

T.B.M.M.

(S. Sayısı : 22)

Uluslararası Karayolu Taşımacılığı Yapan Taşıtlarda Çalışan Taşıt Personelinin Çalışmalarına İlişkin Avrupa Anlaşmasına Katılmamızın Uygun Bulunduğuna Dair Kanun Tasarısı ve Sağlık, Aile, Çalışma ve Sosyal İşler ve Dışişleri Komisyonları Raporu (1/301)

T.C.

Başbakanlık

Kanunlar ve Kararlar

Genel Müdürlüğü

3.6.1999

Sayı : B.02.0.KKG.0.11/196-342/2504

TÜRKİYE BÜYÜK MİLLET MECLİSİ BAŞKANLIĞINA

Önceki yasama döneminde hazırlanıp Başkanlığımıza sunulan ve İçtüzüğün 77 nci maddesi uyarınca hükümsüz sayılan ilişik listede adları belirtilen kanun tasarılarının yenilenmesi Bakanlar Kurulunca uygun görülmüştür.

Gereğini arz ederim.

Bülent Ecevit

Başbakan

1/610 Uluslararası Karayolu Taşımacılığı Yapan Taşıtlarda Çalışan Taşıt Personelinin Çalışmalarına İlişkin Avrupa Anlaşmasına Katılmamızın Uygun Bulunduğuna Dair Kanun Tasarısı

T.C.

Başbakanlık

Kanunlar ve Kararlar

Genel Müdürlüğü

13.6.1997

Sayı : B.02.0.KKG.1/101-1186/2352

TÜRKİYE BÜYÜK MİLLET MECLİSİ BAŞKANLIĞINA

Dışişleri Bakanlığınca hazırlanan ve Başkanlığımıza arzı Bakanlar Kurulunca 1.5.1997 tarihinde kararlaştırılan "Uluslararası Karayolu Taşımacılığı Yapan Taşıtlarda Çalışan Taşıt Personelinin Çalışmalarına İlişkin Avrupa Anlaşmasına Katılmamızın Uygun Bulunduğuna Dair Kanun Tasarısı" ile gerekçesi ilişikte gönderilmiştir.

Gereğini arz ederim.

Prof. Dr. Necmettin Erbakan

Başbakan

GEREKÇE

"Uluslararası Karayolu Taşımacılığı Yapan Taşıtlarda Çalışan Taşıt Personelinin Çalışmalarına İlişkin Avrupa Anlaşması" başlıklı Birleşmiş Milletler Anlaşması (European Agreement Concerning the Work of Crews of Vehicles Engaged in International Road Transport-AETR), taraf ülkelerde uluslararası kara-taşımacılığı alanında çalışanların çalışma koşullarını düzenlemek ve güvenli karayolu taşımacılığı sağlamak amacıyla belirgin kurallar getirmektedir. 1 Temmuz 1970 tarihinde imzalanan Anlaşma yeterli onaylar sağlandıktan sonra 5 Ocak 1976'da yürürlüğe girmiştir. Türkiye bu Anlaşmayı imzalamamış ve taraf olmamıştır.

O zamanki adıyla AET ise aynı alanı Topluluk içinde düzenleyen kara taşımacılığında sosyal mevzuatın uyumlaştırılması hakkındaki (EEC) 543/69 sayılı ve 25 Mart 1969 tarihli Konsey Tüzüğünde (OJ L 77, 29.3.1969 sf. 49), "Uluslararası Karayolu Taşımacılığı Yapan Taşıtlarda Çalışan Taşıt Personelinin Çalışmalarına İlişkin Avrupa Anlaşmasının Yürürlüğe Konulması Hakkında (AETR)" başlıklı, (EEC) 2829/77 sayılı ve 12 Aralık 1977 tarihli Konsey Tüzüğü (OJ L 334, 24.12.1977) ile değişiklik yaparak mevzuatını AETR ile uyumlu hale getirmiştir.

Anlaşma, üye ülkelerde "uniform" olarak 1 Ocak 1978'de uygulanmaya başlanmıştır. AET, ilaveten, kara taşımacılığında sosyal mevzuatın uyumlaştırılması hakkındaki (EEC) 3820/85 sayılı ve 20 Aralık 1985 tarihli (OJL. 370, 31.12.1985) Konsey Tüzüğü ile yukarıda sözü geçen iki Tüzüğe ve AETR Anlaşmasına atıfta bulunarak Topluluk düzeyinde çalışma süreleri konusunda yeni düzenlemeler getirmiştir.

AB düzenlemelerine göre, AETR hükümleri, AB üyesi ve AETR'ye taraf olmayan ülkelerin AB üyesi ülkeler hudutları içindeki taşımacılık faaliyetine de, mümkün olduğu ölçüde, uygulanmaktadır. Bilindiği gibi ülkemizin ithalat ve ihracatının % 50'ye yakını AB ülkeleri ile yapılmaktadır. Bu ülkelerle karşılıklı yapılan karayolu taşımacılığı fiilen ve hukuken AETR Anlaşmasına uyum zorunluluğu ile karşı karşıyadır.

VII. Beş Yıllık Kalkınma Planında (1996-2000) AETR Anlaşmasının onaylanması öngörülmüş, 9 Kasım 1996 tarih ve 22812 mükerrer sayılı Resmî Gazetede yayımlanan 1997 Yılı Programında da onaylanma işleminin 1997 yılı içinde gerçekleştirilmesi kararlaştırılmıştır.

Bu hususlar dikkate alınarak yapılan değerlendirmede kısa adı AETR olan uluslararası karayolu taşımacılığı yapan taşıtlarda çalışan taşıt personelinin çalışmalarına ilişkin Avrupa Anlaşmasındaki çalışma koşullarıyla ilgili hükümlerin iş mevzuatımızdaki mevcut düzenlemelerden çok farklı olmadığı, hemen her düzenlemenin karşılığının bulunduğu, dinlenme süreleri ile fazla çalışma sürelerindeki görülen bir takım ufak farklılıkların ise "Haftalık İş Sürelerine Bölünemeyen Çalışma Süreleri Tüzüğü"nde (RG. 17.3.1973/14479 ve 26.4.1973/14518) yapılacak değişikliklerle kolayca aşılabileceği anlaşılmıştır.

Sonuç olarak, AB ile Gümrük Birliği ve mevzuat uyumu çalışmaları çerçevesinde "Uluslararası Karayolu Taşımacılığı Yapan Taşıtlarda Çalışan Taşıt Personelinin Çalışmalarına İlişkin Avrupa Anlaşması"nın (AETR) onaylanmasının uygun ve yararlı olacağı kanısına varılmıştır.

Sağlık, Aile, Çalışma ve Sosyal İşler Komisyonu Raporu

*Türkiye Büyük Millet Meclisi
Sağlık, Aile, Çalışma ve Sosyal
İşler Komisyonu*

Esas No. : 11301

Karar No. : 5

28.6.1999

TÜRKİYE BÜYÜK MİLLET MECLİSİ BAŞKANLIĞINA

20 nci Yasama Döneminde, Dışişleri Bakanlığınca hazırlanarak, Türkiye Büyük Millet Meclisi Başkanlığına sunulan "Uluslararası Karayolu Taşımacılığı Yapan Taşıtlarda Çalışan Taşıt Perso-

nelinin Çalışmalarına İlişkin Avrupa Anlaşmasına Katılmamızın Uygun Bulduğuna Dair Kanun Tasarısı" 18.4.1999 tarihinde yapılan Milletvekili Erken Genel Seçimleri sonrasında 20 nci Yasa- ma Döneminin sona ermesi ile hükümsüz sayılmıştır. Kurulan 57 nci Hükümet, Tasarının İçtüzü- ğün 77 nci maddesi uyarınca yenilenmesini kararlaştırmış ve sözkonusu Tasarı Türkiye Büyük Mil- let Meclisi Başkanlığınca 17.6.1999 tarihinde Tali Komisyon olarak Komisyonumuza, Esas Komis- yon olarak Dışişleri Komisyonuna havale edilmiştir.

Komisyonumuz 25.6.1999 tarihinde yaptığı 2 nci birleşiminde Sağlık, Çalışma ve Sosyal Gü- venlik ve Dışişleri Bakanlıkları temsilcilerinin de katılımlarıyla Tasarıyı inceleyip görüşmüştür.

Tasarı ile, 1.7.1970 tarihinde Cenevre'de düzenlenen ve 5.1.1976 tarihinde yürürlüğe girmiş olan Uluslararası Karayolu Taşımacılığı Yapan Taşıtlarda Çalışan Taşıt Personelinin Çalışmalarına İlişkin Avrupa Anlaşması (AETR)'na katılmamız uygun bulunmaktadır.

Komisyon toplantısı sırasında Tasarının tümü üzerinde yapılan görüşmelerde; komisyon üye- lerimiz; taraf ülkelerde uluslararası kara taşımacılığı alanında çalışanların çalışma koşullarını dü- zenlemek ve güvenli karayolu taşımacılığı sağlamak amacıyla belirli kurallar getiren sözkonusu an- laşmanın onaylanmasının, özellikle iş mevzuatımız açısından, Avrupa Birliği ve Gümrük Birliği mevzuat uyumu çalışmaları çerçevesinde uygun ve yararlı olduğu, bu anlamda Tasarıyı destekle- diklerini ve biran önce kanunlaşmasını dilediklerini belirtmişlerdir.

Tasarının geneli üzerindeki görüşmelerden sonra maddelerine geçilmiştir.

Tasarının 1 inci maddesi ile yürürlüğe ilişkin 2 ve yürütmeye ilişkin 3 üncü maddeleri aynen kabul edilmiştir.

Raporumuz Dışişleri Komisyonuna sunulmak üzere saygıyla arz olunur.

Başkan	Başkanvekili
<i>Ertuğrul Kumcuoğlu</i>	<i>Hasan Basri Üstünbaş</i>
Aydın	Kayseri
Sözcü	Kâtip
<i>Emre Kocaoğlu</i>	<i>Sebahat Vardar</i>
İstanbul	Bilecik
Üye	Üye
<i>Yakup Budak</i>	<i>Burhan İsen</i>
Adana	Batman
Üye	Üye
<i>Mahfuz Güler</i>	<i>Mustafa Karstioğlu</i>
Bingöl	Bolu
Üye	Üye
<i>Ersoy Özcan</i>	<i>Sıtkı Turan</i>
Bolu	Çanakkale
Üye	Üye
<i>Melek Deniz Karaca</i>	<i>Ali Ahmet Ertürk</i>
Çorum	Edirne
Üye	Üye
<i>İbrahim Konukoğlu</i>	<i>Hakkı Oğuz Aykut</i>
Gaziantep	Hatay

Üye
Ali Güner
İğdır
Üye
Mehmet Batuk
Kocaeli
Üye
Mehmet Said Değer
Şırnak
Üye
Reşat Doğru
Tokat
Üye
Mustafa Niyazi Yanmaz
Şanlıurfa

Üye
Erol Karan
Karabük
Üye
Doğan Baran
Niğde
Üye
Ahmet Zamanlı
Tekirdağ
Üye
Ali Kemal Başaran
Trabzon
Üye
Mesut Türker
Yozgat

SAĞLIK, AİLE, ÇALIŞMA VE SOSYAL İŞLER KOMİSYONUNUN KABUL ETTİĞİ METİN

ULUSLARARASI KARAYOLU TAŞIMACILIĞI YAPAN TAŞITLARDA ÇALIŞAN TAŞIT PERSONELİNİN ÇALIŞMALARINA İLİŞKİN AVRUPA ANLAŞMASINA KATILMAMIZIN UYGUN BULUNDUĞUNA DAİR KANUN TASARISI

MADDE 1. — Tasarının 1 inci maddesi Komisyonumuzca aynen kabul edilmiştir.

MADDE 2. — Tasarının 2 nci maddesi Komisyonumuzca aynen kabul edilmiştir.

MADDE 3. — Tasarının 3 üncü maddesi Komisyonumuzca aynen kabul edilmiştir.

Dışişleri Komisyonu Raporu

Türkiye Büyük Millet Meclisi

Dışişleri Komisyonu

Esas No. : 11301

Karar No. : 15

7.7.1999

TÜRKİYE BÜYÜK MİLLET MECLİSİ BAŞKANLIĞINA

Uluslararası Karayolu Taşımacılığı Yapan Taşıtlarda Çalışan Taşit Personelinin Çalışmalarına İlişkin Avrupa Anlaşmasına Katılmamızın Uygun Bulunduğuna Dair Kanun Tasarısı Komisyonumuzun 6 Temmuz 1999 tarihli 4 üncü Birleşiminde Dışişleri Bakanlığı ile Çalışma ve Sosyal Güvenlik Bakanlığı temsilcilerinin katılmalarıyla görüşülmüştür.

Ülkemizin ithalat ve ihracatının % 50'ye yakını Avrupa Birliği ülkeleri ile yaptığı gözönünde bulundurularak, Avrupa Birliği ve Gümrük Birliği ile mevzuat uyumu çalışmaları çerçevesinde onaylanmasında yarar görülen A nlaşma Komisyonumuzca uygun görülmüştür.

Komisyonumuzca Tasarı başlığı "Uluslararası Karayolu Taşımacılığı Yapan Taşıtlarda Çalışan Personelin Çalışmalarına İlişkin Avrupa Anlaşmasına Katılmamızın Uygun Bulunduğuna Dair Kanun Tasarısı" olarak değiştirilmiş, aynı değişikliğin 1 inci maddede de yapılmasına karar verilerek, tasarı bu değişikliklerle kabul edilmiştir.

Raporumuz Genel Kurulun onayına sunulmak üzere Başkanlığa saygı ile arz olunur.

Başkan
Kâmrân İnan
Van
Üye
Ali Tekin
Adana
Üye
Nesrin Ünal
Antalya
Üye
Teoman Özalp
Bursa
Üye
Seyyit Haşim Haşimi
Diyarbakır
Üye
M. Bedri İncetahtacı
Gaziantep
Üye
Ayfer Yılmaz
İçel
Üye
Hüseyin Kansu
İstanbul
Üye
Rahmi Sezgin
İzmir
Üye
Basri Coşkun
Malatya

Başkanvekili
B. Suat Çağlayan
İzmir
Üye
Müjdat Kayayerli
Afyon
Üye
Agâh Oktay Güner
Balıkesir
Üye
Hasan Erçelebi
Denizli
Üye
Mahmut Erdir
Eskişehir
Üye
Mustafa Yaman
Giresun
Üye
Azmi Ateş
İstanbul
Üye
Osman Yunakoğulları
İstanbul
Üye
Cevdet Akçalı
Kütahya
Üye
M. Necati Çetinkaya
Manisa

HÜKÜMETİN TEKLİF ETTİĞİ METİN

DIŞİŞLERİ KOMİSYONUNUN KABUL ETTİĞİ METİN

ULUSLARARASI KARAYOLU TAŞIMACILIĞI YAPAN TAŞITLARDA ÇALIŞAN TAŞIT PERSONELİNİN ÇALIŞMALARINA İLİŞKİN AVRUPA ANLAŞMASINA KATILMAMIZIN UYGUN BULUNDUĞUNA DAİR KANUN TASARISI

ULUSLARARASI KARAYOLU TAŞIMACILIĞI YAPAN TAŞITLARDA ÇALIŞAN PERSONELİNİN ÇALIŞMALARINA İLİŞKİN AVRUPA ANLAŞMASINA KATILMAMIZIN UYGUN BULUNDUĞUNA DAİR KANUN TASARISI

MADDE 1. — 1 Temmuz 1970 tarihinde Cenevre’de düzenlenen ve 5 Ocak 1976 tarihinde yürürlüğe girmiş olan “Uluslararası Karayolu Taşımacılığı Yapan Taşıtlarda Çalışan Taşıt Personelinin Çalışmalarına İlişkin Avrupa Anlaşması (AETR)” na katılmamız uygun bulunmuştur.

MADDE 2. — Bu Kanun yayımı tarihinde yürürlüğe girer.

MADDE 3. — Bu Kanun hükümlerini Bakanlar Kurulu yürütür.

MADDE 1. — 1 Temmuz 1970 tarihinde Cenevre’de düzenlenen ve 5 Ocak 1976 tarihinde yürürlüğe girmiş olan “Uluslararası Karayolu Taşımacılığı Yapan Taşıtlarda Çalışan Personelinin Çalışmalarına İlişkin Avrupa Anlaşması (AETR)” na katılmamız uygun bulunmuştur.

MADDE 2. — Tasarının 2 nci maddesi Komisyonumuzca aynen kabul edilmiştir.

MADDE 3. — Tasarının 3 üncü maddesi Komisyonumuzca aynen kabul edilmiştir.

Prof. Dr. Necmettin Erbakan
Başbakan

Dışişleri Bak. ve Başb. Yrd.
Prof. Dr. T. Çiller

Devlet Bakanı
Doç. Dr. A. Gül

Devlet Bakanı
N. Kurt

Devlet Bakanı
L. Esengün

Devlet Bakanı
B. Aksoy

Devlet Bakanı
T. R. Güneri

Devlet Bakanı
B. Şeker

Millî Savunma Bakanı V.
N. Ercan

Millî Eğitim Bakanı
Prof. Dr. M. Sağlam

Ulaştırma Bakanı
Ö. Barutçu

Sanayi ve Ticaret Bakanı V.
M. H. Dağlı

Turizm Bakanı
B. Yücel

Devlet Bakanı
F. Adak

Devlet Bakanı
I. Saygın

Devlet Bakanı
M. Altınsoy

Devlet Bakanı
M. S. Ensarioğlu

Devlet Bakanı
G. Dağdaş

Devlet Bakanı V.
I. Saygın

Devlet Bakanı
Dr. A. Demircan

İçişleri Bakanı
M. Akşener

Bayındırlık ve İskân Bakanı
C. Ayhan

Tarım ve Köy İşleri Bakanı
M. Demirci

Enerji ve Tabii Kay. Bakanı
M. R. Kutan

Orman Bakanı
M. H. Dağlı

Devlet Bakanı
N. Ercan

Devlet Bakanı
Prof. Dr. S. Tekir

Devlet Bakanı
N. K. Zeybek

Devlet Bakanı
A. C. Tunç

Devlet Bakanı V.
M. Akşener

Devlet Bakanı V.
A. C. Tunç

Adalet Bakanı
Ş. Kazan

Maliye Bakanı
Doç. Dr. A. Şener

Sağlık Bakanı V.
N. Kurt

Çal. ve Sos. Gtlv. Bakanı
N. Çelik

Kültür Bakanı
İ. Kahraman

Çevre Bakanı
M. Z. Tokar

1 Temmuz 1970 tarihinde Cenevre’de düzenlenen

ULUSLARARASI KARAYOLU TAŞIMACILIĞI
YAPAN TAŞITLARDA ÇALIŞAN
TAŞIT PERSONELİNİN ÇALIŞMALARINA İLİŞKİN
AVRUPA ANLAŞMASI
(AETR)

Değişiklik 1 *

Değişiklik 2 *

Değişiklik 3 *

ve

İMZA PROTOKOLU

* 3 Ağustos 1983’te yürürlüğe girdi

** 24 Nisan 1992’de yürürlüğe girdi

*** 28 şubat 1995’te yürürlüğe girdi

Uluslararası Karayolu Taşımacılığı
Yapan Taşıtlarda Çalışan
Taşıt Personelinin Çalışmalarına İlişkin
Avrupa Anlaşması
(AETR)

Âkit Taraflar,

Karayoluyla uluslararası yolcu ve yük taşımacılığının geliştirilmesi ve iyileştirilmesini teşvik etmek isteği ile,

Karayolu trafiğinin güvenliğini artırma ihtiyacına kani olarak, uluslararası karayolu taşımacılığı alanındaki bazı çalışma koşullarına, Uluslararası Çalışma Örgütü (ILO) ilkeleriyle uyumlu düzenlemeler getirmek ve bu düzenlemelere uyulmasını temin etmek üzere bazı önlemleri birlikte almak amacı ile,

Aşağıdaki hususlarda anlaşmışlardır :

Maddeler

Tanımlar

Bu Anlaşma bağlamında

(a) "taşıt" terimi, nakliyat araçlarının bir takım oluşturacak şekilde herhangi bir birleşimi de dahil, herhangi bir motorlu nakil vasıtası veya römork;

(b) "motorlu taşıt" terimi, tanım araçları çekicileri hariç, normal olarak karayolunda yolcu veya yük taşımada kullanılan yahut yolcu veya yük taşımada kullanılan römorkları karayolu üzerinde çeken ve hareket ettirici güç kaynağı kendi üzerinde bulunan nakliyat aracı;

(c) "römork" terimi, bir motorlu tarafından çekilmek üzere imal edilmiş, yarı-römorklar da dahil nakliyat aracı;

(d) "yarı-römork" terimi, kendisinin ve yükünün ağırlığının önemli kısmı motorlu taşıt tarafından taşınan, bir bölümlü takıldığı motorlu taşıtın üzerine binecek şekilde imal edilmiş römork;

(e) "birleşik taşıt" terimi, karayolu üzerinde tek bir birim halinde seyreden birbirine eklenmiş taşıtlar;

(f) "müsaade edilen azami ağırlık" terimi, taşıtın kayıtlı olduğu devletin yetkili mercii tarafından ilan edilen, yüklü aracın yüküyle birlikte ulaşmasına izin verilen en üst ağırlık miktarı;

(g) "karayoluyla yapılan taşıma" terimi, kamuya açık, karayollarında, yolcu veya yük taşıma da kullanılan bir taşıtın yüklü veya yükstüz seyahati;

(h) "uluslararası karayolu taşımacılığı" ["karayolu ile yapılan uluslararası taşıma"] terimi, en az bir sınır geçilerek yapılan karayolu taşımacılığı;

(i) "tarifeli seferler" terimi, yolcuların önceden belirlenmiş duraklarda indirilip bindirildiği, belirli aralıklarla, belirli güzergâhta yolcu taşıma hizmeti,

başka bir yasa ya da tüzük ile belirlenmemiş ise, Âkit Tarafların yetkili mercileri tarafından onaylanan ve taşımacı tarafından seferlerin başlamasından önce yayımlanan seferlerin tabii olduğu kurallar, bu kurallar tarafından istenen belgeler, taşıma koşullarını; özellikle seferlerin sıklığını, fiyat listesini zaman çizelgesini ve yolcu taşınmasında üstlenilen yükümlülükleri belirtir olmalıdır.

Her kim tarafından düzenlenmiş olursa olsun normal yolcuların dışında belli türden yolcu taşıma hizmetleri bu tanımın birinci bendindeki şartlar altında yapıyor olması halinde tarifeli sefer olarak kabul edilir. Bu tür seferler, özellikle işçileri işyerlerine, öğrencileri okullarına getirip götürme hizmetleri bundan böyle "özel tarifeli sefer" olarak anılacaktır.

(j) "sürücü" terimi, kısa bir süre için dahi olsa, ücretli olsun ya da olmasın taşıtı süren ya da gerektiğinde taşıtı sürmek üzere taşıtın içinde hazır bulunan kişi veya kişiler;

(k) "taşıt personeli" terimi, ücretli olsun ya da olmasın sürücü, yahut;

(i) sürücü yardımcısı (şoför muavini), bu maddenin (j) bendi anlamında sürücü olmasa dahi, taşıma işlerinde işin doğal niteliği gereği etkin görev alan, sürücüye kimi manevralarda yardımcı olmak üzere ona eşlik eden kişi;

(ii) kondüktör, yolcu taşıma işine tahsis edilmiş aracın sürücüsüne eşlik eden ve özellikle bilet kesmekten veya bilet kontrolü yapmaktan veya taşıtta bulunan yolcuların diğer seyahat belgelerini kontrol etmekten sorumlu kişi;

(l) "hafta" terimi, Pazartesi günü saat 00:00 ile Pazar günü saat 24:00 arasındaki süre;

(m) "dinlenme" terimi, taşıt sürücüsünün serbestçe kullanabileceği herhangi bir kesintisiz en az bir saatlik süre

anlamında kullanılır.

Madde 2

Kapsam

1. Bu Anlaşma, her bir Âkit Tarafın ülkesinde, o Âkit Tarafa kayıtlı veya diğer bir Âkit Tarafa kayıtlı herhangi bir taşıt tarafından icra edilen bütün uluslararası karayolu taşımacılığı faaliyetlerine uygulanır.

2. Bununla birlikte

(a) Eğer uluslararası karayolu taşımacılığı faaliyeti süresince taşıt personeline bir veya birkaç mesleklerini normal olarak icra ettikleri ulusal toprakları terk etmiyorlar ise, Âkit Taraf bu Anlaşma hükümlerini, ulusal sınırlar içinde, bu kişi veya kişilere uygulayıp uygulamamakta serbesttir.

(b) Ülkesinde seyredilen Âkit Taraflar başka türünde anlaşmazlar ise bu Anlaşma;

1. Yük taşımada kullanılan ve müsaade edilen azami ağırlığı, römork veya yarı römork dahil 3, 5 tonu geçmeyen taşıtlar;

2. Yolcu taşımada kullanılan, inşa ve ekipman bakımından sürücü dahil en fazla dokuz kişi taşımaya elverişli ve yolcu taşıma amacıyla imal edilmiş taşıtlar;

3. Güzergâhı 50 kilometreyi aşmayan ve tarifeli seferler ile yapılan yolcu taşımada kullanılan taşıtlar;

4. Müsaade edilen hızı saatte 30 kilometreyi aşmayan taşıtlar;

5. Silahlı kuvvetler, sivil savunma, itfaiye ve kamu düzenini sağlamakla yükümlü kuvvetlerin kullanımında ya da kontrolündeki taşıtlar;

6. Kanalizasyon, sel, su, gaz ve elektrik hizmetleri, otoyol bakımı ve kontrolü, çöp toplama ve boşaltma, telefon ve telgraf hizmetleri, posta gönderilerinin taşınması, radyo ya da televizyon yayınları ve radyo yahut televizyon istasyonu ya da alıcılarının tespiti ile ilintili işlerde kullanılan taşıtlar;

7. Acil hizmet ve kurtarma operasyonlarında kullanılan araçlar;

8. Tıp amaçlı özel taşıtlar;

9. Sirk ve luna park ekipmanı taşıyan taşıtlar;

10. Özel tamir taşıtları;

11. Teknik gelişmeler ve bakım-onarım amaçlı yol testine tabi tutulan ve yeni veya yenilenmiş, ancak henüz hizmete girmemiş taşıtlar;

12. Ticari taşımacılık dışında kişisel yük taşımada kullanılan taşıtlar;

13. Çiftliklerden süt veya hayvan beslemede kullanılan süt ürünlerini toplama ve konteynerleri geri getirmede kullanılan taşıtlar tarafından icra edilen uluslararası karayolu taşımacılığına uygulanmaz.

Madde 3

Anlaşmanın kimi hükümlerinin Anlaşmaya taraf olmayan Devletlerin ülkesinde kayıtlı taşıtlar tarafından icra edilen karayolu taşımacılığına uygulanması

1. Her bir Âkit Taraf, bu Anlaşmaya taraf olmayan bir Devletin ülkesinde kayıtlı olan taşıtlar tarafından Âkit Tarafın ülkesinde icra edilen uluslararası karayolu taşımacılığına bu Anlaşmanın 5 inci, 6 ncı, 7 nci, 8 inci, 9 uncu ve 10 uncu maddeleri hükümlerinden daha hafif olmayan tedbirler uygular.

2. Bu Anlaşmaya taraf olmayan bir devlete kayıtlı bir taşıt için Âkit Taraflar sadece bu Anlaşmanın ekindeki kontrol aygıtının özelliklerine uyacak şekilde böyle bir taşıtın sürücüsünün elle doldurduğu günlük izlenim formunu talep edebilme hususunda serbesttirler.

Madde 4

Genel İlkeler

Her Âkit Taraf 5 inci, 6 ncı, 7 nci ve 8 inci Madde hükümlerinden daha yüksek minimum ve daha düşük maksimum hükümler uygulayabilir. Her halde bu Anlaşma hükümleri bu Anlaşmaya Taraf ya da Taraf Olmayan Devlete kayıtlı taşıtlarda uluslararası karayolu taşımacılığı içinde çalışan sürücülere uygulanmaya devam eder.

Madde 5

Mürettebat

1. Yük taşımacılığı içinde çalışan sürücülerin yaşları en az

(a) Varsa römork veya yarı römorklar dahil müsaade edilen azami ağırlığı 7, 5 tonu aşmayan taşıtlar için 18;

(b) diğer taşıtlar için :

21, veya

ilgili kişi Âkit Taraflardan biri tarafından tanınan, karayoluyla yük taşımaya için kullanılacak taşıtların sürücüleri için açılan bir eğitim kursunu bitirdiğini teyit eder bir profesyonel yeterlik sertifikasına sahipse 18'dir. Âkit Taraflar, bu Anlaşmaya göre uluslararası yük taşıma işinde çalışacak sürücülere ilişkin halen ulusal düzeyde uygulanan minimum eğitim seviyeleri ve diğer koşulları birbirlerine bildirirler.

2. Yolcu taşımada çalışan her sürücü 21 yaşında olur.

Aracın normal olarak üslendiği yerden yarıçapı 50 kilometreden uzağa yolcu taşımada çalışan her sürücü ayrıca aşağıdaki koşullardan birini karşılamalıdır;

(a) müsaade edilen azami ağırlığı en az 3, 5 ton olan taşıtların sürücüsü olarak en az bir yıl yük taşıma işinde çalışmış olmalı;

(b) aracın normal olarak üslenđiđi yerden yarıçapı 50 kilometreden fazla uzaklığa yolcu seferi yapan araçlarda en az bir yıl veya yetkili mercinin öyle çalışmış olmakla gerekli deneyimi kazandığı takdirine bağlı olarak bu Anlaşmanın konusunu teşkil etmeyen diğer türden yolcu seferlerinde an az bir yıl çalışmış olmalı;

(c) karayoluyla yolcu taşıma amaçlı taşıtların sürücülerini için açılan bir eğitim kursunu tamamlamış olduğunu teyit eden, Ákit Taraflardan biri tarafından tanınan profesyonel yeterlik sertifikasına sahip olmalıdır.

Madde 6

Taşıt kullanma süreleri

1. İki adet günlük dinlenme süresi veya günlük dinlenme süresi ile haftalık dinlenme süresi arasında kalan araç kullanma süresi, bundan böyle "günlük taşıt kullanma süresi" olarak anılacaktır, dokuz saati geçmez. Bu süre herhangi bir hafta içinde iki kez on saate çıkarılabilir.

Bir sürücü altı adet günlük taşıt kullanma süresini aşmadan 8 inci Madde 3 üncü fıkrada belirtilen haftalık bir dinlenme süresi kullanır.

Toplam taşıt kullanma süresi altı gün boyunca altı günlük maksimum taşıt kullanma süresini aşmamış ise haftalık dinlenme süresi altıncı günün sonuna ertelenebilir.

Tarifeli seferler dışında uluslararası yolcu taşımada ikinci ve üçüncü bentlerde geçen "altı" ve "altıncı" ibarelerinin yerine sırasıyla "oniki" ve "onikinci" ibareleri kullanılır.

2. Herhangi bir onbeş günlük sürede toplam taşıt kullanma süresi doksan saati geçmez.

Madde 7

Molalar

1. Dört saat otuz dakikalık taşıt kullanma süresinin sonunda sürücü bir dinlenme süresini kullanmaya başlamayacaksa en az kırkbeş dakikalık bir mola verir.

2. Bu mola, herbiri taşıt kullanma süresine dağıtılmış veya 1 inci fıkradaki hükme uygun biçimde bu sürenin hemen bitiminde kullanılacak en az onbeş dakika olabilecek, molalar ile değiştirilebilir.

3. Bu molalar boyunca sürücü herhangi bir diğer işle meşgul olmaz. Bu madde ile ilgili olarak; bekleme süresi, hareket halindeki bir taşıtta taşıtı sürmeden geçen süre, feribotta yahut trende geçen süre "diğer iş" olarak anlaşılmaz.

4. Bu maddedeki molalar günlük dinlenme süresi olarak kabul edilemez.

Madde 8

Dinlenme süreleri

1. Her yirmidört saatlik süre içinde sürücü kesintisiz en az bir onbir saatlik günlük dinlenme süresi kullanır. Bu süre herhangi bir hafta boyunca üç defadan fazla olmayacak şekilde, eşit miktarda dinlenme süresinin takip eden hafta bitmeden önce telafi edileceği garanti edilme koşuluna bağlı olarak kesintisiz en az bir dokuz saate indirilebilir.

Birinci bentte belirtildiği şekliyle dinlenme süresi azaltılmamışsa bir tanesi kesintisiz en az bir sekiz saatten aşağı olmayacak şekilde yirmidört saatlik süre boyunca iki veya üç ayrı parça halinde kullanılabilir. Bu durumda dinlenmenin en az süresi oniki saate çıkarılır.

2. Her otuz saatlik süre boyunca taşıt en az iki sürücü tarafından sürülüyorsa her bir sürücü sekiz saatten az olmayan kesintisiz dinlenme süresi kullanır.

3. Her hafta süresince 1 inci ve 2 nci fıkralarda sözlü edilen dinlenme sürelerinden biri haftalık dinlenmeye eklenerek kesintisiz toplam kırkbeş saate uzatılır. Bu dinlenme süresi taşıtın veya sürücünün normal olarak üslendiği yerde geçirilecekse kesintisiz en az bir otuzaltı saate, başka bir yerde kullanılacaksa kesintisiz en az bir yirmidört saate indirilebilir. Bu indirimlerin her biri, hangi haftaya ait dinlenme süreleri iseler o haftayı takip eden üçüncü hafta sona ermeden önce tek bir bütün halinde kullanılacak şekilde, yapılan indirimle eş süreyle telafi edilir.

4. Bir haftada başlayıp takip eden haftaya sarkan dinlenme süresi haftalardan her ikisinden birine ilintilendirilebilir.

5. 6 ncı madde 1 inci fıkrası 4'üncü bendinin uygulandığı yolcu taşıması durumunda, haftalık dinlenme süresi ait olduğu haftayı takip eden haftanın haftalık dinlenme süresine eklenerek kullanılması halinde, ait olduğu haftayı takip eden haftaya kadar ertelenebilir.

6. İlgili kişinin talebi üzerine günlük ve/veya haftalık dinlenme süresinde yapılan kesintileri telafi mahiyetinde kullanılan herhangi bir dinlenme en az sekiz saatlik bir diğer dinlenmeyle birleştirilir ve aracın park yerinde veya sürücünün üs tuttuğu yerde kullanması garanti altına alınır.

7. Günlük dinlenme süresi taşıt hareket halinde değil ve bir ranza ile donatılmışsa taşıtta kullanılabilir.

8. Yukarıdaki 1 inci fıkraya rağmen yük ya da yolcu taşıma işinde çalışan sürücü feribot veya trenle nakledilen bir taşıta eşlik ediyorsa günlük dinlenme süresi aşağıdaki koşulların sağlanmasına bağlı olarak en fazla bir kez bölünebilir.

Günlük dinlenme süresinin karada geçirilen parçası, feribotta veya trende geçirilen parçasından önce veya sonra kullanılabilir olmalıdır,

günlük dinlenme süresinin bu iki parçası arasında kalan süre mümkün olduğunca kısa tutulmalı ve gümrük formaliteleri de yükleme ve indirme işlemlerine dahil olmak üzere bu işlemlerin öncesi ya da sonrasında bir saati hiçbir şekilde aşmamalıdır,

bu dinlenme sürelerinin her ikisinde de sürücü bir ranza veya kuşeti kullanabilmelidir.

Bu şekilde bölünen günlük dinlenme süresi iki saat uzatılır.

Madde 9

İstisnalar

Sürücü, yol güvenliğine tehdit teşkil etmemek kaydıyla, yolcuların, taşıtın yahut taşıtın yükünün güvenliğini sağlama zorunluluğunun gerektirdiğince, uygun bir durma ulaşıncaya kadar bu Anlaşmanın hükümlerine riayet etmeyebilir. Sürücü, sözlü edilen hükümlere aykırı hareketinin niteliği ve nedenini kontrol aygıtı kayıt kartında veya görev çizelgesinde belirtir.

Madde 10

Kontrol aygıtı

1. Âkit Taraflar kendi ülkelerinde kayıtlı taşıtlara aşağıdaki hususlara uyan bir kontrol aygıtının takılması ve kullanılmasını kurala bağlar;

(a) Kontrol aygıtı; yapısı, takılışı, kullanımı ve test edilmesi bakımından bu Anlaşmanın ve bu Anlaşmanın ayrılmaz bir parçası olan ekinin gereklerini karşılar.

Yapısı, takılışı, kullanımı ve test edilmesi bakımından 20 Aralık 1985 tarih ve (EEC) No. 3821/85 sayılı Konsey Tüzüğüne uygun olan bir kontrol aygıtının bu madde gereklerini karşıladığı kabul edilir.

(b) Taşıta kurulu kontrol aygıtının normal ve uygun kullanımı mümkün değilse her bir taşıt personeli uygun grafik gösterim kullanarak mesleki faaliyetine ve dinlenme sürelerine ilişkin ayrıntıları kayıt kartına elle işler.

(c) Taşıt personeli, çalıştıkları taşıttan uzak kalmış olmaları yüzünden kontrol aygıtını kullanamıyor ise uygun grafik gösterimi kullanarak taşıttan uzakta oldukları süre içerisinde mesleki faaliyetlerine denk düşen çeşitli zamanları kayıt kartına elle işler.

(d) Taşıt personeli, taşıtı sürdükleri haftaya ve bir önceki haftanın son gününe ait kayıt kartlarını her an hazır bulundurmalı ve kontrol edildiğinde ibraz etmelidirler.

(e) Taşıt personeli kontrol aygıtının çalıştırılmasını ve doğru kullanılmasını sağlamalı, doğru çalışmıyorsa en kısa zamanda tamir ettirmelidir.

2. İşveren bu kayıt kartlarının kişisel kullanım için olduklarını, seferin alacağı zamanı ve kartların tahrip olmaları halinde değiştirilmeleri gereğini veya yetkili kontrol görevlisi tarafından alıkonulabileceğini gözetiminde tutarak sürücülere yeterli sayıda kayıt kartı dağıtır. İşverenler sürücülere yalnızca taşıta takılı aygıtta kullanılabilecek kabul edilmiş tipte kayıt kartları dağıtır.

3. İşletmeci, bu maddenin 1 inci fıkrası (b), (c) ve (d) bentlerinde belirtilenlere uygun şekilde doldurulmuş kayıt kartlarını, en son işlemin yapıldığı günden en az 12 ay sonrasına kadar bir süre için düzenli bir şekilde muhafaza altına alır ve kontrol yetkililerinin talebi üzerine ibraz eder.

Madde 11

İşletmenin yapacağı denetim

1. İşletme, karayolu taşımacılığı faaliyetini, taşıt personelinin bu anlaşma hükümlerini yerine getirmelerini sağlayacak şekilde örgütler.

2. İşletme, taşıt personel kartesi gibi tasarrufunda bulunan tüm belgelere başvurarak taşıt kullanma sürelerini, diğer iş sürelerini ve dinlenme sürelerini düzenli olarak denetler. İşletme, bu Anlaşma hükümlerinin, örneğin çalışma saatleri ve güzergâh değişikliği gibi, herhangi bir ihlalini tespit ederse bu ihlale son verecek ve tekrarı önleyecek ivedi tedbiri alır.

3. Ücretli sürücülere yapılan ödemelerin, ikramiye veya ek ücretler şeklinde olanlar da dahil katedilen mesafe ve/veya taşınan yük ile ilişkilendirilmesi yasaktır. Bu ödemeler yol güvenliğine tehlike teşkil etmeyen türden ödemeler ise bu yasak kapsamına alınmaz.

Madde 12

Anlaşmanın uygulanmasını sağlayacak tedbirler

1. Her bir Âkit Taraf bu Anlaşma hükümlerine uyulmasını temin edecek, özellikle yeterli düzeyde karayolu kontrolleri ve işletme mekânlarında yapılacak kontroller gibi, uygun tedbirleri alır. Âkit Tarafların yetkili mercileri bu amaçla alınan genel önlemler hakkındaki diğerlerini haberdar eder.

2. Âkit Taraflar bu Anlaşmanın uygulanmasında ve uygulamanın kontrolünde birbirlerine yardım ederler.

3. Bu karşılıklı yardım çerçevesinde Âkit Tarafların yetkili mercileri ülkelerinde ikâmet etmeyenlerin ihlalleri ve bu ihlallerle verilen ceza; Âkit Tarafın kendi mukimlerine Âkit Taraf ülkesinde bu tür ihlallere karşılık verdikleri cezalar hakkındaki eldeki bilgileri birbirlerine düzenli olarak bildirirler.

Ciddi ihlaller söz konusu olduğunda gönderilen bu türden bilgi verilen cezayı da içerir.

4. Diğer bir Âkit Tarafın ülkesinde kayıtlı taşıtın sürücüsünün yol boyu kontrolü sırasında ortaya çıkan bulgular, kontrol sırasında gerekli verilerin mevcut olmayışı nedeniyle tespit edilemeyen ihlallerin yapılmış olduğu kanısının oluşmasına neden oluyorsa, ilgili Âkit Tarafların yetkili mercileri durumun açıklığa kavuşturulması için birbirlerine yardım ederler. Bu amaçla yetkili Âkit Taraf işletmenin mekânında yaptığı denetimin sonuçlarından diğer ilgili Tarafı haberdar eder.

Madde 13

Geçici hükümler

Yeni 10 uncu kontrol aygıtı maddesinin hükümlerine uyulması bu Anlaşmaya Taraf olan ülkeler için 24 Nisan 1995 tarihine kadar zorunlu değildir. Bu tarihten öncesi için eski 12 nci Taşıt personel karnesi maddesi ve eski değişik 12 nci kontrol aygıtı maddesi uygulanmaya devam edilir.

Madde 14

Son hükümler

1. Bu Anlaşma 31 Mart 1971 tarihine kadar imzaya, bu tarihten sonra Avrupa Ekonomik Komisyonu üyesi Devletlerin ve Komisyon'da istişari mahiyette yer alan Devletlerin, Komisyon yönergelerinin 8 inci fıkrasına göre katılımına açık tutulacaktır.

2. Bu Anlaşma onaylanacaktır.

3. Onay yahut katılım belgeleri Birleşmiş Milletler Genel Sekreterine saklanmak üzere tevdi edilir.

4. Bu Anlaşma sekizinci onaylama ya da katılım belgesinin tevdi edildiği tarihten sonraki yüzsekseninci günde yürürlüğe girer.

5. Bu Anlaşma, bu maddenin 4 üncü fıkrasında işaret edildiği üzere sekizinci onaylama veya katılım belgesinin tevdi edilmesinden sonra bu Anlaşmayı onaylayan veya bu Anlaşmaya katılan her bir Devlet bakımından, o Devletin Anlaşmayı onaylama ya da Anlaşmaya katılım belgelerinin tevdi edildiği tarihten yüzseksen gün sonra yürürlüğe girer.

Madde 15

1. Herhangi bir Âkit Taraf Birleşmiş Milletler Genel Sekreteri nezdinde bir bildirim ile Anlaşmayı feshedebilir.

2. Fesih, fesih bildirimimin Genel Sekreter'in eline geçtiği tarihten 6 ay sonra hüküm kazanır.

Madde 16

Bu Anlaşma, yürürlüğe girdiği tarihten sonraki herhangi bir kesintisiz 12 aylık süre için Âkit Tarafların sayısı üç'ten az olursa yürürlükten kalkar.

Madde 17

1. Bu Anlaşmanın imzalanması veya onay belgesinin tevdi edilmesi yahut daha sonraki bir tarihte Anlaşmayı onaylama ya da Anlaşmaya katılma belgelerinin tevdi edilmesi sırasında herhangi bir Devlet Anlaşmanın geçerliliğinin dış ilişkilerinden sorumlu olduğu tüm ülkelere ya da bunlardan herhangi birine teşmil edileceğini Birleşmiş Milletler Genel Sekreteri nezdinde bir bildirim ile açıklar. Anlaşma, bildirimde adı belirtilen ülke ya da ülkelerde, bildirimim Genel Sekreterin eline geçtiği tarihten yüzseksen gün sonra veya Anlaşma bildirimim Genel Sekreterin eline geçmesinden yüzseksen gün sonra henüz yürürlüğe girmemiş ise Anlaşmanın yürürlüğe girdiği tarihten yüzseksen gün sonra uygulanır.

2. Bir önceki fıkraya uyarınca bu Anlaşmanın, dış ilişkilerinden sorumlu olduğu ülkede uygulanabileceğini ilan eden herhangi bir Devlet, Anlaşmanın uygulandığı dış ilişkilerinden sorumlu olduğu o ülke için bu Anlaşmanın 15 inci maddesine uyan fesih kararını ayrıca alabilir.

Madde 18

1. Bu Anlaşmanın yorumu ve uygulanmasına ilişkin iki veya daha fazla Âkit Taraf arasındaki anlaşmazlıklar mümkün olduğunca kendi aralarında görüşme yoluyla çözümlenir.

2. Görüşmelerle çözüme kavuşturulamayan herhangi bir anlaşmazlık Âkit Taraflardan birinin hakeme başvurulması talebi üzerine anlaşmazlığa düşen tarafların üzerinde anlaşmış oldukları bir veya daha fazla sayıda hakeme havale edilir. Anlaşmazlığa düşen taraflar hakeme başvurulmasının talep edildiği tarihten itibaren üç ay içinde hakem ya da hakemler üzerinde bir anlaşmaya varamaz ise bu taraflardan herhangi biri Birleşmiş Milletler Genel Sekreteri'nden anlaşmazlığı karara bağlayacak tek bir hakem tayin etmesini isteyebilir.

3. Yukarıdaki fıkraya uyarınca tayin edilen hakem veya hakemlerin kararı anlaşmazlık halindeki Âkit Tarafları bağlayıcıdır.

Madde 19

1. Bu Anlaşmanın imzalanması, onaylanması veya bu Anlaşmaya katılım esnasında herhangi bir devlet kendisini, burada yer alan 18 inci madde 2 nci ve 3 üncü fıkraları ile bağlı telakki etmediğini açıklayabilir. Diğer Âkit Taraflar bu tür bir çekince koyan herhangi bir Âkit Taraf ile ilişkilerinde sözlü geçen fıkralar ile bağlı olmazlar.

2. Bir Devlet, onaylama veya katılım belgelerinin tevdi edilmesi esnasında bu maddenin 1 inci fıkrasında belirtilenler dışında bir çekince koyarsa, Birleşmiş Milletler Genel Sekreteri bu Anlaşmayı onaylama ya da bu Anlaşmaya katılma belgelerini daha önce tevdi etmiş ve o zamandan beri Anlaşmayı feshetmemiş Devletlere, konulan çekinceyi bildirir. Bu tür bir bildirimden sonraki 6 aylık süre içinde sözlü edilen Devletlerden hiç biri konulan çekinceye muhalefetini beyan etmez ise konulan çekincenin kabul edildiği telakki olunur. Aksi takdirde çekince kabul görmez ve eğer çekinceyi koyan devlet çekincesini geri almaz ise bu Devletin onaylama ya da katılım belgelerinin tevdi edilmiş olmasının hükmü olmaz. Bu maddenin uygulanması için, muhafafet eden Devletlerin katılım veya onaylama belgeleri, bu fıkraya uyarınca, kendilerinin koyduğu çekinceler nedeniyle hükümsüz kalmış ise bu Devletlerin muhalefeti dikkate alınmaz.

3. Bu Anlaşmanın İmza Protokolü'nde çekincesi kabul gören ya da bu maddenin 1 inci fıkrasına uyan bir çekince koyan ya da bu maddenin 2 nci fıkrasına uyan bir çekincesi kabul edilen Devlet, Birleşmiş Milletler Genel Sekreteri nezdinde bir bildirim ile çekincesini herhangi bir zamanda geri çekebilir.

Madde 20

1. Herhangi bir Âkit Taraf, bu Anlaşmanın üç yıl uygulanmasından sonra Anlaşmanın gözden geçirilmesi amacıyla bir konferans düzenlenmesini Birleşmiş Milletler Genel Sekreteri nezdinde bir bildirim ile talep edebilir. Genel Sekreter bütün Âkit Taraflara talebi bildirir ve Genel Sekreterin bildirim tarihinden itibaren 4 aylık süre içinde 1/3'ünden az olmamak üzere Âkit Taraflar konferans talebini olumlu bulduklarını açıklarlar ise bir tadilat konferansı düzenler.

2. Bir önceki fıkraya uyan bir konferans düzenlenirse, Genel Sekreter Âkit Tarafları konferansa tale alınmasını istedikleri önerilerini üç aylık bir süre içinde sunmaya davet eder. Genel Sekreter konferansın izhari gündemini konuya ilişkin önerilere ait metinlerle birlikte konferansın toplanacağı tarihten 3 aydan az olmayacak bir süre önce Âkit Taraflara duyurur.

3. Genel Sekreter Anlaşmanın bu maddesi ile düzenlenen herhangi bir konferansa bu Anlaşmanın 14 üncü madde 1 inci fıkrasında belirtilen Devletlerin hepsini davet eder.

Madde 21

1. Herhangi bir Âkit Taraf bu Anlaşmada bir veya daha fazla değişiklik önerebilir. Herhangi bir değişiklik önerisi onu bütün Âkit Taraflara resmen bildirecek ve bu Anlaşmanın 14 üncü madde 1 inci fıkrasında belirtilen diğer bütün Devletleri öneriden haberdar edecek olan Genel Sekreter'e resmen bildirilir.

2. Değişiklik önerisinin Genel Sekreter tarafından resmen bildirildiği tarihten sonraki 6 aylık süre içinde herhangi bir Âkit Taraf, Genel Sekreteri :

(a) değişiklik önerisine itirazı olduğundan veya;

(b) öneriyi kabul etme niyetine rağmen böyle bir kabulün gereklerinin yerine getirilmesi için gereken koşulların ülkesinde henüz tamamlanmış olmadığından

haberdar eder.

3. Eğer bir Âkit Taraf bu maddenin 2 (b) fıkrasında belirtilen nedenle bir resmî bildirim Genel Sekretere gönderir ise bu Devlet önerilen değişikliği kabul ettiğini Genel Sekretere bildirmemiş olması durumunda, bu maddenin 2 (b) fıkrasına göre bildirimde bulunması için konulan altı aylık sürenin bitimini takiben dokuz aylık bir süre içinde değişiklik önerisine itirazını Genel Sekreter'e bildirebilir.

4. Değişiklik önerisine bu maddenin 2 nci ve 3 üncü fıkralarındaki koşullara uyan bir itiraz olur ise önerinin kabul görmediği telakki edilir ve işlevsiz kalır.

5. Değişiklik önerisine bu maddenin 2 nci ve 3 üncü fıkralarına uyan bir itiraz olmaz ise değişikliğin aşağıda belirtilen tarihten itibaren kabul edildiği telakki edilir :

(a) Hiçbir Âkit Taraf, Genel Sekretere bu maddenin 2 (b) fıkrasına uyan bildirimde bulunmuş ise bu maddenin ikinci fıkrasında sözü edilen altı aylık sürenin bitim tarihinden;

(b) Herhangi bir Âkit Taraf, Genel Sekretere bu maddenin 2 (b) fıkrasına uyan bir bildirimde bulunmuş ise aşağıdaki tarihlerden hangisi daha önce ise o tarihte :

- bütün Âkit Tarafların değişiklik önerisini kabul ettiklerini bildirdikleri tarih, bütün kabullerin tamamlanmış olması şartına bağlı olarak bu maddenin 2 nci fıkrasında belirtilen altı aylık sürenin bitiminden önce ise, sözü edilen altı aylık sürenin bitim tarihinde;

- bu maddenin 3 üncü fıkrasında belirtilen dokuz aylık sürenin bitiminde.

6. Kabulüne hükmedilen herhangi bir değişiklik, kabul edildiğine hükmedildiği tarihten üç ay sonra yürürlüğe girer.

7. Genel Sekreter bu maddenin 2 (a) fıkrasına göre bir değişiklik önerisine itiraz olup olmadığını ve bu maddenin 2 (b) fıkrasına göre bir veya daha fazla Âkit Taraftan bildirim alıp almadığını bütün Âkit Taraflara en kısa sürede bildirir. Genel Sekreter bir veya daha fazla Âkit Taraftan bu maddenin 2 (b) fıkrasına uyan bildirimler almış ise müteakiben bütün Âkit Tarafları, bu tür bir bildirimde bulunan Taraf veya Tarafların değişikliğe itiraz edip etmediklerinden veya değişikliği kabul edip etmediklerinden haberdar eder.

8. Bu maddenin 1 inci, 2 nci, 3 üncü, 4 üncü, 5 inci, 6 ncı fıkralarındaki tadilat prosedüründen bağımsız olarak bütün Âkit Tarafların yetkili mercileri anlaşarak bu Anlaşmanın ekleri üzerinde değişiklik yapabilirler. Eğer bir Âkit Tarafın yetkili mercii kendi iç mevzuatına göre, varacağı anlaşmanın, yasama organının konuyla ilgili vereceği özel yetki ya da yasama organının onaylaması ile geçerlilik kazanacağını belirtir ise bu Âkit Tarafın yetkili mercii konuya ilişkin gerekli özel yetki kararının ya da onaylamanın temin edildiğini bildirene kadar sözkonusu ekin düzeltilmesine muvafakatini verdiği yorumu yapılmaz. Yetkili yönetimlerin aralarında vardıkları anlaşma, değiştirilen ekin yürürlüğe giriş tarihini tayin eder ve değişiklik getiren ekin, geçici bir süre, eski ek ile kısmen veya tamamen birlikte yürürlükte kalmasına imkân tanıyabilir.

Madde 22

1. Bu Anlaşmanın ekine yapılan 1 inci ve 2 nci ekler bu maddede belirlenen prosedüre göre tadil edilebilirler.

2. Herhangi bir Âkit Tarafın talebi üzerine bu Anlaşmanın ekine ek 1 inci ve 2 nci ekler için önerilen değişiklikler Avrupa Ekonomik Komisyonu Karayolu Ulaştırma Ana Çalışma Grubu tarafından incelenir.

3. Değişiklik, hazır bulunan ve oylamaya katılan üyelerin çoğunluğu tarafından kabul edilirse ve bu çoğunluk Âkit Tarafların hazır bulunduğu ve oylamaya katıldığı bir çoğunluksa, değişiklik Genel Sekreter tarafından Âkit Tarafların yetkili mercilerine kabul edilmek üzere bildirilir.

4. Değişiklik, bildirimlerinin yapıldığı tarihten sonraki altı ay içinde Âkit Tarafların üçte birinden daha az sayıda Âkit Tarafın Genel Sekretere itirazlarını bildirmeleri halinde kabul edilmiş olur.

5. Kabul edilen herhangi bir değişiklik Genel Sekreter tarafından bütün Âkit Taraflara bildirilir ve bildirim yapıldığı tarihten üç ay sonra yürürlüğe girer.

Madde 23

Birleşmiş Milletler Genel Sekreteri, bu Anlaşmanın 20 nci ve 21 inci maddelerinde sözü edilen bildirimlere ek olarak, 14 üncü madde 1 inci fıkrasında belirtilen Devletlere de aşağıdaki konularda bildirimde bulunur.

- (a) bu Anlaşmanın 14 üncü maddesine uyan onaylamalar veya katılmalar;
- (b) bu Anlaşmanın 14 üncü maddesi uyarınca mevcut Anlaşmanın yürürlüğe giriş tarihi;
- (c) bu Anlaşmanın 15 inci maddesine uyan fesih kararları;
- (d) bu Anlaşmanın 16 ncı maddesi uyarınca Anlaşmanın sona eriş;
- (e) bu Anlaşmanın 17 nci maddesine göre alınan bildirimler;
- (f) bu Anlaşmanın 19 uncu maddesine göre alınan deklarasyon ve bildirimler;
- (g) bu Anlaşmanın 21 inci maddesine göre yapılan herhangi bir değişikliğin yürürlüğe girişi.

Madde 24

Bu Anlaşmanın ayrılmaz bir parçası olarak kabul edilen İmza Protokolü Anlaşmanın kendisi ile aynı güçte, geçerliğe ve süreye sahiptir.

Madde 25

31 Mart 1971 tarihinden sonra, bu Anlaşmanın özgün metni, işbu Anlaşmanın onaylanmış suretlerini, bu Anlaşmanın 14 üncü maddesi 1 inci fıkrasında belirtilen Devletlere iletecek olan Birleşmiş Milletler Genel Sekreteri'ne saklanmak üzere tevdi edilir.

Maruz hususları teyiden, uygun olarak yetkili kılınan, aşağıda imzası bulunanlar işbu Anlaşmayı imzalamışlardır.

Bindokuzyüzyetmiş yılı Temmuz ayının işbu birinci günü tek nüsha halinde, her iki metin de eşdeğerde özgün olmak üzere, İngilizce ve Fransızca dillerinde Cenevre'de düzenlenmiştir.

Ek - Kontrol aygıtı
GENEL HÜKÜMLER

1. TİP ONAYI

Madde 1

Herhangi bir tip kontrol aygıtının veya form kayıt kartının ekli gereken özellikleri ile birlikte onaylanmak üzere başvurusu üretici veya onun temsilcisi tarafından Âkit Taraflardan birine yapılır. Birden fazla Âkit Tarafa aynı tip kontrol aygıtı veya aynı form kayıt kartının başvurusu yapılamaz.

Madde 2

Onayı verecek olan Âkit Taraf üretilen modellerin onaylanan prototipe uygun olup olmadığını denetleyebilecek konumdaysa eke ek 1'de belirtilen gerekleri karşılayan herhangi bir tip kontrol aygıtına veya herhangi bir form kayıt kartına onay verir.

Onaylı bir modelde yapılacak herhangi bir değişiklik ya da ek, ilk onayı veren Âkit Taraftan ek tip onayı almalıdır.

Madde 3

Âkit Taraflar her bir tip kontrol aygıtı veya her bir form kayıt kartı için verdikleri madde 2'ye uyan onay için başvurucuya eke ek 2'de gösterilen modele uyan bir onay işaretini verir.

Madde 4

Tip onayı için başvuru yapılan Âkit Tarafların yetkili mercileri onayladıkları veya onay vermedikleri her bir tip kontrol aygıtı veya form kayıt kartı için ya onay verilenlerin özelliklerinin bir kopyasını ekleyerek verdikleri onay sertifikasının bir nüshasını diğer Âkit Tarafların yetkili mercilerine bir ay içinde gönderirler veya reddetme durumunda bu yetkili mercilere, bu kararlarının gerekçeleriyle birlikte, onay vermediğini bildirirler.

Madde 5

1. 2 nci maddeye göre tip onayı veren bir Âkit Taraf tip onay işareti taşıyan belli bir tip kontrol aygıtı veya kayıt kartının onay verilen prototipe uygun olmadığını tespit ederse üretilen modellerin onay verilen prototipe uygun olmasını temin edecek tedbirleri alır. Alınan tedbirler gerektiğinde tip onayının geri alınmasına kadar uzanabilir.

2. Tip onayı veren Âkit Taraf onay verdiği kontrol aygıtı veya kayıt kartı bu eke ve bu ekin eklerine uygun değilse veya kullanımda herhangi bir genel eksiklik yüzünden kullanım amacına yarayışlı değilse verdiği onayı geri alır.

3. Tip onayı veren Âkit Taraf 1 inci ve 2 nci fıkralarında sözü edilen durumlardan biri hakkında diğer bir Âkit Taraf tarafından haberdar edilirse kendisine durumu bildiren Âkit Taraf ile müşavere ettikten sonra 5 inci fıkraya tâbi olan bu durumla ilgili olarak sözü edilen pragraflardaki adımları atar.

4. Bir Âkit Taraf 2 nci fıkrada sözü edilen durumlardan birinin varlığından emin ise kontrol aygıtının veya kayıt kartının pazarda satılmasını ve kullanılmasını ikinci bir duyuruma kadar yasaklayabilir. Aynı önlem, üretici, aygıtı yapılan uyarıya rağmen onaylı modelle ya da bu ekin gerekleriyle uyumlu hale getirmez ise kontrol aygıtı veya kayıt kartının 1 inci fıkrada sözü edilen başlangıçtaki tasdikli halinden farklılık göstermesi durumunda da uygulanır.

Herhalde Âkit Tarafların yetkili mercileri tip onayının geri alınmasından veya 1 inci, 2 nci ve 3 üncü fıkralara uygun olarak alınan diğer tedbirlerden birbirlerini bir ay içinde haberdar eder ve bu türden bir işlemin gerekçelerini bildirirler.

5. Tip onayı veren Âkit Taraf kendisine bildirilen 1 inci ve 2 nci fıkralarda belirtilen herhangi bir durumu kabullenmez ise ilgili Âkit Taraflar anlaşmazlığı halletmeye gayret ederler.

Madde 6

1. Form kayıt kartına tip onayı için başvuruda bulunan mütrecaatçı sözkonusu kartın hangi tip veya tiplerde kontrol aygıtında kullanılmaya elverişli olduğunu başvurusunda belirtir ve kartın test edilmesi için belirttiği türden tip ya da tiplere uygun ekipmanı temin eder.

2. Her bir Âkit Tarafın yetkili mercileri form kayıt kartı için verdikleri onay sertifikasında o form kartın kullanılabileceği tip veya tiplerdeki kontrol aygıtını belirtirler.

Madde 7

Hiç bir Âkit Taraf kontrol aygıtı 3 üncü maddede belirtilen onay işaretini ve 9 uncu maddede belirtilen kurulum plakasını taşıyorsa bu tür bir aygıtın takılı olmasına bağlanan nedenlerle bu tür bir aygıt takılı hiç bir taşıtın kaydını yapmayı reddedemez veya bu tür bir aygıtın kullanıldığı hiç bir taşıtı hizmetten men edemez.

Madde 8

Bu ek uyarınca verilen kontrol aygıtı tipi veya form kayıt kartı onayının reddi veya geri alınması kararlarında temel alınan nedenler ayrıntılı olarak belirtilir. Karar ilgili tarafa bildirilir ve ilgili taraf Âkit Taraf yasalarına göre kullanılabileceği telafi edici yollar ve bu telafi edici işlemlerin ne zamana kadar gerçekleştirilmesi gerektiği konusunda bilgilendirilir.

II. KURULUM VE MUAYENE

Madde 9

1. Kontrol aygıtının kurulumu ya da tamiri Âkit Tarafların yetkili mercileri tarafından bu iş için onaylanmış montörler veya atölyeler tarafından yetkili mercinin isteğine bağlı olarak, ilgili teticilerin görüşlerinin alınması ertesinde yapılabilir.

2. Onaylı montör ya da atölye yaptığı mthürlerin üzerine bir özel damga vurur. Âkit Tarafın yetkili mercii kullanılan bu damgaların bir kaydını tutar.

3. Âkit Tarafların yetkili mercileri onaylı montör veya atölyelerin bir listesi ile kullanılan damgaların kopyalarını birbirlerine yollarlar.

4. Bu ekin gereklerine uygun kontrol aygıtı kurulumunun teyit edilebilmesi için eke ek 1'deki kurulum plakası monte edilir.

III. EKİPMANIN KULLANIMI

Madde 10

İşveren ve sürücüler aygıtın doğru çalışmasını temin etmekten sorumludurlar.

Madde 11

1. Sürücüler kirli ya da hasarlı kayıt kartı kullanmazlar. Bu bakımdan kartlar uygun bir şekilde korunur.

Üzerinde kayıt bulunan bir kayıt kartının hasar görmesi halinde sürücü hasarlı kart yerine kullanılan yedek karta hasarlı kartı iştirir.

2. Sürücüler, taşıtı devraldıkları andan itibaren, taşıtı kullandıkları her gün kayıt kartı kullanır. Kayıt kartı, çıkartılmasına izin verilmedikçe günlük çalışma süresi sona ermeden çıkartılmaz. Hiç bir kayıt kartı hangi zaman süresi için düzenlenmişse ondan daha uzun süre kullanılmaz.

Sürücü taşıttan uzak kalmasının sonucu olarak kurulu aygıtı kullanamamışsa süreler, kayıt kartını kirletmeden, okunaklı olacak şekilde ya elle ya da otomatik kayıtlarla veya başka yollarla işlenir.

Sürücüler, gerektiğinde, taşıtta birden fazla sürücünün görevli olması durumunda eke ekin II nci bölüm (1), (2), (3) maddelerinde sözlü edilen bilgilerin, taşıtı asıl kullanan sürücünün kartına kaydedilebilmesi için kayıt kartlarını değiştirebilirler.

3. Kontrol aygıtları, yetkili muayene memurunun, kontrolün yapıldığı andan önceki dokuz saatlik kayıtları okuyabilmek için gerektiğinde aygıtı açması halinde, kartların biçimleri bozulmuyacak, kartlar hasar görmeyecek ve kirlenmeyecek şekilde tasarımlanır.

Buna ek olarak kontrol aygıtları kayıt yapılıp yapılmadığını açılmadan gösterecek şekilde tasarımlanır.

4. Yetkili muayene memuru istediğinde, sürücü içinde bulunan haftanın kayıt kartlarını ve herhalde, taşıt kullandığı bir önceki haftanın son gününün kayıt kartını ibraz edebilmelidir.

Eke Ek 1

İMALAT, TEST, KURULUM VE MUAYENE İÇİN GEREKENLER I. TANIMLAR

Bu eke ekte,

(a) "kontrol aygıtı", karayolu taşıtlarının hareketlerinin ve bu taşıtların sürücülerinin kimi çalışma sürelerinin ayrıntılarının otomatik ya da yarı otomatik olarak gösterilmesi ve kaydedilmesi için karayolu taşıtlarına takılacak ekipman anlamındadır;

(b) "kayıt kartı", kontrol aygıtına yerleştirilip, kontrol aygıtının parçası olan yazıcı tarafından üzerine kayda alınması gereken bilgilerin sürekli kaydının yapıldığı, üzerine veri kaydedilebilecek ve kaydedilen verileri üzerinde tutabilecek şekilde tasarımlanmış bir kart anlamındadır;

(c) "Kontrol aygıtı sabitesi", katedilen 1 kilometrelik mesafeyi kaydetmek ve göstermek için gerekli giriş sinyalinin değerini veren sayısal karakteristiktir. Bu sabite kilometre başına dönüş ($k = \dots\dots\dots$ rev/km) ya da kilometre başına impuls ($k = \dots\dots\dots$ imp/km) şeklinde ifade edilmelidir;

(d) "Taşıt karakteristik katsayısı", bir taşıtın normal test koşullarında bir kilometrelik bir mesafeyi kat ederken taşıtın kontrol aygıtı ile bağlantısını kuran (vites kutusu, şaft veya aks) parçası tarafından gönderilen çıkış sinyalinin değerini veren sayısal karakteristiktir (Bak. bu eke ekin VI nci bölüm 4 üncü maddesi). Bu katsayı kilometre başına dönüş ($w = \dots\dots\dots$ rev/km) veya kilometre başına impuls ($w = \dots\dots\dots$ imp/km) olarak gösterilir;

(e) "gerçek teker çevresi", taşıtı hareket ettiren çeşitli tekerlerin (çekici teker) bir tam dönüşü süresince katedilen mesafelerin ortalamasıdır. Bu mesafelerin ölçülmesi normal test koşulları altında yapılmalıdır. (Bak. bu eke ekin VI nci bölüm 4 üncü madde) ve $l = \dots$ mm biçiminde gösterilir.

II. GENEL ÖZELLİKLER VE KONTROL AYGITININ FONKSİYONLARI

Kontrol aygıtı aşağıdakileri kaydedebilmelidir :

1. taşıtın katettiği mesafe;
2. taşıtın hızı;
3. sürüş süresi;
4. diğer iş veya görev başı süreleri;
5. mola ve günlük dinlenme süreleri;
6. kayıt kartının bulunduğu kasanın açılışı;
7. mesafe ve hız sensörlerinden gelen elektriksel sinyallerle çalışan elektronik kontrol aygıtları için, kayıt ekipmanının (ışık hariç) güç kaynağındaki ve mesafe ve hız sensörlerinin güç kaynağındaki herhangi bir 100 milisaniyeyi aşan bir kesinti ile mesafe ve hız sensörlerine giden kabloda herhangi bir kesinti.

İki sürücü tarafından kullanılan taşıtlardaki kontrol aygıtları, ayrıntıları 3, 4 ve 5'te sıralanan süreleri ayrı kartlara eş anlamlı fakat ayrı ayrı kaydedebilmelidir.

III. KONTROL AYGITININ İMALAT KOŞULLARI

A. GENEL HUSUSLAR

1. Kontrol aygıtları şunları içermelidir :

(a) Göstergeler

- katedilen mesafe (mesafe sayacı)
- hız (kilometre saati)
- zaman (saat)

(b) Yazıcılar

- katedilen mesafe yazıcısı
- hız yazıcısı

bölüm III C 4'te belirtilen gerekleri karşılayan bir veya daha fazla zaman yazıcısı.

(c) Aşağıdakileri tek tek yazabilecek bir araç

- kartın bulunduğu kasanın her açılışını

- II nci bölüm 7'de tarif edilen elektronik kontrol aygıtları için kontrol aygıtı (ışık hariç) güç kaynağında meydana gelen 100 milisaniyeden daha uzun bir kesinti. Bunun yazılması güç kaynağının tekrar devreye girmesinden geç kalmamalıdır.

- II nci bölüm 7'de tarif edilen elektronik kontrol aygıtları için mesafe ve hız sensörlerinin güç kaynağında meydana gelen 100 milisaniyeden daha fazla süren kesinti ile mesafe ve hız sensörlerine giden sinyal kablosunda herhangi bir kesinti.

2. Yukarıda sıralananlara ilaveten konulacak ekipmanlar, zorunlu olanların düzgün çalışmalarını veya okunmalarını zorlaştırmamalıdır.

Bu türden ek parçaları olan kontrol aygıtının onay başvurusu tamamı için yapılmalıdır.

3. Malzemeler

(a) kontrol aygıtını oluşturan bütün parçalar yeterli sağlamlık ve mekanik dayanıklılık ile değişmez elektriksel ve manyetik özelliklere sahip olmalıdır.

(b) Kontrol aygıtını oluşturan parçalardan herhangi birinde yapılacak değişiklik veya imalatında kullanılan malzemelerin cinsindeki değişiklikler için, üretime geçilmeden önce, kontrol aygıtının tip onayını veren mercie onay alınmak üzere başvurulmalıdır.

4. Katedilen mesafenin ölçümü

Katedilen mesafe aşağıda belirtilen biçimlerden biri ile ölçülebilir ve kaydedilebilir;

- ileri ve geri hareketlerin birlikte ölçülmesi biçiminde veya
- sadece ileri hareketin ölçülmesi biçiminde.

Geri hareketin kaydı diğer kayıtların doğruluk ve netliğini hiç bir şekilde etkilememelidir.

5. Hızın ölçümü

(a) Ölçülecek hız aralığı tip onay sertifikasında belirtildiği gibi olur.

(b) Ölçüm aygıtının doğal frekansı ve frekans bozulması, hızı gösteren ve kaydeden enstrümanların, ölçüm sınırları içinde, 2 m/s²'ye kadar hız artışlarını, kabul edilebilir tolerans sınırları içinde izleyebilecek nitelikte olmalıdır.

6. Zamanın ölçümü (saat)

(a) Saati sıfırlamak için kullanılan mekanizmanın kontrolü, kayıt kartının aygıtta yer aldığı kasanın içine yerleştirilmelidir. Kasanın her açılışı otomatik olarak kayıt kartına kaydedilmelidir.

(b) Kayıt kartının ileri hareket mekanizması saat tarafından kontrol ediliyorsa, saat tam kurulduğunda saatin çalışacağı süre, aygıtın maksimum kart yüküne tekabül eden kayıt süresinden en az % 10 fazla olmalıdır.

7. Işıklandırma ve koruma

(a) Kontrol aygıtının göstergeleri göz kamaştırmayacak şekilde yeterince ışıklandırılmalıdır.

(b) Normal kullanım koşullarında aygıtın tüm iç parçaları nem ve toza karşı korunmalıdır. Buna ek olarak kilitlenebilir bir kasa marifetiyle kurcılarının karşı da korunmalı olmalıdır.

B. GÖSTERGELER

1. Katedilen mesafe göstergesi (mesafe sayacı)

(a) Aygıtta katedilen mesafeyi gösteren en küçük derecelendirmenin değeri 0,1 kilometre olmalıdır. Hektometreleri gösteren rakamlar tam kilometreleri gösterenlerden açıkça ayırdedilebilir olmalıdır.

(b) Mesafe sayacının üzerindeki rakamlar kolayca okunabilmeli ve boyları görüntür büyüklükte, en az 4 mm olmalıdır.

(c) Mesafe sayacı en az 99.999,9 kilometreyi gösterebilmelidir.

2. Hız göstergeleri (hız sayacı)

(a) Ölçüm kapsamında hız iskalası üniform olarak saatte 1, 2, 5 veya 10 kilometrelerle bölün-tülenmelidir. Hız bölüntüleme değeri (birbirini takip eden işaretlerin arasındaki boşluk) iskalada gösterilen maksimum hızın % 10'undan fazla olamaz.

(b) Bu ölçümlerin dışındaki ölçümlerin rakamlarla gösterilmesine gerek yoktur.

(c) Iskalada saatte 10 km'lik bir sürat farkını gösteren boşluğun uzunluğunun 10 mm'den az olmaması gerekmektedir.

(d) İbrelili göstergede, kontrol aygıtı yüzeyi ile ibre arasındaki boşluk 3 mm'yi geçmemelidir.

3. Zaman göstergesi (saat)

Zaman göstergesi kontrol aygıtının dışından açık, sade ve belirsiz olmayacak biçimde okunabilir olmalıdır.

C. YAZICILAR

1. Genel hususlar

(a) Bütün ekipmana, kayıt kartının şekli nasıl olursa olsun (şerit ya da disk) kayıt kartının doğru sürülmesini sağlayacak bir işaret konmalıdır. Bu işaret, zaman göstergesindeki vaktin kart üzerindeki işaretlenen vakitle birbirini tutmasını sağlayacak şekilde olmalıdır.

(b) Kayıt kartını hareket ettiren mekanizma kartın oynak hareket etmeyeceği ve kolayca sürülüp çıkartılabileceği şekilde olmalıdır.

(c) Disk şeklindeki kayıt kartlarının ileri hareketi saat mekanizması tarafından kontrol edilme-lidir. Bu durumda kartın dönme hareketi sürekli ve üniform olmalı ve hız kaydına ayrılan alanı gös-teren halkanın iç sınırında hızı saatte minimum 7 mm olarak ölçülmelidir.

Kartların ileri hareketini düzenleyen mekanizmanın saat tarafından kontrol edildiği şerit tip ekipmanda ileri doğrusal hareket saatte en az 10 mm olmalıdır.

(d) Katedilen mesafenin, taşıtın hızının ve kart ya da kartların bulunduğu kasanın her açılışının kaydı otomatik olmalıdır.

2. Katedilen mesafenin kaydı

(a) Katedilen her kilometre kaydedilirken uygun koordinatında en az bir milimetrelık yürümelele gösterilmelidir.

(b) Ölçüm kapsamının üst sınırına ulaşan hızlarda bile mesafelerin kaydı açıkça okunabilir olmalıdır.

3. Hızın kaydı

(a) Kayıt kartının biçimi nasıl olursa olsun, hız kaydeden yazıcı normal olarak kayıt kartının hareket yönüne dik açıda ve düz bir hatta hareket etmelidir.

Buna rağmen, aşağıdaki koşullar sağlandığında yazıcının hareketi eğrisel olabilir :

- yazıcının çizgisi hız kaydı için ayrılmış alanın, disk biçimli kartlarda, ortalama çemberine, şerit biçimindeki kartlarda, eksenine dik olmalıdır,

- yazıcı çizgisinin eğrisinin çapı ile hız kaydı için ayrılan alanın genişliği arasındaki oran, kartın biçimi nasıl olursa olsun, 2, 4'e 1 oranını geçmemelidir,

- zaman ıskalasının çizgileri yazıcının çizdiği çizginin çapı ile aynı eğriyi yapacak şekilde kayıt alanını kaplamalıdır. Zaman ıskalasındaki çizgilerin arasındaki boşluklar bir saati aşmayan süreleri temsil etmelidir.


(b) Hızda saatte 10 kilometrelık her artış, kayıta uygun koordinatında en az 1, 5 milimetrelık yürütmelerde temsil edilmelidir.

4. Zaman kaydı


(a) Kontrol aygıtı taşıt kullanma süresini her zaman otomatik olarak ve çalışma boyunca gerektiğinde bir anahtarla aşağıda gösterilen diğer süreler ayrı ayrı kaydedilebilecek şekilde yapılmalıdır.


(i)  işaretine taşıt kullanma süresi,

(ii)  işaretine diğer tüm çalışma süreleri,

(iii)  işaretine görevdeki diğer süreler, yani

bekleme süresi; yani sürücülerin taşıt kullanmaya başlayacakları ya da taşıt kullanmayı sürdürecekları zamanı veya başka bir işlerini yapmak üzere görev başında bekleyerek geçirdikleri süre, taşıt hareket halinde iken sürücünün yanında geçirilen süre, taşıt hareket halinde iken yatakta geçirilen süre.

(iv)  işaretine mola ve günlük dinlenme süreleri.

Her bir Âkit Taraf (ii) ve (iii) fıkralarında sözü edilen bütün sürelerin kendi ülkesinde kayıtlı taşıtlarda kullanılan kartlardaki  işaretine kaydedilmesine izin verilebilir.

(b) Çizgilerin biçiminden, görelî konumlarından ve gerekiyorsa yukarıdaki 4 üncü (a) paragrafındaki işaretlerden değişik süreleri net olarak ayırt etmek mümkün olabilmelidir.

Çeşitli süreler birbirlerinden, ilgili çizgi kalınlıklarındaki farklılıklar veya kaydın okunabilirlik ve yorumlanma kolaylığı bakımından en azından eş etkide herhangi bir başka yolla ayırdedilebilir olmalıdır.

(c) Birden fazla sürücüden müteşekkil mürettebatı olan bir taşıtta 4 (a)'da verilen kayıtlar her bir kart bir sürücüye tahsis edilmiş olarak iki ayrı kayıt kartı üzerine işlenmelidir. Bu durumda bu ayrı kartların ileri hareketleri ya tek bir mekanizma ile ya da eşanlı kılınmış ayrı mekanizmalar marifeti ile sağlanmalıdır.

D) AYGITIN KAPATILMASI

1. Kayıt kartının veya kartlarının ve saati kurma mekanizmasının yerleştirildiği kasanın kilidi olmalıdır.

2. Kayıt kartının veya kartlarının ve saati kurma mekanizmasının yerleştirildiği kasanın her açılışı kayıt kartına veya kartlarına otomatik olarak kaydedilmelidir.

E) İŞARETLER

1. Aşağıdaki işaretler kontrol aygıtının yüzünde görülmelidir.

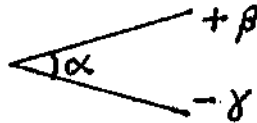
- Mesafe sayacı rakamlarının yanına "km" kısaltması ile belirtilen mesafe ölçme birimi,
- hız skalasının yanına km/s işareti
- "Vmin km/s, Vmax km/s şeklinde hız göstergesinin kapsamı.

Bu işaret ekipmanın tanımlayıcı plaketine varsa gerekmez.

Buna rağmen bu koşullar 10 Ağustos 1970 tarihinden önce onay almış aygıtlar için geçerli değildir.

2. Tanımlayıcı plaket, aygıt ile birlikte aşağıdaki ibareler ihtiva edecek şekilde imal edilmeli ve bu ibareler aygıt taşıta kurulduğunda görünür olmalıdır.

- ekipmanı imal eden imalatçının adı ve adresi,
- imalatçının numarası ve yapım yılı,
- kontrol aygıtı tipinin onay işareti,
- aygıtın "k = rev/km" ya da "k = imp/km" şeklinde sabitesi,
- 1'de belirtildiği şekilde isteğe bağlı olarak hız ölçüm kapsamı,
- aygıtın eğitim açısına olan duyarlılığının ekipmanın sağladığı okumaları müsaade edilen toleransların ötesinde etkileyebilme olasılığı nedeniyle müsaade edilen açı şu şekildedir :



α aygıtın üstü yukarı gelecek şekilde ön yüzün yatayla olan kalibrasyon açısı olmak üzere, β ve γ açıları, α kalibrasyon açısından sırasıyla yukarıya ve aşağıya sapmayı ifade eder.

F) MAKSİMUM TOLERANSLAR (GÖSTERGELER VE YAZICILAR)

1. Kurulmadan önce test tezgâhında

(a) Katedilen mesafe :

Katedilen mesafe en az 1 km alındığında, gerçek mesafeden % 1 fazla ya da az;

(b) Hız :

Gerçek hızdan 3 km/s fazla ya da az;

(c) Zaman :

Kurulduktan sonra saatin çalışma süresi 7 günden az olmamak üzere günde ± 2 dakikadan, 7 günde toplam maksimum ± 10 dakika.

2. Kurulumda

(a) Katedilen mesafe :

Katedilen mesafe en az 1 km alındığında, gerçek mesafeden % 2 fazla ya da az;

(b) Hız :

Gerçek hızdan 4 km/s fazla ya da az;

(c) Zaman :

Günde ± 2 dakika, veya

yedi günde ± 10 dakika

3. Kullanımda

(a) Katedilen mesafe :

Katedilen mesafe en az 1 km alındığında, gerçek mesafeden % 4 fazla ya da az;

(b) Hız :

Gerçek hızdan 6 km/s fazla ya da az;

(c) Zaman :

Günde ± 2 dakika, veya

yedi günde ± 10 dakika

4. 1 inci, 2 nci ve 3 üncü fıkralardaki maksimum toleranslar, ölçümlerin aygıtın yakın bir yerden yapıldığı halde, 0^0 ve 40^0 C sıcaklık arasında geçerlidir.

5. 2 nci ve 3 üncü fıkralarda verilen maksimum tolerans ölçümleri VI. Bölümde açıklanan koşullar altında yapılır.

IV. KAYIT KARTLARI

A. GENEL HUSUSLAR

1. Kayıt kartları aygıtın normal çalışmasını bozmayacak ve üzerindeki kayıtlar silinmeyecek ve kolaylıkla okunup ayırdedilebilecek şekilde olmalıdır.

Kayıt kartları normal ısı ve nem koşulları altında boyutlarını ve üzerindeki kayıtları koruyabilmelidir.

Bunlara ek olarak, her bir taşıt personeli, kartları bozmadan ve üzerlerindeki kayıtların okunabilirliğini azaltmadan, aşağıdaki bilgileri işleyebilmelidir;

(a) kartı kullanmaya başladığında, soyadını ve adını;

(b) kartın kullanılmaya başlandığı yer ve tarih ile kullanımının sona erdiği yer ve tarih;

(c) hem karta kaydedilen ilk seferinin başlangıcında görevlendirildiği taşıtın plaka numarası, hem de kartın kullanıldığı süre içerisinde, taşıt değiştirdiyse, o taşıtın plaka numarası;

(d) mesafe sayacı okumaları;

karta işlenen ilk seferin başladığı anda,

karta kaydedilen son seferin bittiği anda,

bir çalışma günü içerisinde taşıt değiştiriliyorsa, çalıştığı taşıttaki gösterge rakamları ve çalışacağı taşıttaki gösterge rakamları;

(e) taşıt değiştirme zamanı.

Kayıtlar normal muhafaza şartları altında en az bir yıl süreyle okunaklı kalacak şekilde muhafaza edilir.

2. Kartların minimum kayıt kapasitesi biçimleri ne olursa olsun 24 saat olmalıdır.

Birden fazla disk, sürücülerin müdahalesi olmadan sürekli kayıt kapasitesinin artırılması için birbirleriyle bağlantılandırılırsa, bu diskler arasındaki bağlantı, diskten diske geçiş yapılırken kayıtlarda bir boşluk veya üst üste binme olmayacak şekilde olmalıdır.

B. KAYIT ALANLARI VE DERECELENDİRİLMELERİ

1. Kayıt kartları aşağıdaki kayıt alanlarını içermelidir;

hız ilintili veriler için özel bir alan,

katedilen mesafe ile ilintili veriler için özel bir alan,

taşıt kullanma süresi, diğer iş süreleri ve hazırlık, molalar ve dinlenme süreleri ile ilgili bir veya daha fazla alan.

2. Hız kaydına ayrılan alan saatte 20 km veya daha aşağı hız ilişkisini gösterecek şekilde derecelendirilmelidir. Cetvel üzerindeki her işaret işaretin karşısında rakamla ifade edilmelidir. "km/s" sembolü bu alanın içerisinde en az bir kez yer almalıdır. Cetvel üzerindeki son işaret ölçümün üst sınırına tekabül etmelidir.

3. Katedilen mesafeyi kaydetmek için ayrılan alan, katedilen mesafe miktarının zorluk çekmeden okunabileceği şekilde düzenlenmelidir.

4. 1 inci maddede belirtilen sürelerin kaydı için ayrılan alan veya alanlar değişik sürelerin birbirinden kolayca ayırdedilebileceği şekilde işaretlenmelidir.

C. KAYIT KARTLARINA KAYDEDİLECEK BİLGİLER

Her kayıt kartı matbu olarak aşağıdaki bilgileri içermelidir;

- üreticinin adı, adresi veya ticarî ismi,

- form kartın onay işareti,

- kartın kullanılabileceği tip ve tiplerdeki kontrol aygıtlarının onay işareti,

- saatte kilometre şeklinde, hız ölçümünün üst sınırı,

-minimum eklentiler gerektirmek kaydıyla, her bir kart her 5 dakikanın kolaylıkla anlaşılabilirliği, 15'er dakikalık aralıkların ise doğrudan okunabileceği şekilde derecelendirilmiş bir zaman cetvelini matbu olarak üzerinde bulundurulmalıdır.

D. EL YAZISI İLE İŞLEMELER İÇİN BOŞ ALAN

Sürücülerin en az aşağıdaki bilgileri elle işlemelerine olanak verecek boş bir alan olmalıdır :

- sürücünün soyadı, adı,

- kartın kullanılmaya başlandığı yer ve tarih ve kullanılmasının sona erdiği yer ve tarih,

- kartın kullanıldığı süre içerisinde sürücünün görevlendirildiği taşıt veya taşıtların plaka numarası veya numaraları,

- kartın kullanıldığı süre içerisinde sürücünün görevlendirildiği taşıt veya taşıtların mesafe saygıların değerleri,

- taşıt değiştirme zamanı.

V. KONTROL AYGITININ KURULUMU

A. GENEL HUSUSLAR

1. Kontrol aygıtı sürücünün kilometre saatini, mesafe sayacını ve saati oturduğu yerden kolayca görebileceği bir yere monte edilmelidir. Aynı zamanda, aygıtın çalıştıran parçaları dahil, bütün parçaları kaza ile hasar görmeleri önlenecek şekilde korumalı olmalıdır.

2. Kontrol aygıtı sabitesinin, taşıtın karakteristik katsayısına göre ayarlanması adaptör diye bilinen uygun bir araç marifetiyle yapılabilir.

İki veya daha fazla geri aks oranına sahip taşıtlar, bu oranların kontrol aygıtının taşıta göre ayarlanan oranına otomatik olarak uyarlanmasını sağlayacak bir anahtar ile teçhiz edilmiş olmalıdır.

3. Kontrol aygıtının kurulumunda kontrol edilmesinden sonra, araca, kontrol aygıtının yanına ya da üstüne, açıkça görülecek şekilde, bir kurulum plaketi monte edilmelidir. Onaylı montör veya atölyenin kurulum ayarını değiştirmesini gerektiren her muayenesinden sonra eski plaketin yerine yeni plaket monte edilmelidir.

Plaket en az şu ayrıntıları göstermelidir :

- onaylı montör veya atölyenin adı adresi veya ticari ismi,
- "w = ... rev/km" veya "w = ... imp/km" şeklinde, taşıtın karakteristik katsayısı,
- "l = ... mm" şeklinde gerçek teker çevresi,
- taşıtın karakteristik katsayısının ve ölçülmüş gerçek teker çevresi tespitinin yapıldığı tarih.

B. MÜHÜRLEME

Aşağıdaki parçalar mühürlenmelidir;

- (a) kurulum plaketi üzerindeki yazılar hasar görmeden sökülebilecek durumda ise kurulum plaketi,
- (b) taşıtla kontrol aygıtı bağlantısının iki ucu,
- (c) adaptörün kendisi ve adaptörün devreye girdiği nokta,
- (d) iki veya daha fazla aks oranlı taşıtlarda anahtar mekanizması,
- (e) adaptör ve anahtar mekanizmasını kontrol aygıtının diğer kısımlarıyla birleştiren bağlantılar,
- (f) III üncü Bölüm A 7 (b) de istenen kasa

Özel durumlarda, kontrol aygıtı tipi onayında daha fazla mühür istenebilir. Bu gibi durumlarda onay sertifikasında mühürlerin yerleri belirtilmelidir.

Acil durumlarda, sadece (b), (c) ve (e)'de sözlü edilen mühürler sökülebilir. Mührün söküldüğü bu gibi durumların her biri için bunun nedenlerini açıklayan bir tutanak düzenlenmeli ve yetkili mercie ibraz edilebilmesi için hazırda bulundurulmalıdır.

VI. KONTROL VE MUAYENELER

Âkit Taraf kontrol ve muayeneleri yapacak organları tayin eder.

I. Yeni ya da tamir edilmiş aygıtların belgelendirilmesi

Yeni ya da tamir edilmiş olsun, her tekil aygıt III. Bölüm F 1'de belirtilen limitler içinde, doğru çalışma, doğru okuma ve kaydetme ile V. Bölüm B (f)'ye uygun mühürleme hususları bakımından sertifikalandırılır.

Bunun için, Âkit Taraf yeni ya da tamir edilmiş aygıtın tip onaylı model ve/veya bu ek ile ekekin gereklerine uygunluğunun denetlendiği ve teyit edildiğini belirten bir ön tasdiki zorunlu kılabilir. Âkit Taraf bu yetkisini imalatçıya ya da imalatçının yetkili temsilcisine devredebilir.

2. Kurulum

Kontrol aygıtı ve bütün düzenek taşıta takılırken III. Bölüm F 2'de belirtilen maksimum toleranslara uygun olmalıdır.

Muayene testleri onaylı montör veya atölyenin sorumluluğunda yapılır.

3. Periyodik muayeneler

(a) Taşıtlara takılı kontrol aygıtlarının periyodik muayeneleri en az iki yılda bir yapılır ve taşıtın yola uygunluk testleri ile birlikte gerçekleştirilebilir.

Bu muayeneler aşağıdaki kontrolleri içerir :

- kontrol aygıtının doğru çalıştığı,
- kontrol aygıtının tip onayı işaretini taşıdığı,
- kurulum plakettinin takılı olduğu,
- kontrol aygıtı ve diğer parçaların üzerindeki mühürlerin sökülmediği,
- tekerlerin gerçek çevresi.

(b) Geçerli olan maksimum toleranslara ilişkin Bölüm III, F 3 hükümlerine uyulmasını sağlayacak bir muayene, en az altı yılda bir yapılır. Ancak her bir Âkit Taraf ülkesinde kayıtlı araçlar için daha kısa aralıkla bu muayeneyi şart koşabilir. Böyle bir muayeneye kurulum plakettinin yenilenmesi de dahil edilmelidir.

4. Hataların ölçümü

Kurulum ve kullanım esnasındaki hataların ölçümü standart test koşulları olarak kabul edilen aşağıdaki koşullarda yapılır :

- taşıt yüksüz ve normal çalışma düzeninde,
- lastik hava basınçları üreticinin talimatlarına uygun,
- lastik yıpranması yasal sınırlar dahilinde,
- taşıtın hareketi; taşıt düz bir zeminde, düz bir hatta, 50 ± 5 km/s hızda kendi motorundan güç olarak ilerler. Bu test, benzer kesinlikte olması sağlanıyorsa uygun bir test tezgâhında da yapılabilir.

Eke Ek 2

ONAY İŞARETİ VE SERTİFİKA

I. ONAY İŞARETİ

1. Onay işareti şunları ihtiva eder. :

İçine "e" harfinin ve yanına onayı veren ülkenin aşağıdaki konvansiyonel listeye göre ayırdıci numarasının yerleştirildiği bir dikdörtgen :

Almanya	1	Romanya	19
Fransa	2	Polonya	20
İtalya	3	Portekiz	21
Hollanda	4	Rusya Federasyonu	22
İsveç	5	Yunanistan	23
Belçika	6	İrlanda	24
Çek Cumhuriyeti	8	Hırvatistan	25

İspanya	9	Slovenya	26
Yugoslavya	10	Slovakya	27
Birleşik Krallık	11	Beyaz Rusya	28
Avusturya	12	Estonya	29
Lüksemburg	13	Moldova Cumhuriyeti	30
Norveç	16	Bosna Hersek	31
Danimarka	18	Letonya	32

Geri kalan numaralar;

(i) 1958 Motorlu Kara Taşıt Araçları, Malzeme ve Aksamının Onayı ve Bu Onayın Karşılıklı Tanınması İçin Müşterek Koşulların Kabulüne Dair Anlaşmaya Taraf ülkelere sözü edilen Anlaşmada tahsis edilmiş olan numaralar tahsis edilecektir.

(ii) 1958 Anlaşmasına Taraf olmayan ülkelere bu Anlaşmayı onaylama veya katılmalarının tarih sırasına göre tahsis edilir.

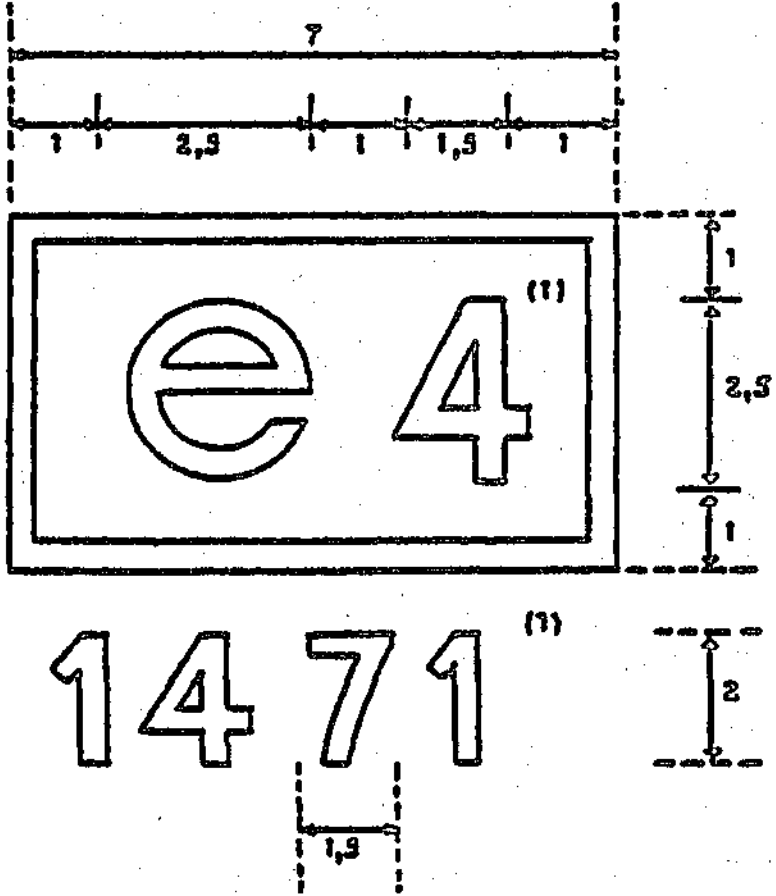
ve

Bu dikdörtgenin yakınına bir yere kontrol aygıtı ve kayıt kartı prototipi için verilen onay sertifikası numarası ile aynı onay numarası konur.

Not : 1958 Anlaşmasındaki konvansiyonel işaretlerle AETR Anlaşmasındaki işaretler arasında gelecekte de uyumu temin etmek için yeni Âkit Taraflara her iki Anlaşmada da aynı numaralar ayrılmalıdır.

2. Onay işareti her kontrol aygıtının tanımlayıcı plaketinde ve her kayıt kartında bulunmalıdır. Bu işaret silinememeli ve her zaman açık bir biçimde okunurluğunu muhafaza etmelidir.

3. Onay işaretinin aşağıdaki çiziminde ölçüler milimetre cinsinden verilmiştir. Bu ölçüler minimum ölçülerdir. Boyutlar arasındaki oran korunmalıdır..



(1) Rakamlar örnek olarak verilmiştir.

II. ONAY SERTİFİKASI

Onay veren bir Âkit Taraf müracaatçıya bir onay sertifikası tanzim eder. Bu sertifikanın modeli aşağıdadır. Âkit Taraf tanzim edilen veya gerekli görülmesi halinde geri alınan onayları diğer Âkit Taraflara bildirirken bu sertifikanın nüsbalarını kullanır.

ONAY SERTİFİKASI

Yetkili merciin adı

Bildirim özünü :*

Kontrol aygıtı tip onayı

Kontrol aygıtı tipi onayının iptali

Form kayıt kartı onayı

Form kayıt kartı onayının iptali

Onay No. :

1. Ticari marka ya da isim.....
2. Model tipinin ismi
3. İmalatçının ismi
4. İmalatçının adresi
5. onay için başvuru tarihi
6. Test edildiği laboratuvar
7. Test raporunun tarih ve sayısı
8. Onay tarihi
9. Onayın iptal edildiği tarih
10. Kartın kullanılabileceği kontrol aygıtı tip veya tipler
11. Yer
12. Tarih
13. Ekli tanımlayıcı belgeler
14. Notlar

(İmza).....

(*) Uygun olmayan satırları çizim.

İmza Protokollü

Uluslararası Karayolu Taşımacılığı Yapan Taşıtlarda Çalışan Taşıt Personelinin Çalışmalarına İlişkin Avrupa Anlaşmasını tam yetkili olarak imza altına alanlar aşağıdaki husus üzerinde anlaşmışlardır :

Âkit Taraflar, bu Anlaşmanın, gerektiğinde, işin uzaması ve süresi yüzünden daha sonra düzenlenecek hükümlere hâlel getirmediğini beyan eder.

Anlaşmanın 4 üncü Maddesine Ek

4 üncü madde 1. fıkrası hükümleri, taşıma faaliyetini ifa eden taşıtın kayıtlı olduğu bir ülkede belirli günlerde veya belirli saatlerde belirli sınıflardan taşıtlara tatbik edilen herhangi bir trafik sınırlamasının o ülke dışında bir ülkede tatbik edilmesine yol açtığı şeklinde yorumlanmaz. 4 üncü madde 2 nci fıkrası hükümleri, bir Âkit Tarafın belli sınıflardan taşıtlara, belli günlerde veya belli saatlerde sınırlamalar getiren kendi iç mevzuat hükümlerinin kendi topraklarında uygulanmasını temin etmekten alıkoymadığı şeklinde yorumlanmaz.

Bu Anlaşmaya taraf olan Devletin bölgesinde kayıtlı taşıtların, aşağıda sözlü edilen özel anlaşmanın tarafı ülkelerin topraklarında başlayıp biten uluslararası karayolu taşımacılık faaliyetlerine izin veren, bu Anlaşmanın 4 üncü maddesi 2 nci fıkrasında belirtilen, özel anlaşmalara taraf olan her Âkit Taraf, bu tür taşımacılık faaliyetlerine izin veren ikili ya da çok taraflı anlaşmaların bağitlanması için, sözlü edilen özel anlaşmanın tarafı ülkelerin topraklarında bu türden faaliyetleri icra eden taşıt personelinin, sözlü edilen özel anlaşmaya uyacağını bir koşul haline getirebilir.

Anlaşmanın 12 nci Maddesine Ek

Aşağıda imzası bulunanlar, Anlaşmanın yürürlüğe girmesinden sonra bu Anlaşmaya, taşıta takıldığında taşıt personel karnesinin yerini almak üzere onaylanmış tipte bir kontrol aygıtının kullanımını sağlayacak bir değişiklik veya bir madde ile ek girdi yapılması hususunu ele alacaklarını kabul ederler.

Anlaşmanın 14 üncü Maddesine Ek

Âkit Taraflar

— Her bir Âkit Tarafın, Âkit Tarafın tescil ettiği taşıt tarafından yapılan bir uluslararası karayolu taşımacılığı faaliyeti esnasında, bu Anlaşma hükümlerinin sadece kendi topraklarında değil, bir diğer Devletin topraklarında da ihlaline kastedilmesi halinde, uygulayacağı işlemleri kurumsallaştırabilmesini sağlayacak önlemleri tesis etmesinin;

— Kastedilen ihlallere müeyyide tatbiki amacıyla birbirlerine yardım etmelerinin; arzu edilir olduğunu kabul ederler.

Anlaşma Ek'ine Ek

İsviçre, bu Anlaşma Ek'inin 4 üncü maddesindeki genel hükümlere rağmen taşıt personeli karnesindeki haftalık raporun işverenler tarafından imzalanması koşulunu aramaktan feragat edebilir.

Maruz hususları teyiden, uygun olarak yetkili kılınan, aşağıda imzası bulunanlar, işbu Protokolü imzalamışlardır.

Bindokuzyüzyetmiş yılı Temmuz ayının işbu birinci günü tek nüsha halinde her iki metin de eşdeğerde özgün olmak üzere İngilizce ve Fransızca dillerinde Cenevre'de düzenlenmiştir.

