuy - Houayxay - Chiang Khong - Chiang Rai</u>
AH-4	Novosibirsk - Bamaul - Tashanta - Ulaanbaishint - Hovd - Yarantai Urumqi - Kashi - Khunjerab - Hassanabdal - Rawalpindi (- Islamabad) - Lahore - Rohri - Hyderabad - Karachi
AH-5	<u>Shanghai - Nanjing - Xinyang - Xi'an - Lanzhou - Tulfan - Urumqi - Kuitun - Jinghe - Horgoz - Almaty - Kaskelen- Kordai - Georgievka - Bishkek - Kara Balta - Chaldovar - Merke - Symkent - Zhibek Zholy - Chemyavka - Tashkent - Samarkand - Navoi - Bukhara - Alat - Farap - Mary - Tejen - Ashgabat - Serdar - Turkemenbashy - Phà - Baku - Alat - Gazi Mammed - Red Bridge - Tbilisi - Mtskheta - Khashuri - Senaki - Poti (- phà tới Bulgaria, Romania, Ukraine) - Batunii (- phà tới Bulgaria, Romania, Ukraine) - Sarpi - Sarp - Trabzon - Samsun - Merzifon - Gereade - Istanbul - Kapikule - Biên giới Bungari</u>
AH-6	Pusan - Kyongju - Kangnung - Kansong - Wonsan (- Pyongyang) - Sonbong - Khasan - Hasan - Razdolnoe (- Vladivostok - Nahodka) - Ussuriysk - Pogranichny - Suifenhe - <u>Harbin - Qiqihar - Manzhouli - Zabajkalsk - Chita - Ulan-Ude - Irkutsk - Novosibirsk - Omsk - Isikul - Karakuga - Petropavlovsk - Chistoe - Petuhovo - Chelyabinsk - Ufa - Samara - Moscow - Krasnoe - Biên giới Belarus</u>
AH-7	Yekaterinburg - Chelyabinsk - Troitsk - Kaerak - Kostanai - Astana - Karaganda - Burubaital - Merke - Chaldovor - Kara Balta - Osh - Andijon - Tashkent - Syrdaria - Khavast - Khujand - Dushanbe - Nizhniy Panj - Shirkhan - Polekhumri - Djbularcj - Kabul - Kandahar - Speenboldak - Chaman - Quetta - Kalat - Karachi
AH-8	Biên giới Phần Lan - Torpynovka - Vyborg - St. Petersburg - Moscow - Tambov - Borysoglebsk - Volgograd - Astrakhan - Hasavjurt - Mahachkala - Kazmalyarskiy - Samur - Sumgayit - Baku - Alat - Bilasuvar - Astara - Rasht - Qazvin - Tehran - Saveh - Ahavz-Bandar Emam

09673781

Các tuyến Đường bộ nằm trong các Tiểu vùng bao gồm các tuyến nối với tiểu vùng lân cận, và các tuyến Đường bộ Châu Á nằm trong các quốc gia thành viên

Đông Nam Á	
AH-11	Vientiane - Ban Lao - Thakhek - Seno - Pakse - Veunkham - Trapeangkreal - Stung Treng - Kratie - Phnom Penh - Sihanouk Ville
AH-12	Nateuy - Oudomxai - Pakmong - Louang Phrabang - Vientiane - Thanaleng - Nong Khai - Udon Thani - Khon Kaen - Nakhon Ratchasima - Hin Kong
AH-13	Nateuy - Oudomxai - Pakmong - Louang Phrabang - Vientiane - Thanaleng - Nong Khai - Udon Thani - Khon Kaen - Nakhon Ratchasima - Hin Kong
AH-14	Hải Phòng - Hà Nội - Việt Trì - Lào Cai - Hekou - Kunming - Ru iii - Muse - Lashio - Mandalay
AH-15	Vinh - Cầu Treo - Keoneua - Ban Lao - Thakhek - Nakhon - Phanom - Udon Thani
AH-16	Đông Hà - Lao Bảo - Densavanh - Seno - Savannakhet - Mukdahan - Khon Kaen - Phitsanulok - Tak
AH-18	Hat Yai - Sungai Kolok - Rantau Panjang - Kota Bahru - Kuantan - Johor Bahru - Johor Bahru Causeway
AH-19	Nakhon Ratchasima - Kabin Bun - Laem Chabang - Chonburi - Bangkok
AH-25	Banda Aceh - Medan - Dumai - Pekambaru - Jambi - Palembang - Tanjung - Bakahuni - Phà - Merak
AH-26	Laoag - Manila - Legazpi - Matnog - Phà - Allen - Tacloban (- Ormoc - Phà - Surigao - Davao (- Cagayan de Oro) - General Santos Zamboanga

Đông và Đông Bắc Á	
AH-30	Ussuniysk - Khabarovsk - Svobodnyy - Chita
AH-31	Belogorsk - Blagoveshchensk - <u>Heihe</u> - Harbin - Changchun - <u>Shenyang</u> - Dalian

AH-32	Songbong - Wonjong - Quanhe - Hunchun - <u>Changchun</u> - Arshan - Numrug - Sumber - Choibalsan - Ondorhaan - Nalayh - Ulaanbaatar - Uliastay - Hovd
AH33	<u>Harbin</u> - Tongjiang
AH34	<u>Lianyungang</u> - Zhengzhou - Xi'an

Nam Á	
AH-41	Biên giới Myanmar - Teknaf - Cox's Bazar - Chittagong - Katchpur - Dhaka - Hatikamrul - Jessone - Mongla
AH-42	<u>Lanzhou</u> - Xining - Golmud - Lhasa - Zhangmu - Kodari - Knthmandu - Nanayanghat - Pathalaiya - Birganj - Raxaul - Pipnakothi - Muzaffarpur - Barauni - Barhi
AH-43	Agra - Gwalior - Nagpur - Hyderabad - Bangalore - Krishnagini - Madurai - Dhanushkodi - Phà - Tallaininnar - Anuradhapuara - Dambulla - Kurunegala (- Kandy) - Colombo - Galle - Matara
AH-44	Dambulla-Trincomalee
AH-45	Kolkata - Kharagpur - Balasore-Bhubaneswar - Visakhapatnam - Vijayawada - Chennai - Krishnagiri - Bangalore
AH-46	Kharagpur - Nagpur - Dhule
AH-47	Gwalior - Dhule - Thane (- Mumbai) - Bangalone
AH-48	Phuentsholing - Biên giới Ấn Độ
AH-51	Peshawar - Dera. Isamail Khan - Quetta

09673781

Bắc, Trung và Tây Nam Á

AH-60	Omsk - Cherlak - Pnirtyshskoe - Pavlodar - Semipalatinsk - Georgievka - Taskesken - Ucharal - Almaty - Kaskelen - Buryibaital
AH-61	Kashi - Turugart - Torougart - Naryn - Bisbkek - Georgievka - Kordai - Merke - Shymkent - Kyzylorda - Aralsk - Karabutak - Aktyubinsk - Ural'sk - Kamenka - Ozinki - Saratov - Voronezh - Kursk - Krupets - Biên giới Ukraine
All-62	Petropavlovsk - Arkalyk - Zhezkazgan - Kyzylorda - Symkent - Zhibek Zholy - Chemyavka - Tashkent - Syrdaria - Samarkand - Guzar - Termez - Hairantan - Mazar-i-Sharif
AH-63	Samara - Kurlin - Pogodaev - Ural'sk - Atyrau - Beyneu - Oasis Nukus - Bukhara - Guzar
AH-64	Bamaul - Veseloyarsky - Krasny Aul - Semipalatinsk - Pavlodar - Shiderti - Astana - Kokshetau - Petropavlovsk
AH-65	Kashi - Arkaxatam - Irkeshtam - Sary Tash (- Osh) - Karatnyk - Vakhdad - Dushanbe - Uzun - Termez
AH-66	Biên giới Trung Quốc - Kulma Pass - Khorugh - Kulob - Vakhdad - Dusanbe
AH-67	Kuitun - Baketu - Bakhty - Taskesken - Semipaltinsk - Pavlodar - Shiderti - Kanaganda - Zhezkazgan
AH-68	Jinghe - Alatawshankou - Dostyk - Ucharal
AH-70	Biên giới Ukraine - Doneck - Volgograd - Astrakhan - Kotyaevka - Atyrau - Beyneu - Zhetybai (- Aktau) - Bekdash - Turkmenbashy - Serdar - Guduroolum - Inche Boroun - Gorgan - Sari - Semnan - Damahan - Yazd - Anar - Bandar Abbas
AH-71	Dilaram - Zarang - Milak - Zabol - Dashtak
AH-72	Tehran - Qom - Esfahan - Shiraz - Bushehr
AH-75	Tajen - Sarahs - Sarakhs - Mashhad - Nehbandan - Dashtak - Zahedan - Chabahar

AH-76	Polkhumri - Mazar-i-Shanif - Heart
AH-77	Djbul sarcj - Bamiyan - Herat - Tourghondi - Serkhetabat - Mary
AH-78	Ashgabat - Chovdan Pass - Bajgiram - Quchan - Sabzevar - Kerman
AH-81	Larshi - Mtsklieta - Tbilisi - Sadakhlo - Bagratashen - Vanadjor - Ashtarak - Yerevan - Eraskh - Sadarak - Julfa (- Jolfa) - Ordubad - Agrak - Megbri - Aghband - Choradiz - Gazi Mammed - Alat - Baku - Phà - Aktau
AH-82	Biên giới Liên bang Nga - Leselidze - Sukhumi - Senaki - Khashuri - Akhaltsikhe (- Vale) - Zhdanov - Bavra - Gumri (- Akurik) - Ashtarak - Yerevan - Eraskh - Goris - Kapan - Meghri - Agarak - Noun Douz - Jolfa - Iveoqlu .
AH-83	Kazakh - Uzungala - Paravakar - Yerevan
AH-84	Dogubayazit - Diyarbakir - Gaziantep - Toprakkale (- Iskenderun) - Adana - Icel
AH-85	Refahiye - Amasya - Merzifon
AH-86	Askale - Bayburt - Trabzon
AH-87	Ankara - Afyon - Usak - Izmir

Lưu ý: Các tuyến nằm trong ngoặc đơn xác định các nhánh của địa điểm được nêu ra ngay trước dấu ngoặc đơn.

Các đoạn gạch chân thể hiện các tuyến đường Châu Á tiềm năng.

Từ “Phà” sẽ không bị giải thích là để áp đặt bất kỳ nghĩa vụ nào cho các Bên ký kết.

09673781

Phụ lục II

PHÂN LOẠI VÀ CÁC TIÊU CHUẨN THIẾT KẾ CỦA TUYẾN ĐƯỜNG BỘ CHÂU Á

I. Tổng quan

Việc phân loại Đường bộ Châu Á và các tiêu chuẩn thiết kế quy định các tiêu chuẩn và hướng dẫn tối thiểu cho việc xây dựng, nâng cấp và bảo trì các tuyến Đường bộ Châu Á. Các quốc gia sẽ tiến hành mọi nỗ lực để tuân theo các quy định này cả về việc xây dựng các tuyến mới và hiện đại hóa các tuyến hiện có. Các tiêu chuẩn này không áp dụng đối với các khu vực có dân cư.

II. Phân loại các tuyến Đường bộ Châu Á

Các tuyến Đường bộ Châu Á được phân loại như được nêu ra trong Bảng 1

Bảng 1. Phân loại Đường bộ Châu Á

Phân loại	Mô tả đường	Loại mặt đường
Cấp cao	Đường cao tốc có kiểm soát việc nhập dòng	Bê tông nhựa hoặc bê tông xi măng
Cấp I	Đường 4 làn hoặc nhiều hơn	Bê tông nhựa hoặc bê tông xi măng
Cấp II	2 làn	Bê tông nhựa hoặc bê tông xi măng
Cấp III	2 làn	Xử lý nhựa đường hai lớp

Đường “Cấp cao” trong việc phân loại là loại đường cao tốc kiểm soát việc nhập dòng. Các đường ô tô kiểm soát việc nhập dòng chỉ có ô tô mới được sử dụng. Việc đi vào đường cao tốc chỉ được phép tại các điểm giao cắt lập thể. Các xe gắn máy, xe đạp và người đi bộ sẽ không được phép đi vào đường cao tốc nhằm đảm bảo an toàn giao thông và tốc độ cao của ô tô. Đối với đường cao tốc không được thiết kế các nút giao cắt đồng mức và tuyến đường sẽ được bố trí dải phân cách.

Đường “Cấp III” chỉ nên sử dụng khi mà tài chính dành cho xây dựng và/hoặc đất dành cho đường bị hạn chế. Mặt đường cần được nâng cấp lên bê tông nhựa hoặc bê tông xi măng càng sớm càng tốt trong tương lai. Vì đường Cấp III cũng được xem là tiêu chuẩn tối thiểu mong muốn, do đó cần khuyến khích việc nâng cấp các đoạn đường dưới Cấp III để đạt tiêu chuẩn Cấp III.

III. Tiêu chuẩn thiết kế của các tuyến Đường bộ Châu Á

1. Phân loại địa hình

Phân loại địa hình được nêu ra trong Bảng 2.

Bảng 2: Phân loại địa hình

Phân loại địa hình	Độ dốc ngang
Đồng bằng (L)	0 đến 10%
Trung du (R)	Lớn hơn 10% cho đến 25%
Miền núi (M)	Lớn hơn 25% cho đến 60%
Vùng núi khó khăn (S)	Lớn hơn 60%

2. Tốc độ thiết kế

Tốc độ thiết kế 120, 100, 80, 60, 40 và 30 km/giờ được áp dụng. Mỗi quan hệ giữa tốc độ thiết kế, phân loại cấp đường và phân loại địa hình được nêu tại Bảng 3. Tốc độ thiết kế 120km/h sẽ chỉ áp dụng cho loại đường Cấp cao (đường cao tốc có kiểm soát việc nhập dòng), có các giải phân cách và các nút giao cắt không đồng mức.

Bảng 3. Tốc độ thiết kế, phân loại đường bộ và phân loại địa hình

Địa hình	Cấp cao	Cấp I	Cấp II	Cấp III
Đồng bằng (L)	120	100	80	60
Trung du (R)	100	80	60	50
Miền Núi (M)	80	50	50	40
Vùng núi khó khăn (S)	60	50	40	30

2. Mặt cắt ngang

Các kích thước, như chiều rộng lộ giới, chiều rộng làn xe, chiều rộng lề đường, chiều rộng dải phân cách, độ dốc mặt đường và độ dốc lề đường cho từng loại đường bộ được nêu trong Bảng 4.

Những người đi bộ, xe đạp và xe do động vật kéo cần được tách riêng khỏi luồng giao thông thông suốt bằng cách cung cấp, nếu khả thi, các đường riêng và/hoặc vỉa hè cho các đoạn đường nơi mà giao thông thông suốt bị cản trở vì sự tồn tại của loại hình giao thông này.

Bảng 4: Tiêu chuẩn Thiết kế Đường bộ Châu Á

Cấp đường bộ		Đường cấp cao (4 làn hoặc nhiều hơn)				Cấp I (4 làn hoặc nhiều hơn)				Cấp II (2 làn)				Cấp III (2 làn)			
Phân loại địa hình		L	R	M	S	L	R	M	S	L	R	M	S	L	R	M	S
Tốc độ thiết kế (km/h)		120	100	80	60	100	80	50		80	60	50	40	60	50	40	30
Độ rộng (m)	Lộ giới	(50)				(40)				(40)				(30)			
	Làn	3,50				3,50				3,50				3,00 (3,25)			
	Lề	3,00		2,50		3,00		2,50		2,50		2,00		1,5 (2,0)		0,75 (1,5)	
	Dải phân cách	4,00		3,00		3,00		2,50		N/A		N/A		N/A		N/A	
Đường cong nằm tối thiểu (m)		520	350	210	115	350	210	80		210	115	80	50	115	80	50	30
Độ dốc mặt đường (%)		2				2				2				2 - 5			
Độ dốc lề đường (%)		3 - 6				3 - 6				3 - 6				3 - 6			
Loại mặt đường		Bê tông xi măng/nhựa				Bê tông xi măng/nhựa				Bê tông xi măng/nhựa				Xử lý nhựa hai lớp			
Độ siêu cao (%)		10				10				10				10			
Độ dốc dọc tối đa (%)		4	5	6	7	4	5	6	7	4	5	6	7	4	5	6	7
Hoạt tải thiết kế (tối thiểu)		HS20 - 44				HS20 - 44				HS20 - 44				HS20 - 44			

Lưu ý: Các con số trong ngoặc đơn là những giá trị mong muốn.

Đường cong nằm tối thiểu sẽ được quyết định trong mối quan hệ với độ siêu cao

Chiều rộng khuyến nghị của dải phân cách có thể giảm xuống trong khu vực hạn chế bằng loại hàng rào bảo vệ phù hợp

Các Bên ký kết nên áp dụng các tiêu chuẩn quốc gia của mình khi xây dựng các công trình như cầu, công trình thoát nước và hầm dọc theo các tuyến Đường bộ Châu Á.

4. Hướng tuyến trên bình đồ

Hướng tuyến trên bình đồ của đường cần thống nhất với việc đo đạc địa hình mà tuyến đi qua. Bán kính cong tối thiểu chỉ áp dụng khi cần thiết và được sử dụng tương thích với đường cong chuyển tiếp. Đường cong phức tạp cần tránh khi có thể. Bán kính của đường cong trên bình đồ được nêu tại Bảng 5 cho từng cấp đường.

Bảng 5: Bán kính tối thiểu của đường cong trên bình đồ (Đơn vị: m)

Địa hình	Cấp cao	Cấp I	Cấp II	Cấp III
Đồng bằng	520 (1000)	350 (600)	210	115
Trung du	350 (600)	210 (350)	115	80
Miền núi	210 (350)	80 (110)	80	50
Vùng núi khó khăn	115 (160)	80 (110)	50	30

Lưu ý: Các giá trị trong dấu ngoặc đơn là các tiêu chuẩn mong muốn

Khuyến nghị việc áp dụng bán kính cong tối thiểu cần giới hạn trong các trường hợp không thể tránh được và các giá trị lớn hơn 50 đến 100% cần được áp dụng.

Khuyến nghị cần xem xét việc kết hợp khoảng cách, bán kính và độ dốc của các đoạn cong tại các vùng núi và vùng núi khó khăn.

Đường cong chuyển tiếp cần áp dụng để nối với các đường cong có bán kính nhỏ hơn giá trị được nêu tại Bảng 6. Khuyến nghị áp dụng đường cong chuyển tiếp thậm chí trong các trường hợp bán kính lớn gấp đôi các giá trị trong Bảng 6.

Bảng 6. Các bán kính cần phải áp dụng đường cong chuyển tiếp (Đơn vị: m)

Địa hình	Cấp cao	Cấp I	Cấp II	Cấp III
Đồng bằng (L)	2.100	1.500	900	500
Trung du (R)	1.500	900	500	350
Miền núi (M)	900	500	350	250
Vùng núi khó khăn	500	500	250	130

Khuyến nghị áp dụng chiều dài đường cong chuyển tiếp tối thiểu được nêu tại Bảng 7 dưới đây.

Bảng 7: Chiều dài đường cong chuyển tiếp tối thiểu (Đơn vị: m)

Địa hình	Cấp cao	Cấp I	Cấp II	Cấp III
Đồng bằng (L)	100	85	70	50
Trung du (R)	85	70	50	40
Miền núi (M)	70	50	40	35
Vùng núi khó khăn	50	50	35	25

Độ siêu cao tối đa là 10% cho tất cả các loại địa hình.

5. Mặt cắt dọc

Mặt cắt dọc của bất kỳ đường bộ nào cũng cần phải bằng phẳng trong phạm vi có thể về kinh tế, đó là có sự cân bằng đào đắp để xóa bỏ đặc tính nhấp nhô của mặt đất. Trong việc áp dụng độ dốc tối đa, người thiết kế cần phải lưu ý rằng, sau khi xây dựng đến một mức độ nhất định về độ dốc trực đứng, đường bộ không thể được nâng cấp đến một độ dốc ít hơn mà không làm tổn thất toàn bộ đầu tư ban đầu.

Độ dốc dọc tối đa được nêu trong Bảng 8 cần áp dụng cho tất cả các cấp đường.

Bảng 8. Độ dốc dọc tối đa

Loại địa hình	Độ dốc dọc tối đa
Đồng bằng	4%
Trung du	5%
Miền núi	6%
Vùng núi khó khăn	7%

Khuyến nghị cần có làn lên dốc riêng đối với các đoạn leo dốc có nhiều xe tải hạng nặng đi lại nơi mà chiều dài của đoạn dốc lớn hơn các giá trị nêu tại Bảng 9.

Chiều dài tối đa của đoạn dốc quy định cho làn lên dốc được khuyến nghị đối với đường cấp Cao và cấp 1 như được nêu tại Bảng 9.

Bảng 9. Chiều dài tối đa của đoạn dốc khi xây dựng làn đường lên dốc

Loại địa hình	Cấp cao	Cấp I
Đồng bằng	3% - 800m	3% - 900m
	4% - 500m	4% - 700m
Trung du	4% - 700m	4% - 800m
	5% - 500m	5% - 600m

09673781

Loại địa hình	Cấp cao	Cấp I
Miền núi	5% - 500m	5% - 700m
	6% - 500m	6% - 500m
Vùng núi khó khăn	6% - 500m	6% - 500m
	7% - 400m	7% - 400m

6. Mặt đường

Các làn đường cần được thảm mặt bằng bê tông xi măng hoặc bê tông nhựa. Tuy nhiên, đường Cấp III có thể xử lý nhựa đường hai lớp.

Mặt đường của rất nhiều đoạn đường tại các quốc gia thành viên mạng lưới Đường bộ Châu Á bị hỏng vì không đủ năng lực chịu tải. Do đó hoạt tải thiết kế cho mặt đường cần được quyết định một cách cẩn thận để ngăn ngừa thiệt hại đối với bề mặt đường và giảm chi phí bảo trì.

Tuy nhiên, khi thiết kế mặt đường cần tính đến:

(i) Tải trọng trục;

(ii) Lưu lượng giao thông;

(iii) Chất lượng của vật liệu được sử dụng cho lớp chịu lực và đất nền (vì chất lượng của các vật liệu xây dựng đường không giống nhau giữa các nước, tiêu chuẩn của tải trọng thiết kế mặt đường không nằm trong các tiêu chuẩn của Đường bộ Châu Á).

7. Tải trọng thiết kế

Lưu lượng giao thông xe hạng nặng ngày càng tăng, đặc biệt là vận chuyển công-tên-nơ, đòi hỏi phải có khả năng chịu tải thiết kế phù hợp (tải trọng trục tối đa). Để có thể ngăn ngừa thiệt hại nghiêm trọng đối với cấu trúc đường và cũng để giảm chi phí bảo trì, mạng lưới Đường bộ Châu Á, với tư cách là một mạng lưới đường bộ quốc tế, cần có khả năng chịu tải thiết kế cao.

Hoạt tải thiết kế tối thiểu HS 20-44, đây là tiêu chuẩn quốc tế đáp ứng cho tải trọng của xe rơ-móc lớn nhất, do đó nên sử dụng cho việc thiết kế kết cấu các công trình.

8. Tĩnh không đứng

Tĩnh không đứng tối thiểu cần đạt là 4,5m, đó là yêu cầu cho việc qua lại an toàn của các container theo Tiêu chuẩn ISO. Tuy nhiên trong các trường hợp không đảm bảo đủ độ tĩnh không vì chi phí cao cho việc xây dựng lại các kết cấu hiện tại như các cầu thì có thể sử dụng xe rơ moóc cổ gồng có sàn xe thấp.

9. Môi trường

Đánh giá tác động môi trường theo các tiêu chuẩn quốc gia cần được thực hiện

khi chuẩn bị các dự án đường mới. Đồng thời cần phải áp dụng quy định này đối với cả việc khôi phục hoặc nâng cấp lớn các con đường hiện có.

10. An toàn đường bộ

Khi phát triển mạng lưới Đường bộ Châu Á, các Bên ký kết sẽ phải hết sức chú ý đến vấn đề an toàn đường bộ.

Phụ lục III

PHÂN BIỆT VÀ BIỂN BÁO CỦA MẠNG LƯỚI ĐƯỜNG BỘ CHÂU Á

1. Biển báo có hình chữ nhật được sử dụng cho việc phân biệt và ký hiệu các tuyến Đường bộ Châu Á.
2. Biển báo gồm các chữ AH, sau đó là các số Ảrập để chỉ số tuyến.
3. Biển báo có chữ màu trắng hoặc đen; biển có thể được gắn hoặc kết hợp với các biển báo khác.
4. Kích cỡ sao cho có lái xe khi đang điều khiển xe có thể dễ dàng nhận biết và hiểu được.
5. Biển báo được sử dụng cho việc phân biệt và ký hiệu các tuyến Đường bộ Châu Á không cản trở việc sử dụng biển báo phân biệt các tuyến đường bộ quốc gia.
6. Về nguyên tắc, số tuyến Đường bộ Châu Á sẽ được thống nhất với (hoặc kết hợp với) hệ thống biển báo chỉ đường của các quốc gia thành viên liên quan. Việc đánh số có thể được đưa vào trước hay sau mỗi đường đi vào tuyến hoặc đoạn giao cắt.
7. Trong trường hợp Quốc gia là thành viên của cả Hiệp định Liên Chính phủ về Mạng lưới Đường bộ Châu Á và Hiệp định Châu Âu về Huyết mạch Giao thông Quốc tế, các tuyến sẽ được ký hiệu bằng phương tiện của biển báo tuyến Đường bộ Châu Á hoặc biển báo của đường Châu Âu hoặc cả hai tùy theo quyết định của Quốc gia ký kết.
8. Trong trường hợp tuyến Đường bộ Châu Á thay đổi nối sang tuyến khác hoặc cắt ngang qua tuyến Đường bộ Châu Á khác, khuyến nghị cần chỉ ra số tuyến Đường bộ Châu Á liên quan trước khi nhập vào đường mới hoặc tại chỗ giao cắt.

VĂN PHÒNG CHÍNH PHỦ XUẤT BẢN

Điện thoại: 04.8233947; 04.8231182

Fax: 08044517

Email: congbaovpcp@cpt.gov.vn

In tại Xí nghiệp Bản đồ 1 - Bộ Quốc phòng

Giá: 10.000 đồng