



# TÜRKİYE BÜYÜK MİLLET MECLİSİ

YASAMA DÖNEMİ

24

YASAMA YILI

2

## SIRA SAYISI: 205

Uluslararası Karayolu Taşımacılığı Yapan  
Taşıtlarda Çalışan Personelin Çalışmalarına  
İlişkin Avrupa Anlaşmasının 4 üncü, 5 inci ve  
6 ncı Değişikliklerine Katılmamızın Uygun  
Bulduğuna Dair Kanun Tasarısı ve Dışişleri  
Komisyonu Raporu  
(1/558)



EGEMENLİK KAYITSIZ ŞARTSIZ MİLLETİNDİR



## İÇİNDEKİLER

## Sayfa

- **1/558 Esas Numaralı Tasarımın**
  - TBMM Başkanlığına Sunuş Yazısı .....4
  - Gerekçesi .....4
- **Dışışleri Komisyonu Raporu .....6**
- **Tasarı Metni .....8**
- **Dışışleri Komisyonunun Kabul Ettiğı Metin .....8**
- **Anlaşmanın Değışiklik Metinleri .....9**

T.C.

Başbakanlık

Kanunlar ve Kararlar

6/1/2012

Genel Müdürlüğü

Sayı: B.02.0.KKG.0.10/101-399/74

### TÜRKİYE BÜYÜK MİLLET MECLİSİ BAŞKANLIĞINA

**Dışişleri Bakanlığı'nca hazırlanan ve Başkanlığımıza arzı Bakanlar Kurulu'nca 25/11/2011 tarihinde kararlaştırılan "Uluslararası Karayolu Taşımacılığı Yapan Taşıtlarda Çalışan Personelin Çalışmalarına İlişkin Avrupa Anlaşmasının 4 üncü, 5 inci ve 6 ncı Değişikliklerine Katılmamızın Uygun Bulduğuna Dair Kanun Tasarısı" ile gerekçesi ilişikte gönderilmiştir.**

**Gereğini arz ederim.**

*Recep Tayyip Erdoğan*

**Başbakan**

HAVALE EDİLDİĞİ KOMİSYONLAR (1/558)	
ESAS	Dışişleri Komisyonu
TALİ	Bayındırlık, İmar, Ulaştırma ve Turizm Komisyonu

### GEREKÇE

Uluslararası taşımacılıkla iştigal eden araç sürücülerinin çalışma süre ve koşullarının düzenlenerek korunmasını ve trafik güvenliğinin artırılmasını amaç edinen Uluslararası Karayolu Taşımacılığı Yapan Taşıtlarda Çalışan Personelin Çalışmalarına İlişkin Avrupa Anlaşması (AETR Anlaşması) 5 Ocak 1976'da yürürlüğe girmiştir.

Anlaşma, Birleşmiş Milletler, BM Avrupa Ekonomik Konseyi (BM AEK) üye ülkelerine ve diğer Avrupa ülkelerinin yanı sıra BM AEK faaliyetlerine katılmaya davet edilen BM üyesi ülkelere açıktır. Kasım 2010 itibarıyla söz konusu Anlaşmaya taraf olan 49 ülke bulunmaktadır. AETR Anlaşması, kabul edildiği 1970 ve yürürlüğe girdiği 1976 yılından beri, ihtiyaçlar, değişen şartlar ve AB'nin ilgili mevzuatındaki değişiklikler paralelinde 1983, 1992, 1995, 2004, 2006 ve 2010 yıllarında olmak üzere, 6 kez tadil edilmiştir.

Ülkemizin AETR Anlaşmasına taraf olmasına ve Anlaşmayı tadil eden 1., 2. ve 3. Değişikliklerin kabulüne ilişkin 4411 sayılı Kanun 25 Temmuz 1999 tarihli ve 23766 sayılı Resmi Gazete'de yayımlanmıştır.

AETR Anlaşmasıyla ilgili olarak halen 4., 5. ve 6. Değişiklikler ulusal mevzuatımıza aktarılmamıştır.

4. Değişiklik, anlaşmaya taraf ülkelerce anlaşmanın uygulamasının kontrolüne ilişkindir.
5. Değişiklik takografla ilgili düzenlemeleri içermekte ve dijital takografı zorunlu kılmaktadır.
6. Değişiklik bir yandan karayolu taşımacılığındaki personelin çalışma ve dinlenme sürelerinin AB mevzuatına uyumlaştırılmasını diğer yandan da yol kontrol ve güvenliğinin güçlendirilmesini amaçlamaktadır.

Bilindiği üzere, Avrupa Birliği'nde karayolu taşımacılığında kullanılan yeni araçlarda dijital takograf kullanılması 1 Mayıs 2006 tarihinden itibaren zorunlu hale gelmiştir. Bu bağlamda, Karayolu Taşımacılığı Yapan Taşıtlarda Çalışan Personelin Çalışmalarına İlişkin Avrupa Anlaşması'nın (AETR) 13. Maddesi ile AB üyesi olmayan AETR ülkeleri için 4 yıllık bir geçiş süreci öngörülmüş ve 31 Aralık 2010 tarihinden sonra tescil edilecek yeni araçlarda AB düzenlemelerinin öngördüğü nitelikleri haiz dijital takografların AB'ye üye ülkelere yapılan taşımalarda kullanılması zorunlu hale getirilmiştir.

31 Aralık 2010 tarihinden itibaren AB'ye taşımacılık yapan nakliyat firmalarımızın sorun yaşamaması açısından dijital takograf uygulamasına geçiş konusunda 21 Mayıs 2010 tarihli ve 27587 sayılı Resmî Gazete'de yayımlanan "Uluslararası Karayolu Taşımacılığı Yapan Araçlarda Kullanılan Takograf Cihazları Hakkında Yönetmelik" ile 5. Paketin öngördüğü değişiklikler karşılanmaktadır.

Bu itibarla anılan yönetmeliğin dayanağını da oluşturan AETR Anlaşmasının 4., 5. ve 6. değişikliklerin ivedilikle ulusal mevzuata aktarılması gerekmektedir.

## Dışışleri Komisyonu Raporu

*Türkiye Büyük Millet Meclisi*

*Dışışleri Komisyonu*

*26 Mart 2012*

*Esas No: 1/558*

*Karar No: 179*

### TÜRKİYE BÜYÜK MİLLET MECLİSİ BAŞKANLIĞINA

Dışışleri Bakanlığı tarafından hazırlanarak Bakanlar Kurulunca 6/1/2012 tarihinde Türkiye Büyük Millet Meclisi Başkanlığına sunulan ve Başkanlıkça 30/1/2012 tarihinde tali komisyon olarak Bayındırlık, İmar, Ulaştırma ve Turizm Komisyonuna, esas komisyon olarak da Komisyonumuza havale edilen “Uluslararası Karayolu Taşımacılığı Yapan Taşıtlarda Çalışan Personelin Çalışmalarına İlişkin Avrupa Anlaşmasının 4 üncü, 5 inci ve 6 ncı Değişikliklerine Katılmamızın Uygun Bulunduğuna Dair Kanun Tasarısı” Komisyonumuzun 14/3/2012 tarihli 24 üncü toplantısında Dışışleri Bakanlığı ile Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı temsilcilerinin de katılımlarıyla görüşülmüştür.

Komisyonuna havale edilen metinler incelendiğinde Tasarının, Uluslararası Karayolu Taşımacılığı Yapan Taşıtlarda Çalışan Personelin Çalışmalarına İlişkin Avrupa Anlaşmasında, Anlaşmanın uygulanmasının kontrolü, dijital takografı zorunlu kılma ve yol ve kontrol güvenliğinin güçlendirilmesi amaçlarıyla yapılan 4 üncü, 5 inci ve 6 ncı Değişikliklere katılmamızın uygun bulunması amacıyla hazırlanmış anlaşılmaktadır.

Komisyonumuzda Tasarının tümü üzerinde yapılan görüşmelerde;

- Uluslararası taşımacılıkla iştigal eden araç sürücülerinin çalışma süre ve koşullarının düzenlenerek korunmasını ve trafik güvenliğinin artırılmasını amaç edinen Uluslararası Kara Yolu Taşımacılığı Yapan Taşıtlarda Çalışan Personelin Çalışmalarına İlişkin Avrupa Anlaşmasının 5 Ocak 1976 tarihinde yürürlüğe girdiği, Anlaşmaya 49 ülkenin taraf olduğu,

- Anlaşmanın yürürlüğe girdiği 1976 senesinden bu yana değişen şartlar ve Avrupa Birliği (AB)nin ilgili mevzuatındaki değişiklikler nedeniyle 1983, 1992, 1995, 2004, 2006 ve 2010 senelerinde olmak üzere altı kez değişikliğe uğradığı, ülkemizin Anlaşmaya ve Anlaşmayı tadil eden 1 inci, 2 nci ve 3 üncü Değişikliklere 1999 senesinde taraf olduğu, görüşülmekte olan Tasarının, Anlaşmanın 4 üncü, 5 inci ve 6 ncı Değişikliklerine taraf olabilmemiz amacıyla hazırlandığı,

- 4 üncü Değişikliğin, Anlaşmaya taraf ülkelerce Anlaşmanın uygulanmasının kontrolüne ilişkin olduğu, 5 inci Değişikliğin takografı ile ilgili düzenlemeleri içerdiği ve dijital takografı zorunlu kıldığı, 6 ncı Değişikliğin ise bir yandan kara yolu taşımacılığında çalışan personelin çalışma ve dinlenme sürelerinin AB mevzuatıyla uyumlaştırılmasını, diğer yandan da yol kontrol ve güvenliğinin güçlendirilmesini amaçladığı,

- AB'nin kara yolu taşımacılığında kullanılan yeni araçlarda dijital takograf kullanılmasını 1 Mayıs 2006 tarihinden bu yana zorunlu hale getirdiği, bununla birlikte Karayolu Taşımacılığı Yapan Taşıtlarda Çalışan Personelin Çalışmalarına İlişkin Avrupa Anlaşmasının 13 üncü maddesi ile AB üyesi olmayan ve Anlaşmaya taraf ülkelerin dört yıllık bir geçiş süresinden yararlanmalarının öngörüldüğü ve 31 Aralık 2010 tarihinden sonra tescil edilecek yeni araçlarda AB düzenlemelerine uyum koşulunun getirildiği; AB'ye taşımacılık yapan nakliyat firmalarımızın sorun yaşanmaması açısından dijital takograf uygulamasına geçiş konusunda 21 Mayıs 2010 tarihli ve 27587 sayılı Resmi Gazetede yayımlanan Uluslararası Karayolu Taşımacılığı Yapan Araçlarda Kullanılan Takograf Cihazları Hakkında Yönetmelik vasıtasıyla 5 inci Değişikliğin öngördüğü hükümlerin karşılanmış olduğu

ifade edilmiştir.

Tasarının tümü üzerindeki görüşmelerin ardından Tasarı ve gerekçesi Komisyonumuzca benimsenerek oy birliği ile maddelerin görüşülmesine geçilmiştir.

Tasarının 1 inci, 2 nci, 3 üncü maddeleri ile tümü aynen ve oy birliği ile kabul edilmiştir.

Komisyon üyelerinden Samsun Milletvekili Akif Çağatay Kılıç ve Ankara Milletvekili Emrullah İşler Komisyon tarafından Tasarı ile ilgili özel sözcüler olarak seçilmişlerdir.

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

Başkan	Sözcü	Kâtip
<i>Volkan Bozkır</i>	<i>Osman Aşkın Bak</i>	<i>Gönül Bekin Şahkulubey</i>
İstanbul	İstanbul	Mardin
Üye	Üye	Üye
<i>Osman Faruk Loğoğlu</i>	<i>Emrullah İşler</i>	<i>Yıldırım Tuğrul Türkeş</i>
Adana	Ankara	Ankara
	(Bu raporun özel sözcüsü)	
Üye	Üye	Üye
<i>Tunca Toskay</i>	<i>Sinan Oğan</i>	<i>Ahmet Berat Çonkar</i>
Antalya	İğdır	İstanbul
Üye	Üye	Üye
<i>Faik Tunay</i>	<i>İsmail Safi</i>	<i>Mehmet Muş</i>
İstanbul	İstanbul	İstanbul
Üye	Üye	Üye
<i>Osman Oktay Ekşi</i>	<i>Osman Taney Korutürk</i>	<i>Rıfat Sait</i>
İstanbul	İstanbul	İzmir
Üye	Üye	Üye
<i>Abdullah Çalışkan</i>	<i>İdris Bal</i>	<i>Hasan Karal</i>
Kırşehir	Kütahya	Rize
Üye	Üye	Üye
<i>Akif Çağatay Kılıç</i>	<i>Burhan Kayatürk</i>	<i>Nazmi Gür</i>
Samsun	Van	Van
(Bu raporun özel sözcüsü)		

HÜKÜMETİN TEKLİF ETTİĞİ METİN

**ULUSLARARASI KARAYOLU TAŞIMACILIĞI YAPAN TAŞITLARDA ÇALIŞAN PERSONELİN ÇALIŞMALARINA İLİŞKİN AVRUPA ANLAŞMASININ 4 ÜNCÜ, 5 İNCİ VE 6 NCI DEĞİŞİKLİKLERİNE KATILMAMIZIN UYGUN BULUNDUĞUNA DAİR KANUN TASARISI**

**MADDE 1-** (1) 1 Temmuz 1970 tarihinde Cenevre’de kabul edilen “Uluslararası Karayolu Taşımacılığı Yapan Taşıtlarda Çalışan Personelin Çalışmalarına İlişkin Avrupa Anlaşması”nın 4 üncü, 5 inci ve 6 ncı değişikliklerine katılmamız uygun bulunmuştur.

**MADDE 2-** (1) Bu Kanun yayımı tarihinde yürürlüğe girer.

**MADDE 3-** (1) Bu Kanun hükümlerini Bakanlar Kurulu yürütür.

DİŞİŞLERİ KOMİSYONUNUN  
KABUL ETTİĞİ METİN

**ULUSLARARASI KARAYOLU TAŞIMACILIĞI YAPAN TAŞITLARDA ÇALIŞAN PERSONELİN ÇALIŞMALARINA İLİŞKİN AVRUPA ANLAŞMASININ 4 ÜNCÜ, 5 İNCİ VE 6 NCI DEĞİŞİKLİKLERİNE 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.

*Recep Tayyip Erdoğan*

Başbakan

Başbakan Yardımcısı

*B. Arınç*

Başbakan Yardımcısı V.

*B. Arınç*

Avrupa Birliği Bakanı

*E. Bağış*

Çevre ve Şehircilik Bakanı

*E. Bayraktar*

Enerji ve Tabii Kaynaklar Bakanı

*T. Yıldız*

Gümrük ve Ticaret Bakanı

*H. Yazıcı*

Kültür ve Turizm Bakanı

*E. Günay*

Milli Savunma Bakanı

*İ. Yılmaz*

Başbakan Yardımcısı

*A. Babacan*

Adalet Bakanı

*S. Ergin*

Bilim, Sanayi ve Teknoloji Bakanı V. Çalışma ve Sosyal Güvenlik Bakanı

*Ö. Dinçer*

Dışişleri Bakanı

*A. Davutoğlu*

Gençlik ve Spor Bakanı

*S. Kılıç*

İçişleri Bakanı

*İ. N. Şahin*

Maliye Bakanı

*M. Şimşek*

Orman ve Su İşleri Bakanı

*V. Eroğlu*

Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanı

*B. Yıldırım*

Başbakan Yardımcısı

*B. Atalay*

Aile ve Sosyal Politikalar Bakanı

*F. Şahin*

Çalışma ve Sosyal Güvenlik Bakanı

*F. Çelik*

Ekonomi Bakanı

*M. Z. Çağlayan*

Gıda, Tarım ve Hayvancılık Bakanı

*M. M. Eker*

Kalkınma Bakanı

*C. Yılmaz*

Milli Eğitim Bakanı

*Ö. Dinçer*

Sağlık Bakanı

*R. Akdağ*





1 Temmuz 1970 tarihinde Cenevre'de düzenlenen

**ULUSLARARASI KARAYOLU TAŞIMACILIĞI YAPAN TAŞITLARDA ÇALIŞAN  
PERSONELİN ÇALIŞMALARINA İLİŞKİN**

**AVRUPA ANLAŞMASI**

**(AETR)**

*Değişiklik 4\**

---

\* 27 Şubat 2004'te yürürlüğe girdi

Madde 12 - Anlaşmanın uygulanmasını sağlayacak önlemler

*Bu maddeyi aşağıdaki metinle değiştirin:*

“Madde 12

**Anlaşmanın uygulanmasını sağlayacak önlemler**

1. Her bir Akit Taraf, özellikle karayolu ve işletme mekânlarında yapılacak yeterli düzeyde gerçekleştirilen, geniş ve örnek teşkil edecek orandaki sürücülerini, işletmeleri ve her kategorideki taşıtları kapsayan yıllık kontroller ile işbu Anlaşma hükümlerinin yerine getirilmesini sağlamak amacıyla uygun bütün önlemleri alır.

(a) Akit Tarafların yetkili mercileri kontrolleri:

- Her takvim yılında bu Anlaşmanın uygulandığı taşıt sürücülerinin çalıştığı günlerin asgari %1'ini kapsayacak;
- Kontrol edilen toplam iş günü sayısının en az %15'i karayolunda ve en az %25'i işletme mekânlarında gerçekleşecek;

şekilde düzenler;

(b) Karayolu kontrolleri:

- Günlük sürüş sürelerini, kesintileri ve günlük dinlenme sürelerini ve eğer belirgin bir düzensizlik varsa, taşıtta olması gereken önceki günlere ait kayıt evraklarını;
- Gerekli görüldüğü takdirde en son haftalık dinlenme süresini;
- Kontrol aygıtının düzgün çalıştığını

kapsar.

Bu kontroller, mukim olup olmadığına bakılmaksızın, taşıtlar ve sürücüler arasında ayırım gözetilmeksizin gerçekleştirilir.

(c) İşletme mekânlarındaki kontroller, karayolu kontrollerine tabi öğelerden başka, 10. maddenin 3. fıkrasına uygun olmanın yanı sıra:

- Haftalık dinlenme sürelerini ve söz konusu dinlenme süreleri arasındaki sürüş sürelerini;
- Sürüş saatlerindeki iki haftalık kısıtlamaları;
- 8. maddenin 1. ve 3. fıkraları gereğince azaltılmış günlük ve haftalık dinlenme sürelerine ilişkin telafi süresini;
- Kayıt evraklarının kullanımını ve/veya sürücülerin çalışma süresinin düzenlenmesini kapsar.

2. Karşılıklı dayanışma çerçevesinde Akit Tarafların yetkili mercileri:

- Mukim olmayanlar tarafından yapılan ihlaller durumunda bu tür ihlallere yönelik uygulanmakta olan para cezalarına;
- Diğer Akit Taraf ülkelerin topraklarında işlenen bu tür ihlaller nedeniyle bir Akit Tarafının kendi mukimlerine uygulamakta olduğu para cezalarına

ilişkin tüm mevcut bilgileri birbirlerine düzenli olarak gönderir.

Ciddi ihlaller söz konusu olması halinde gönderilen bu bilgi, verilmiş olan para cezalarını da içerir.

3. Eğer yol kenarında yapılan kontrollerde elde edilen bulgular, diğer bir Akit Taraf ülkesinde kayıtlı taşıtın sürücüsünün, gerekli verilerin mevcut olmayışı nedeniyle tespit edilemeyecek ihlaller işlediği kanısının oluşmasına neden oluyorsa, ilgili Akit Tarafların yetkili mercileri durumun açıklığa kavuşturulması amacıyla birbirine yardım ederler. Böyle durumlarda, Yetkili Akit Tarafı, bu amaçla işletme mekânında bir denetim gerçekleştirir ve söz konusu denetimin sonuçlarından ilgili diğer Taraf ı haberdar eder.

4. Akit Taraflar, birlikte yapılan karayolu kontrollerinin düzenlenmesinde birbirleriyle işbirliği halinde çalışır.

5. Birleşmiş Milletler Avrupa Ekonomik Komisyonu, mevcut maddenin 1. fıkrasının Akit Taraflarca uygulanmasına ilişkin olarak iki yılda bir rapor yayımlar.”





1 Temmuz 1970 tarihinde Cenevre’de düzenlenen

**ULUSLARARASI KARAYOLU TAŞIMACILIĞI YAPAN TAŞITLARDA ÇALIŞAN  
PERSONELİN ÇALIŞMALARINA İLİŞKİN**

**AVRUPA ANLAŞMASI**

**(AETR)**

*Değişiklik 5*

## 1. Bölüm,

### AETR'nin ana metnine ilişkin değişiklikler

10. maddeyi aşağıdaki hükümlerle değiştiriniz:

#### “10. madde-Kontrol aygıtı

1. Akit Taraflar, bu Anlaşmanın, Ekinin ve onun eklerinin gereklerine göre, kendi ülkelerinde kayıtlı taşıtlarda bir kontrol aygıtının takılmasını ve kullanılmasını kurala bağlar.
2. Bu anlaşmada belirtilen kontrol aygıtı, yapısı, takılışı, kullanımı ve test edilmesi bakımından bu Anlaşmanın, Ekinin ve onun eklerinin gereklerini karşılar.
3. Yapısı, takılışı, kullanımı ve test edilmesi bakımından 20 Aralık 1985 tarih ve 3821/85 sayılı Konsey Tüzüğü'ne uygun bir kontrol aygıtının, bu Anlaşmanın, Ekinin ve onun eklerinin gereklerini karşıladığı kabul edilir.”

AETR'nin 13. maddesini aşağıdaki hükümlerle değiştiriniz:

#### “13. Madde - Geçici hükümler

1. Mevcut Anlaşma'nın, Ek'i ve onun 1B ve 2 numaralı ekleri dâhil olmak üzere, dijital bir kontrol aygıtının kullanılmasına ilişkin bütün yeni hükümleri, 21. maddede belirtilen usuller uyarınca ilgili değişikliklerin yürürlüğe girdiği günden itibaren en geç dört yıl içerisinde bu Anlaşmaya taraf olan ülkeler için bağlayıcıdır. Sonuç itibarıyla, bu sürenin bitiminden sonra ilk kez hizmete giren bu Anlaşma kapsamındaki bütün taşıtlar, söz konusu yeni gereklere uygun bir kontrol aygıtıyla donatılır. Bu dört yıllık süre boyunca, ülkelerinde söz konusu değişiklikleri henüz uygulamamış olan Akit Taraflar, bu Anlaşmaya göre diğer Akit Taraf ülkesinde (önceden) bu tür bir dijital kontrol aygıtıyla donatılmış olan kayıtlı taşıtları kabul ve kontrol ederler.
2. (a) Akit Taraflar, Birinci fıkrada atıfta bulunulan dört yıllık sürenin bitiminden en geç üç ay önce mevcut Anlaşmanın Ek'inde belirtilen sürücü kartlarını çıkarabilmek için gerekli işlemleri yapar. Söz konusu asgari üç aylık süre, dijital kontrol aygıtıyla ilgili hükümlerin Akit Tarafça bu Ek'in 1B no'lu Ek'ine uygun olarak dört yıllık sürenin bitiminden önce uygulanması durumunda da geçerlidir. Bu durumdaki Akit Taraflar, Ek'in 1B no'lu Ek'ine uygun olarak ülkelerindeki dijital kontrol aygıtının kullanılması konusundaki ilerlemeler hakkında Avrupa Ekonomik Komisyonu Karayolu Taşımacılığı Çalışma Grubu'nun sekretaryasını bilgilendirirler.

(b) (a) bendinde atıfta bulunulan kartların Akit Taraflarca henüz verilmediği durumda, bu Ek'in 1B ekine uygun olarak dijital bir kontrol aygıtı ile donatılmış taşıtları kullanması gereken sürücülere bu Anlaşma Ek'inin 14 üncü maddesi hükümleri uygulanır.

3. Birinci fıkrada atıfta bulunulan değişikliklerin yürürlüğe girmesinden sonra bir Ülke'nin Anlaşmayı onaylaması veya Anlaşma'ya katılması durumunda, birinci fıkrada belirtilen uygulamaya yönelik sürenin bitiş tarihi dâhil olmak üzere Anlaşmanın değiştirilmiş haliyle uygulanması kabul edilmiş olur.

Eğer (anlaşmaya) katılım, birinci fıkrada atıfta bulunulan sürenin bitiş tarihine iki yıldan az süre kala gerçekleşmişse, Ülke onay veya katılım belgesini sunarken dijital kontrol aygıtının ülkesinde etkin bir şekilde kullanıma başlanacağı tarihi bildirir. Söz konusu Ülke, Anlaşmanın Ülke için yürürlüğe girdiği tarihten itibaren azami iki yıllık bir geçiş dönemi kullanabilir. Katılım belgesini teslim alan yetkili merci bütün Akit Taraflara bu durumu bildirir.

Önceki paragraf hükümleri, bir Ülkenin birinci fıkrada atıfta bulunulan uygulamaya yönelik dört yıllık sürenin sona ermesinden sonra katılımı halinde de uygulanır.”

*AETR'nin 21. maddesine aşağıda yazılı olan yeni bir 5A fıkrası ekleyiniz:*

“5A. Bir ülkenin, bir değişiklik taslağının bildirim tarihi ile kabul edilmiş sayıldığı tarih arasında bu Anlaşma'ya Akit Taraf olması halinde, Avrupa Ekonomik Komisyonu Karayolu Taşımacılığı Çalışma Grubu sekreteryası yeni Taraf Ülkeye değişiklik taslağını mümkün olan en kısa zamanda bildirir. Yeni Taraf Ülke orijinal değişikliğin bütün Akit Taraflara iletildiği tarihten sonraki altı aylık sürenin bitiminden önce olası bir itirazı hakkında Genel Sekreteri bilgilendirir.”

*AETR'nin 22. maddesine aşağıda yazılı olan yeni bir 4A fıkrası ekleyiniz:*

“4A. Bir ülkenin bir değişiklik taslağının bildirim tarihi ile kabul edildiği tarih arasında bu Anlaşmaya Taraf olması halinde, Avrupa Ekonomik Komisyonu Karayolu Taşımacılığı Çalışma Grubu sekreteryası yeni Taraf Ülkeye değişiklik taslağını mümkün olan en kısa zamanda bildirir. Yeni Taraf Ülke orijinal değişikliğin bütün Akit Taraflara iletildiği tarihten sonraki 6 aylık sürenin bitiminden önce olası bir itirazı hakkında Genel Sekreteri bilgilendirir.”

*Anlaşmaya aşağıda yazılı olan yeni bir 22A maddesi ekleyiniz:*

Madde 22A – Anlaşma'nın Ek'inin Ek 1B'sinin değiştirilmesine ilişkin usul

1. Bu Anlaşma'nın Ek'ine ait Ek 1B bu maddede tanımlanan usule değiştirilir.

2. Ek1B'nin başlangıç maddelerine ilişkin herhangi bir değişiklik önerisi, hazır bulunan ve oy kullanan Akit Tarafların oy çokluğu ile Avrupa Ekonomik Komisyonu Karayolu Taşımacılığı Çalışma Grubu tarafından kabul edilir. Böylelikle kabul edilen herhangi bir değişiklik bütün Akit Taraflara bildirilmek üzere Çalışma Grubu sekreteryası tarafından Genel Sekretere iletilecektir. Değişiklik, Akit Taraflara yapılan bildirim tarihinden üç ay sonra yürürlüğe girer.

3. Avrupa Birliği tarafından 3821/85 sayılı Konsey Tüzüğü'nün Ek 1B'sine<sup>1</sup> doğrudan yapılmış olan bütün iyileştirmeler bağlamında bu Ek'te yapılmış olan herhangi bir değişiklik, aşağıda belirtilen koşullarda, bu Anlaşmanın 10 uncu maddesinde belirtildiği üzere söz konusu Tüzüğün Ek 1B'sinden bu Anlaşma'ya uyarlanan Ek'e ait Ek 1B'ye uygulanır:

- Avrupa Ekonomik Komisyonu Karayolu Taşımacılığı Çalışma Grubu sekreteryası bütün Akit Tarafların yetkili mercilerini Avrupa Birliği Resmi Gazetesinde Topluluk Tüzüğünün Ek 1B'sindeki değişikliklerin yayımlandığı konusunda resmen haberdar eder ve aynı zamanda ilgili metinlerin birer örneği ile birlikte bu bilgiyi Genel Sekretere de iletir.
- Bu değişiklikler, bilgilerin Akit taraflara iletildiği tarihten üç ay sonra doğrudan bu Anlaşma'nın Ek'ine ait Ek 1B için de yürürlüğe girer.

4. Bu Anlaşma'nın Ek'ini değiştirecek bir öneri, ayrıca Eke Ek 1B'deki değişikliği de gerektirmesi halinde, Eke Ek 1B'si ile ilgili değişiklikler Ek ile ilgili olanlardan önce yürürlüğe girmeyebilir. Bu çerçevede, Ek 1B'de yapılan değişiklikler aynı zamanda Ek'teki değişiklikler olarak sunulduğunda, bunların yürürlüğe girme tarihi 21. maddede özetlenen usullerin uygulanması sonucunda belirlenen tarihtir.”

---

<sup>1</sup> (EC) 1360/2002 sayılı, 13 Haziran 2002 tarihli (RG L 207 5 Ağustos 2002 (Düzeltilme RG L 77 13 Mart 2004)) ve 432/2004 sayılı, 5 Mart 2004 tarihli (RG L 71 10 Mart 2004) Konsey Tüzükleri ile değiştirilmiş haliyle.



## **2. Bölüm**

### **AETR'nin Ek'inde yapılan değişiklikler**

*AETR Ek'ini aşağıdaki şekilde değiştiriniz:*

#### **“EK**

#### **Kontrol Aygıtı GENEL HÜKÜMLER**

##### **I. Bölüm: Tip onayı**

###### **Madde 1**

Bu bölümde kullanılan “kontrol aygıtı” ifadesi, “kontrol aygıtı veya aksamlarını” ifade eder.

Bir kontrol aygıtı tipinin, örnek kayıt sayfasının veya hafıza kartı örneğinin, tip onayı başvurusu, uygun özellikler belirtilerek, imalatçı veya temsilcisi tarafından Akit Tarafa yapılır. Herhangi bir kontrol aygıtı tipi veya herhangi bir kayıt sayfası veya kontrol aygıtı kartı örneği ile ilgili olarak birden fazla taraf ülkenin yetkili kuruluşuna başvuru yapılamaz.

###### **Madde 2**

Bir Akit Taraf, üretilen modellerin onaylanmış prototipe uygunluğunu kontrol edebilecek durumda olması halinde, bu Ek'e Ek 1 veya Ek 1B'de belirtilen gereklere uygun olan herhangi bir kontrol aygıtı tipi, örnek kayıt sayfası veya hafıza kartı için tip onayı verir.

Ek 1B'de atıfta bulunulan kontrol aygıtına; kontrol aygıtının tüm sistemi (kontrol aygıtının kendisi, sürücü kartı ve elektrikli vites kutusu bağlantıları) sürüş saatine ilişkin verilere müdahale edilmesine veya bu verilerin değiştirilmesine yönelik girişimleri engelleyecek kapasiteye sahip olduğu kanıtlanana kadar, tip onayı verilemez. Bunu sağlamak için gerekli testler, güncel olarak cihaza müdahale tekniklerini bilen uzmanlar tarafından gerçekleştirilir.

Onaylanmış bir örnekte yapılacak herhangi bir değişiklik ya da ilave için, ilk tip onayını veren Akit Taraftan ilave tip onayı alınır.

###### **Madde 3**

Akit Taraflar, 2 nci madde uyarınca onayladığı her kontrol aygıtı tipi, örnek kayıt sayfası veya hafıza kartı için başvurana Ek 2'de yer alan örneğe uygun bir onay işareti verir.

###### **Madde 4**

Tip onayı için başvuru Akit Taraf yetkilileri, onayladığı ya da onaylamayı reddettiği her kontrol aygıtı tipi, örnek kayıt sayfası veya hafıza kartı için, bir ay içerisinde, diğer Akit Taraf ülkelerin yetkili kuruluşlarına, ilgili teknik dokümanların örnekleri ile birlikte onay belgesinin bir nüshasını gönderir; başvurunun reddedildiği durumda kararı gerekçeleri ile bildirir.

#### Madde 5

1. 2 nci maddede belirtildiği şekilde tip onayı veren Akit Taraf, belirli bir kontrol aygıtının, kayıt sayfalarının veya hafıza kartlarının onaylanmış olduğu prototipe uygun olmayan tip onayı işareti taşıdığı tespit etmesi halinde, ürün örneklerinin onaylanmış prototipe uygun olmasını sağlamak için gereken tüm tedbirleri alır. Alınan tedbirler, gerekirse tip onayının geri çekilmesini de içerebilir.

2. Tip onayı vermiş olan Akit Taraf, onaylanmış kontrol aygıtının, kayıt sayfasının veya hafıza kartlarının, bu Ek'in veya onun Eklerinin gereklerine uymaması veya kullanım amacına uygun olmayan genel kusurlar göstermesi halinde verdiği onayı geri çeker.

3. Tip onayı vermiş olan bir Akit Taraf, birinci ve ikinci fıkralarında belirtilen durumların biri hakkında diğer Akit Taraflarca bilgilendirildiğinde, bu maddenin 5 inci fıkraya hükümleri saklı kalmak kaydıyla, bildirim yapan Akit Taraf'a danışarak, söz konusu fıkralarda belirtilen önlemleri alır.

4. Akit Taraf, ikinci fıkrada belirtilen durumlardan birinin oluştuğunu tespit etmesi halinde, bir sonraki bildirim kadar kontrol aygıtının, kayıt sayfalarının veya hafıza kartının piyasaya arzını ve hizmete sokulmasını yasaklayabilir. Birinci fıkrada belirtilen durumlar için de, imalatçının, başlangıç doğrulamasından muaf tutulmuş olan kontrol aygıtını, kayıt sayfalarını veya hafıza kartlarını, uyarılara rağmen onaylanan tipe veya bu Ek'in gereklerine uygun hale getirmemesi halinde aynı işlemler uygulanır.

Her durumda Akit Taraf yetkili mercileri, tip onayının geri çekilmesini veya 1., 2. ve 3. fıkralara göre alınan diğer tedbirleri bir ay içerisinde birbirlerine bildirirler ve bu durumun nedenlerini belirtirler.

5. Eğer tip onayı veren bir Akit Taraf, kendisine bildirilen 1. veya 2. fıkralarda belirtilen durumlardan herhangi birinin varlığını tartışmaya açarsa, Akit Taraflar anlaşmazlığı çözmeye çalışırlar.

#### Madde 6

1. Örnek kayıt sayfası tip onayı başvuru sahibi, söz konusu kayıt sayfasının kullanılmasının tasarlandığı kontrol aygıtının tip veya tiplerini başvurusunda belirtir ve kayıt sayfasının testleri için, uygun kontrol aygıtı tipi veya tiplerini temin eder.

2. Her bir Akit Tarafın yetkili mercileri, örnek kayıt sayfasının kullanılabilceği kontrol aygıtı tip ya da tiplerini örnek kayıt sayfası onay sertifikasında belirtir.

#### Madde 7

Hiçbir Akit Taraf, kontrol aygıtının üçüncü maddede belirtilen onay işaretini ve dokuzuncu maddede belirtilen kurulum plakasını montaj etiketini taşıdığı durumlarda, kontrol aygıtının takılı olduğu taşıtın tescilini reddedemez veya böyle bir aygıtın takılı olması ile ilgili herhangi bir sebeple taşıtın hizmete girmesini veya kullanılmasını yasaklayamaz.

Madde 8

Bu Ek uyarınca, kontrol aygıtı tipi, örnek kayıt sayfası veya hafıza kartının onayının reddedilmesi veya geri çekilmesi ile ilgili bütün kararlarda, kararların dayandığı gerekçeler ayrıntılı olarak belirtilir. Karar, ilgili tarafa bildirilir ve aynı zamanda Akit Taraf kanunları çerçevesinde sahip olduğu yasal haklar ve bu hakların kullanımına ilişkin zaman sınırları hakkında kendisine bilgi verilir.

**BÖLÜM II - KURULUM ve MUAYENE**

Madde 9

1. Kontrol aygıtının kurulumu yada tamiri Akit Tarafların yetkili mercileri tarafından sadece bu iş için onaylanmış montör veya atelyeler tarafından yetkili merciin isteğine bağlı olarak, ilgili üreticilerin görüşlerinin alınması ertesinde yapılabilir.

Onaylanmış atelyelerin ve montörlerin kartlarının idari geçerlilik süresi bir yılı aşamaz.

Onaylanmış atelye veya montöre verilen bir kartın süresinin uzatılması, hasar görmesi, bozulması, kaybolması veya çalınması halinde; yetkili merci duruma ilişkin ayrıntılı talebin alınmasından itibaren beş iş günü içerisinde yenileme kartı verir.

Eskisinin yerine geçen yeni kart aynı "atelye" bilgi numarasını taşır, ancak endeks bir rakam artırılır. Kart veren merci; kaybolan, çalınan veya hasar gören kartların kaydını tutar.

Akit Taraflar, atelye ve montörlere dağıttığı kartların tahrif ve taklit edilmelerini önlemek için gerekli tedbirleri alır.

2. Onaylanmış montör veya atelye, yaptığı mühürlerin üzerine özel bir damga vurur ve ayrıca Eke Ek 1B'ye uygun bir kontrol aygıtı için özellikle kimlik doğrulamasının gerçekleştirilmesi amacıyla elektronik güvenlik bilgilerini girer. Akit Tarafın yetkili mercileri, kullanılan damgaların, elektronik güvenlik bilgilerinin ve onaylanmış atelyelere ve montörlere verilen kartların kaydını tutar.

3. Akit Tarafların yetkili mercileri, onaylanmış atelyelerin ve montörlerin ve bunlara verilen kartların listelerini, damgaların kopyalarını, kullanılan elektronik güvenlik bilgilerini birbirlerine gönderir.

4. Bu Ek'in gereklerine uygun kontrol aygıtı kurulumunun teyit edilebilmesi için Ek'e Ek 1 veya 1B'de belirtilen kurulum plakası monte edilir.

5. Her bir mühür, bu maddenin birinci fıkrasındaki hükümlere göre veya Eke Ek 1 veya 1B'de tanımlanan durumlarda yetkili mercilerce onaylanmış atelyeler veya montörler tarafından sökülür.

### BÖLÜM III - EKİPMANIN KULLANIMI

#### Madde 10

Sürücünün Eke Ek 1B'ye uygun kontrol aygıtı takılı bir taşıtı sürmesi durumunda, işveren ve sürücüler, hem kontrol aygıtının hem de sürücü kartının düzgün çalışmasını ve uygun bir şekilde kullanılmasını sağlar.

#### Madde 11

1. İşveren, kayıt sayfalarının kişiye özgü olduğunu, hizmet süresinin uzunluğunu, olası hasar durumunda sayfaların değiştirilmesi zorunluluğunu veya sayfaların yetkili denetim görevlileri tarafından alınabileceğini dikkate alarak, Eke Ek 1'e uygun kontrol aygıtı takılı taşıtların sürücülerine, yeterli sayıda kayıt sayfası verir. İşveren, sadece taşıtta kurulu kontrol aygıtında kullanım için uygun olan onaylanmış modelin sayfalarını sürücülere verir.

Eke Ek 1B'ye uygun kontrol aygıtı takılı taşıtlarda, işveren ve sürücü, bir denetim durumunda, kullanım süresinin uzunluğunu dikkate alarak, Eke Ek 1B'de belirtilen yazdırma talebinin doğru bir şekilde gerçekleştirilebilmesini sağlar.

2. İşletme, kayıt sayfalarını kullanım tarihinden itibaren en az bir yıl süre ile düzgün bir şekilde muhafaza eder ve bunların kopyalarını talepte bulunan ilgili sürücülere verir. Yetkili denetim görevlileri tarafından istenmesi halinde söz konusu kayıt sayfaları ibraz edilir ya da teslim edilir.

3. Eke Ek 1B'de tanımlanan Sürücü kartı, sürücünün talebi üzerine, kanuni ikametgahının bulunduğu Akit Taraf yetkili mercii tarafından düzenlenir.

Bir Akit Taraf, bu Anlaşmanın hükümlerine tabi olan ve kendi ülkesinde kanunen mukim durumda bulunan her sürücüdün sürücü kartı sahibi olmasını isteyebilir.

(a) Bu Anlaşma çerçevesinde 'kanuni ikametgâh', kişisel ve mesleki bağları sebebiyle bir takvim yılında en az 185 gün ikamet edilen yer ya da mesleki bağların olmaması durumunda bu kişiyle arasında yakın bağ bulunan ikamet edilen yer anlamına gelir.

Ancak, mesleki bağları kişisel bağlarından farklı bir yerde bulunan ve bu nedenle iki veya daha fazla Akit Taraf ülkede yaşayan kişilerin kanuni ikametgâhı, düzenli olarak geri döndüğü kişisel bağlantılarının olduğu yer olarak kabul edilir. Bu son şart, belirli süreli bir görevi gerçekleştirmek için bir Akit Taraf ülkede yaşayan kişiler için aranmaz.

(b) Sürücüler, uygun herhangi bir araçla, kimlik kartı veya diğer geçerli belgelerle, kanuni ikametgâhının bulunduğu yeri ispatlarlar.

(c) Sürücü kartını veren Akit Tarafın yetkili mercileri, bu fıkranın (b) bendine göre yapılan kanuni ikametgâh bildiriminden şüpheye düşmeleri halinde veya belirli özel denetimleri gerçekleştirmek amacıyla ilave bilgi veya kanıt isteyebilir.

(d) Sürücü kartını veren Akit Tarafın yetkili mercii, mümkün olduğu ölçüde, başvuru sahibinin halihazırda geçerli bir sürücü kartına sahip olmadığından emin olur.

4. (a) Akit Tarafın yetkili mercii sürücü kartını Eke Ek 1B'nin hükümleri doğrultusunda kişiye özgü olarak düzenler.

Sürücü kartının idari geçerlilik süresi beş yılı aşamaz.

Sürücü, sadece bir adet geçerli karta sahip olabilir. Sürücü, sadece kendi adına düzenlenmiş sürücü kartını kullanmaya yetkilidir. Sürücü, hasar görmüş veya süresi geçmiş sürücü kartını kullanamaz.

Eski kartı değiştirmek için sürücüye yeni bir sürücü kartı verildiğinde, yeni kart aynı sürücü kart numarasını taşır, fakat endeks numarası bir artırılır. Kart veren mercii; verilen, çalınan, kaybolan veya hasar gören sürücü kartlarının kayıtlarını, en az bunların geçerlilik süresine denk bir süre boyunca muhafaza eder.

Sürücü kartı hasar görür, bozulur, kaybolur veya çalınırsa, Kart veren mercii; bu konuda ayrıntılı talebin alınmasından itibaren beş işgünü içerisinde yerine yenileme kartı verir.

Son kullanım tarihi yaklaşan bir kartın yenileme başvurusu yapıldığında, başvurunun 12 nci maddenin birinci fıkrasının dördüncü bendinde belirlenen süre sınırları içerisinde gerçekleşmesi halinde, yetkili merci son kullanma tarihinden önce yeni bir kart verir.

(b) Sürücü kartları, sadece bu Anlaşma hükümlerine konu olan başvuru sahiplerine verilir.

(c) Sürücü kartı kişiye özgü olmalıdır. Kart veren merci tarafından, kartın tahrif ve taklit edildiği, sürücünün sahibi olmadığı bir kartı kullandığı, kartın yanlış beyan ile ve/veya sahte belgeye dayanarak elde edildiği tespit edilmedikçe; kart herhangi bir sebepten dolayı resmi geçerlilik süresince iptal edilemez veya askıya alınamaz. Diğer bir Akit Taraf ülkesinin verdiği kartın askıya alınması veya iptal edilmesi gibi önlemlerin alınması halinde, işlemi gerçekleştiren Akit Taraf kartı veren ülkenin yetkili mercilerine kartı iade eder ve iade gerekçelerini belirtir.

(d) Akit Taraflarca verilen sürücü kartları karşılıklı olarak tanınır.

Bir Akit taraf ülkeden geçerli bir sürücü kartı almış sürücü, diğer bir Akit Taraf ülkeside ikamet etmeye başladığında, kartının eşdeğer bir sürücü kartı ile değiştirilmesini isteyebilir. Gerektiği hallerde değiştirilecek kartın hala bilfiil geçerli olup olmadığını doğrulamak, değiştirmeyi yapacak Akit Tarafın sorumluluğundadır.

Değiştirme yapan Akit Taraflar, eski kartı, kartı veren Akit Tarafın yetkili mercilerine iade eder ve iade gerekçelerini belirtir.

(e) Sürücü kartının bir Akit Tarafça değiştirilmesi veya yenilenmesi halinde; değiştirme veya yenileme ve sonraki değiştirme ve yenilemeler söz konusu Akti Tarafça kayıt altına alınır.

(f) Akit Taraflar, sürücü kartlarının tahrif ve taklit edilme ihtimalini önlemek için gerekli bütün önlemleri alır.

5. Akit Taraflar, işbu Anlaşmaya uygun olduğunu izlemek amacıyla, Eke Ek 1B'ye uygun olan kontrol aygıtları ile kaydedilmiş ve depolanmış verilerin, kayıt tarihinden itibaren üç yüz altmış beş gün saklanmasını, söz konusu verilerin güvenliğini ve doğruluğunu garanti edecek koşullar altında erişilebilir olmasını sağlar.

Akit Taraflar, kontrol aygıtının yeniden satışının veya kullanımdan çıkartılmasının özellikle bu fıkranın tatmin edici şekilde uygulanmasına engel teşkil etmemesini sağlamak için gerekli tedbirleri alır.

### Madde 12

1. Sürücüler, kirli veya hasarlı kayıt sayfaları veya sürücü kartı kullanamaz. Bu amaçla sayfalar veya sürücü kartları uygun bir şekilde korunur.

Kayıtları taşıyan bir sayfa veya sürücü kartı hasar görürse, sürücüler hasarlı sayfayı veya sürücü kartını boş bir sayfaya ya da bunun yerine geçecek geçici bir sayfaya, iştirir.

Sürücü, kartı hasar görürse, bozulursa, kaybolursa veya çalınırsa; kartının değiştirilmesi için kanuni ikametgâhının bulunduğu Akit Tarafın yetkili mercilerine yedi takvim günü içinde başvurur.

Sürücü, kartını yenilemek isterse, kartın son kullanma tarihinden en az on beş iş günü önce kanuni ikametgâhının bulunduğu Akit Tarafın yetkili mercilerine başvurur.









2. Sürücüler, taşıtı teslim aldıkları andan itibaren sürüş yaptıkları her gün, kayıt sayfası veya sürücü kartı kullanırlar. Başka bir şekilde müsaade edilmedikçe, kayıt sayfası veya sürücü kartı, günlük çalışma süresinin sonuna kadar çıkartılmaz. Gerek kayıt sayfası gerekse sürücü kartı, kastedilen süreden daha uzun bir süreyi kapsayacak şekilde kullanılamaz.


Sürücü, taşıttan uzakta olması nedeniyle taşıta takılı cihazı kullanamıyorsa, aşağıda 3. fıkranın (b), (c) ve (d) numaralı alt bentlerinde belirtilen zaman aralıklarını kayıt sayfasına elle, otomatik kayıt yolu ile veya diğer vasıtalarla okunaklı ve sayfayı kirletmeden girer.

Taşıtı birden fazla sürücü kullanıyorsa, aşağıda 3. fıkranın (b), (c) ve (d) alt bentlerinde belirtilen bilgilerin fiilen taşıtı kullanan sürücüye ait olması için sürücüler, kayıt sayfaları gerektiği şekilde değiştirirler.

3. Sürücüler:

- Sayfa üzerindeki kayıtlı saatin, taşıttın tescil edildiği ülkenin resmi saatine uygun olmasını sağlar.
- Aşağıda belirtilen zaman aralıklarının ayrı ve belirgin olarak kaydedilmesini sağlamak için açma-kapama mekanizmalarını çalıştırır:

- (a) Sürüş süresi.  veya  <sup>1</sup> sembolü ile gösterilir;
- (b) Diğer tüm çalışma süreleri  veya  <sup>1</sup> sembolü ile gösterilir;
- (c) Sürüş hazır bulunma süreleri  veya  <sup>1</sup> sembolü ile gösterilir ve şunları kapsar:
- Bekleme süresi, örneğin, sürücünün yalnızca sürüşe başlamak, devam etmek veya diğer çalışmaları yapmak üzere her türlü çağrıya cevap verecek durumda olmak amacıyla çalışma yerlerinde bulunması gerektiği süreleri,
  - Taşıt hareket halinde iken sürücünün yanında geçirilen süreyi,
  - Taşıt hareket halinde iken kuşette geçirilen süreyi
- (d) Molalar ve günlük dinlenme süreleri  veya  <sup>1</sup> sembolü ile gösterilir.

4. Her bir Akit Taraf, üçüncü fıkranın (b) ve (c) alt bentlerinde belirtilen bütün sürelerin kendi topraklarında kayıtlı taşıtlarda kullanılan kayıt sayfalarına  sembolünü kullanarak girilmesine izin verir.

5. Her bir mürettebat, kendi kayıt sayfasına aşağıdaki bilgileri girer:

- (a) Sayfanın kullanımına başlandığında; soyadı ve adı;
- (b) Sayfanın kullanımının başladığı tarih ve yer ile böyle bir kullanımın bittiği tarih ve yer;
- (c) Hem sayfaya kaydedilen ilk seyahatin başlangıcında, hem de taşıtın değişikliği halinde sayfanın kullanımı devam ederken, görevlendirildiği her taşıtın tescil numarası;
- (d) Kilometre sayacı okumaları:
- Sayfada kayıtlı olan ilk seyahatin başlangıcında,
  - Sayfada kayıtlı olan son seyahatin sonunda,
  - Çalışma günü içerisinde taşıtın değişmesi halinde (önceden görevlendirildiği taşıttaki okuma değeri ve yeni görevlendirildiği taşıttaki okuma değeri);
- (e) İlgili durumlarda taşıtın değişme zamanı.

5 A. Sürücü, günlük çalışma süresinin başladığı ve sonlandığı ülkelerin işaretlerini Eke Ek 1B<sup>1</sup>'ye uygun bir şekilde kontrol aygıtına girer.

<sup>1</sup> Dijital takografıta kullanılan sembollerdir

Yukarıdaki veri girişleri sürücü tarafından aktif hale getirilir ve bu girişler tamamen manuel olarak veya kontrol aygıtı uydu izleme sistemine bağlı ise otomatik olarak yapılır.

6. Eke Ek 1’de tarif edilen kontrol aygıtı, yetkili denetim görevlisinin, gerektiğinde aygıtı açması halinde, kontrol anından önceki dokuz saate ilişkin kaydı, sayfada kalıcı hasar, bozulma ve kirlenme olmaksızın okuyabileceği şekilde tasarlanır.

Ayrıca kontrol aygıtının tasarımı, mahfazasını açmaksızın kayıt yapıldığını doğrulayacak şekilde yapılır.

7. (a) Eke Ek 1’e uygun bir kontrol aygıtı takılı bir taşıtın sürücüsü, denetim görevlisi istediğinde, aşağıdakileri sağlayabilmelidir:

- O haftaya ait kayıt sayfası ve her halükarda önceki hafta içinde taşıt kullandığı son güne ait kayıt sayfası,
- Varsa sürücü kartı, ve
- Sürücünün, bu fıkranın birinci bendinde atıfta bulunulan süre boyunca, Eke Ek 1B’de tanımlanan bir kontrol aygıtının takılı olduğu bir taşıtı kullanması halinde, üçüncü fıkranın ikinci bendinin (a), (b) (c) ve (d) alt bentlerinde belirtilen sürelerle ilişkin olarak söz konusu aygıttan alınan çıktılar.

(b) Eke Ek 1B’ye uygun olan bir kontrol aygıtı takılı bir taşıtın sürücüsü denetim görevlisi istediğinde aşağıdakileri sağlayabilmelidir:

- Sahibi olduğu sürücü kartı ve
- Eke Ek 1’e uygun olan kontrol aygıtı takılı bir taşıt kullandığı süre boyunca (a) bendinin ilk alt bendinde atıfta bulunduğu gibi aynı süreye karşılık gelen kayıt sayfaları.

(c) Yetkili denetim görevlisi, kayıt sayfalarını ve kontrol aygıtı veya sürücü kartı tarafından kaydedilen görüntülenmiş veya yazdırılmış verileri, bunlar sağlanamazsa, 13. maddenin ikinci ve üçüncü fıkralarında belirtilenler gibi bir hükme uygunsuzluğunu kanıtlayan diğer destekleyici dokümanları incelemek suretiyle bu Anlaşmaya uygunluk durumunu kontrol edebilir.

8. Eke Ek 1B’de tanımlanmış olan kayıt sayfasındaki kayıtlı verileri, kontrol aygıtında veya sürücü kartında depolanmış verileri veya kontrol aygıtından alınan yazılı çıktıları tahrif ve taklit etmek, gizlemek veya tahrip etmek yasaktır. Verilerin veya yazdırılmış bilginin tahrif edilmesine, gizlenmesine veya yok edilmesine yol açabilecek bir şekilde kontrol aygıtı, kayıt sayfası veya sürücü kartı üzerindeki herhangi bir müdahale için de aynı yasak geçerlidir. Bahsi geçen müdahaleleri gerçekleştirmede kullanılacak hiçbir cihaz taşıtta bulunamaz.



### Madde 13

1. Kontrol aygıtının bozulması veya hatalı çalışması durumunda, işveren şartların elverdiği en kısa sürede, onaylanmış montör veya atelyeye tamir ettirir.

Aygıtın bozulduğu veya hatalı çalıştığı tespit edildiği günden itibaren bir haftalık süre içinde taşıt işyerine geri dönemiyorsa tamir yolda yaptırılır.

Arıza veya hatalı çalışma önceki paragraflarda sözü edildiği şekilde giderilmediği durumlarda, Akit Taraflarca alınan tedbirler yetkili mercilere taşıdın kullanımını yasaklama yetkisi verebilir.

2. Kontrol aygıtı kullanılamaz durumdaysa veya hatalı çalışıyorsa; sürücüler, kontrol aygıtı ile doğru bir şekilde kaydedilmeyen veya yazılmayan çeşitli sürelerle ait tüm bilgileri, sürücünün tanımlanmasını sağlayacak verileri (ismi ve ehliyetinin numarası veya ismi ve sürücü kartının numarası) gireceği kayıt sayfasına veya sayfalarına ya da kayıt sayfası veya sürücü kartına iliştilerecek geçici bir sayfaya kaydederler ve imzalarlar.

Sürücü kartı hasar görür, bozulur, kaybolur veya çalınır; sürücü, seyahatinin sonunda, kontrol aygıtı ile kaydedilmiş süreyle ilgili bilgileri yazdırır ve bu doküman üzerine kendisini tanıtıcı bilgileri (ismi ve ehliyetinin numarası veya ismi ve sürücü kartının numarası) kaydeder ve imzalar.

3. Sürücü, sürücü kartı hasar görür veya bozulursa, bu kartı kanuni ikametgâhının bulunduğu Akit Taraf'ın yetkili mercilerine geri verir. Sürücü kartının çalınması, kartın çalındığı ülkenin yetkili mercilerine resmi beyanda bulunulmasını zorunlu kılar.

Sürücü kartının kaybolması ise, kartı veren Akit Taraf'ın yetkili mercilerine, şayet farklı ise, sürücünün kanuni ikametgâhının bulunduğu Akit Taraf'ın yetkili mercilerine de resmi bir beyan ile rapor edilmesini gerektirir.

Sürücü, en fazla 15 takvim günü veya bu süre içerisinde kartın tekrar hazırlanması veya kullanılmasının mümkün olmadığını ispatlaması kaydıyla taşıtın başlangıç noktasına dönmesi için gerekli olan daha uzun bir süre boyunca sürücü kartı olmadan sürüşüne devam edebilir.

Sürücünün kanuni ikametgâhının bulunduğu Akit Taraf'ın yetkili mercilerinin sürücü kartını veren Akit Taraf'ın yetkili mercilerinden farklı olması ve kartın yenilenmesi ve değiştirilmesi için başvuruda bulunulması halinde, eski kartı veren yetkili mercileri kartın yenilenmesini veya değiştirilmesi konusunda gerekçeleriyle birlikte bilgi verilir.

### Madde 14

1. Bu anlaşmanın 13. maddesinin 2(b) fıkrası gereğince, bir Akit Taraf'ta kayıtlı bir taşıtı kullanan, yetkili makamlarca sürücü kartları henüz verilememiş ve Eke Ek 1B'ye uygun bir dijital kontrol aygıtı takılı bir taşıtı bu maddenin birinci fıkrasında belirtilen geçiş süresi boyunca uluslararası trafikte kullanan sürücüler denetim görevlisinin istemesi halinde içinde bulunulan haftaya ilişkin çıktılarını ve/veya kayıt sayfalarını ve her halükarda bir önceki haftaya ait son sürüş gününe ilişkin çıktı ve/veya kayıt sayfalarını sağlamak zorundadır.

2. Birinci fıkrada, sürücü kartının kullanılmasının zorunlu olduğu bir ülkede kayıtlı taşıt sürücüleri için uygulanmaz. Ancak, denetim görevlisinin istemesi halinde sürücüler çıktılarını verirler.

3. Sürücülerin kimliklerinin tespiti için gerekli olan bilgiler (isim ve ehliyet numarası) birinci fıkrada sözü edilen çıktılar üzerinde işaretlenir ve imzalanır.”

### **3. Kısım**

#### **AETR'nin Ek'inin Eklerine ilişkin değişiklikler**

*Eke Ek 1'den sonra aşağıda belirtildiği şekilde yeni bir Ek 1B ekleyiniz:*

#### **“EKE EK 1B**

#### **Karayolu taşımacılığında kullanılan dijital kontrol aygıtının imalatı, test edilmesi, kurulumu ve muayenesine ilişkin gereklilikler**

#### **Madde 1 - Önsöz**

1. Bu Eke Ek, karayolu taşımacılığında kayıt cihazlarına ilişkin 20 Aralık 1985 tarihli 3821/85 sayılı Konsey Tüzüğü'nün (EEC)<sup>2</sup> Ek IB'sinin uyarlaması olduğundan, büyüklüğü ve çok fazla teknik yapıya sahip olması nedeniyle AETR'de yeniden tekrarlanmamıştır. Resmi metnin tamamı ve sonraki değişiklikler için Akit Taraflar, Avrupa Birliği Resmi Gazetesi'ne başvururlar.

Mevcut Eke Ek 1B'nin içeriği bu nedenle yayımlandıkları Avrupa Birliği'nin ve Resmi Gazetelerinin ilgili metinlerindeki atıflara yer veren ve çapraz atıflar yoluyla söz konusu Ek'in AETR'nin içeriğine uyarlanması gereken özel bölümlerine vurgu yapan bir giriş bölümüdür.

2. AETR'yi dikkate almak için yapılan uyarlamalar vasıtasıyla söz konusu Ek'in istişaresini kolaylaştırmak ve metne genel bir bakış sağlamak amacıyla, bu Ek'in Ek'inin konsolide hali Birleşmiş Milletler Avrupa Ekonomik Komisyonu (BM-AEK) sekreteryası tarafından hazırlanacaktır. Ancak, bu versiyonun yasal bir hükmü olmayacaktır. BM-AEK'nin resmi dillerinde hazırlanan söz konusu versiyon gerektiğinde güncellenecektir.

#### **Madde 2 – Eke Ek 1B'nin başlangıç hükümleri**

1. Yukarıdaki birinci maddenin birinci fıkrası uyarınca Akit Taraflar, Ek 1B'yi değerlendirmek amacıyla, karayolu taşımacılığında kayıt cihazlarına ilişkin 3821/85 sayılı Konsey Tüzüğü'nü 7. ve 8. kez teknik gelişmelere uyarlayan 13 Haziran 2002 tarih ve 1360/2002 sayılı Komisyon Tüzüğü ile 5 Mart 2004 tarih ve 432/2004 sayılı Komisyon

<sup>2</sup> 13 Haziran 2002 tarihli ve 1360/2002 sayılı (5 Ağustos 2002 tarihli OJ L 207 (13 Mart 2004 tarihli OJ L 77 sayılı düzeltme)) Komisyon Tüzüğü (EC) ile 5 Mart 2004 tarihli 432/2004 sayılı (10 Mart 2004 tarihli OJ L 71) Komisyon Tüzüğü'nün (EC) yanı sıra, 24 Eylül 1998 tarihli, 2135/98 sayılı (9 Ekim 1998 tarihli OJ L 274) Konsey Tüzüğü (EC) ile değiştirilmiş şekliyle.

Tüzüğüne (Avrupa Birliği'nin Resmi Gazetesinde yayınlanma tarihleri için aşağıdaki dipnota bakınız) başvurmaya davet edilmektedirler.

2. Eke Ek 1B'si çerçevesinde:

2.1 Aşağıda sol sütunda yer alan terimler sağ taraftaki eşdeğer terimlerle değiştirilecektir:

<b>Ek IB'de kullanılan terimler</b>		<b>AETR'de kullanılan terimler</b>
Üye Devletler	<b>yerine</b>	Akit Taraflar
ÜD		AT
Ek (IB)		Eke Ek 1B'si
Ek'in Ek		İlave Ek'in Eki
Tüzük		Anlaşma veya AETR
Topluluk		BM-AEK
Recording Equipment (yalnızca İngilizce çevirisi)		Control Device (yalnızca İngilizce çevirisi)

2.2. Sol sütundaki yasal metinlere yapılan atıflar sağ sütundakilerle değiştirilecektir:

<b>Avrupa Topluluğu'nun yasal metinleri</b>		<b>Birleşmiş Milletler Avrupa Ekonomik Komisyonu'nun yasal metinleri</b>
3821/85 sayılı Konsey Tüzüğü (EEC)	<b>yerine</b>	AETR
92/23/EEC sayılı Konsey Direktifi		54 sayılı AEK Tüzüğü
Teknik İlerlemeye Dair 72/245/EEC Sayılı Konsey Direktifine Uyarlanan 95/54/EC Sayılı Komisyon Direktifi		10 sayılı AEK Tüzüğü

2.3 Avrupa Ekonomik Komisyonu bakımından eşdeğeri bulunmayan ya da daha fazla bilginin gerekli olduğu metinlerin veya hükümlerin listesi aşağıda yer almaktadır Söz konusu metinlerden veya bilgilerden yalnızca başvuru için alıntı yapılmıştır.

2.3.1 Ek IB/Eke Ek 1B'nin I no'lu başlığının (Tanımlar) bb) maddesinde açıklanan hız sınırlayıcı aygıtın ayarlama sınırı, 10 Şubat 1992 tarihli ve 92/6/EEC sayılı (OJ, No. L 57, 02/03/1992) Konsey Direktifi hükümlerine uygundur.

2.3.2 Ek IB/Eke Ek 1B'nin I no'lu başlığının (Tanımlar) u) maddesinde açıklanan mesafelerin ölçümü, en son yapılan değişiklik (OJ, No. L 233, 25/08/1997) ile 22 Temmuz 1997 tarihli ve 97/27/EC sayılı Konsey Direktifi hükümlerine uygundur.

2.3.3 Ek IB/Eke Ek 1B'nin I no'lu başlığının (Tanımlar) nn) maddesinde açıklanan taşıt kimliği, 18 Aralık 1975 tarihli ve 76/114/EEC sayılı (OJ, No. L 24, 30/01/1976) Konsey Direktifi hükümlerine uygundur.

2.3.4 Güvenlik ile ilgili hükümler, ortak bilgi teknolojisi güvenlik değerlendirme kriterine (ITSEC) (OJ, No. L 93, 26/04/1995) ilişkin 7 Nisan 1995 tarih ve 95/144/EC sayılı Konsey Tavsiye Kararı'nda düzenlenen hükümlere uygundur.

2.3.5 Kişisel bilgilerin işlenmesi ve bu bilgilerin serbest dolaşımı konusunda bireylerin korunması, en son yapılan değişiklik (OJ, No.L 281, 23/11/1995) ile, 24 Ekim 1995 tarih ve 95/46/EC sayılı Konsey Direktifi hükümlerine uygundur.

2.4 Değiştirilen ya da silinen diğer hükümler:

2.4.1 172 sayılı şartın içeriği silinmiş ve yerine "Saklıdır" terimi getirilmiştir.

2.4.2 174 sayılı şart aşağıdaki şekilde değiştirilmiştir:

'Kartı veren Akit Tarafın ayırt edici işareti. AB Akit Tarafı olmayanların ayırt edici işaretleri, 1968 tarihli Viyana Karayolları Sözleşmesi ya da 1949 tarihli Cenevre Karayolları Sözleşmesine uygun olarak hazırlanmış olanlardır'.

2.4.3 178 sayılı şartta AB bayrağına 'Üye Devlet' anlamına gelen 'ÜD' harfleri ile atıfta bulunulması 'Akit Taraf' anlamına gelen 'AT' harfleri ile değiştirilmiştir. AB Akit Tarafı olmayan ülkelerin bayrağı isteğe bağlıdır.

2.4.4 181 sayılı şart aşağıdaki şekilde değiştirilmiştir:

'BM/AEK sekretaryası ile istişare yapıldıktan sonra Akit Taraflar, bu Ek'in Eki'nin diğer hükümleri saklı kalmak koşuluyla işaretler veya renkler (güvenlik özellikleri gibi) ekleyebilirler'.

2.4.5 278 sayılı şart aşağıdaki şekilde değiştirilmiştir:

'Birlikte işlerlik testleri yalnızca tek bir yetkili makam tarafından yürütülür'.

2.4.6 291'den 295'e kadar olan şartlar silinmiş ve yerine 'Saklıdır' terimi getirilmiştir.

2.4.7 Eke Ek 9'daki/AETR'nin İlave Eke Ek 9'daki (Tip onayı - İstenilen asgari testlerin listesi), 1, 1-1, giriş cümlesi aşağıdaki şekilde değiştirilmiştir:

'Kayıt ekipmanı (veya aksamı) veya takograf kartı için tip onayı usulü aşağıdaki esaslara dayanmaktadır:' "

*Eke Ek 2'nin başlığı aşağıdaki şekilde değiştirilmiştir:*

### “ONAY İŞARETİ VE SERTİFİKALAR”

*Eke Ek 2'nin birinci Bölümünün “Onay işareti” birinci fıkrasında yer alan ülkelerin listesi tamamlanmış ve aşağıdaki şekilde değiştirilmiştir:*

“Macaristan	7
İsviçre	14
Finlandiya	17
Lihtenştayn	33
Bulgaristan	34
Kazakistan	35
Litvanya	36
Türkiye	37
Türkmenistan	38
Azerbaycan	39
Makedonya	40
Andora	41
Özbekistan	44
Kıbrıs Rum Kesimi	49
Malta	50
‘Yugoslavya	10’ yerine
‘Sırbistan ve Karadağ	10’’ getirilmiştir

*Eke Ek 2'nin II. Bölümü'nün “ONAY SERTİFİKASI” başlığı aşağıdaki şekilde değiştirilmiştir:*

### “II. EK'İN EK 1'İNE UYGUN ÜRÜNLER İÇİN ONAY SERTİFİKASI”

*Aşağıdaki yeni bölüm III Eke Ek 2'ye eklenmiştir:*

### “III. EK'İN EK 1B'SİNE UYGUN ÜRÜNLER İÇİN ONAY SERTİFİKASI

Akit Taraf bir başvuruyu aşağıdaki modele uygun olarak tanzim ettiği bir onay sertifikasıyla sonuçlandırır. Akit Taraflar, verilen veya geri çekilen onay hakkında diğer Akit Tarafları bilgilendirmek amacıyla söz konusu belgenin kopyalarını kullanırlar.

---

EK'İN EK 1B'SİNE UYGUN ÜRÜNLER İÇİN ONAY SERTİFİKASI

---

Yetkili idarenin adı.....

Bildirim konusu (1):

- Onay
  - Onayın geri çekilmesi
    - kontrol aygıtı modeli
    - kontrol aygıtı aksamı (2).....
    - sürücü kartı
    - atelye kartı
    - şirket kartı
    - denetmen kartı
- 

Onay Sayısı. ....

1. İmalat markası veya ticari marka.....
  2. Modelin adı.....
  3. İmalatçının adı.....
  4. İmalatçının adresi.....
  5. Onay başvuru tarihi.....
  6. Test laboratuvarı veya laboratuvarları .....
  7. Raporların tarih ve sayısı.....
  8. Onay tarihi.....
  9. Onayın iptal edildiği tarih.....
  10. Aksamın kullanılması düşünülen kontrol aygıtının aksamının (aksamlarının) modeli (modelleri).....
  11. Yer.....
  12. Tarih.....
  13. Ekli tanımlayıcı belgeler.....
- 

14. Notlar (gerektiğinde eklenen mühürler dahil)

.....  
.....

.....  
(İmza)

---

(1) İlgili kutuyu işaretleyiniz

(2) Bildirime konu olan aksamı belirtiniz””

---



1 Temmuz 1970 tarihinde Cenevre’de düzenlenen

**ULUSLARARASI KARAYOLU TAŞIMACILIĞI YAPAN TAŞITLARDA ÇALIŞAN  
PERSONELİN ÇALIŞMALARINA İLİŞKİN**

**AVRUPA ANLAŞMASI**

**(AETR)**

*Değişiklik 6*

## Bölüm 1

### AETR'nin ana metnine ilişkin değişiklikler

(21. maddenin 1 ila 6. fıkralarında tanımlanan usule göre)

#### Madde 1 (Tanımlar)

AETR'nin 1. maddesinde yer alan aşağıdaki tanımları şu şekilde değiştiriniz:

“(f) ‘Müsaade edilen azami kütle’ terimi, taşıtın kayıtlı olduğu devletin yetkili mercii tarafından ilan edilen, yüklü taşıtın yüküyle birlikte ulaşmasına izin verilen en üst kütle miktarı;

“(g) ‘Karayoluyla yapılan taşıma’ terimi, yolcu veya yük taşımada kullanılan bir taşıtın yüklü veya yüksüz olarak kamuya açık karayollarında tamamen veya kısmen yaptığı seyahat”;

“(j) ‘Sürücü’ terimi, kısa bir süre için dahi olsa, ücretli olsun ya da olmasın taşıtı süren ya da görevinin bir parçası olarak gerektiğinde taşıtı sürmek üzere taşıtın içinde hazır bulunan kişi veya kişiler;

“(m) ‘Dinlenme’ terimi taşıt sürücüsünün vaktini serbestçe kullanabildiği herhangi bir kesintisiz süre;

anlamında kullanılır.

AETR'nin 1. maddesine aşağıdaki yeni tanımları ekleyiniz:

“(n) ‘Mola’ terimi sürücünün taşıtı kullanamayacağı veya başka bir iş yapamayacağı münhasıran dinlenmek için kullanılan herhangi bir süre;

(o) ‘Günlük dinlenme süresi’ terimi ‘düzenli günlük dinlenme süresi’ni ve ‘azaltılmış günlük dinlenme süresi’ni kapsayan, sürücünün vaktini serbestçe harcayabileceği günlük süre;

- ‘Düzenli günlük dinlenme süresi’ terimi en az 11 saatlik bir dinlenme süresi;

Alternatif olarak bu düzenli günlük dinlenme süresi ilki en az kesintisiz 3 saatten, ikincisi ise kesintisiz en az 9 saatten oluşan iki ayrı süreç halinde de kullanılabilir.

- ‘Azaltılmış günlük dinlenme süresi’ terimi en az 9 saat olan ancak 11 saatten az olan dinlenme süresi;



(p) ‘Haftalık dinlenme süresi’ terimi ‘düzenli haftalık dinlenme süresi’ni ve ‘azaltılmış haftalık dinlenme süresi’ni kapsayan ve sürücünün vaktini serbestçe harcayabileceği haftalık süre;

- ‘Düzenli haftalık dinlenme süresi’ terimi en az 45 saatlik dinlenmeden oluşan herhangi bir süre;
- ‘Azaltılmış haftalık dinlenme süresi’ terimi, bu anlaşmanın 8. maddesinin 6 fıkrasında belirtilen şartlara bağlı olarak, en az kesintisiz 24 saat olacak şekilde kısaltılabilen 45 saatten az olan herhangi bir dinlenme süresi;

(r) ‘Diğer işler’ terimi, aynı veya farklı işverene bağlı olarak yapılan işler dâhil, ulaştırma sektörü içerisinde veya dışında yapılan taşıt kullanma haricindeki bütün çalışma faaliyetleri;

hareket halindeki bir taşıt içerisinde, feribotta ya da trende geçen sürüş için ayrılmayan süreyi ve bekleme süresini kapsamaz.

(s) ‘Sürüş zamanı’ terimi bu Anlaşmada tanımlanan şartlar altında otomatik yarı otomatik veya elle kaydedilen sürüş faaliyetinin süresi;

(t) ‘Günlük taşıt kullanma zamanı’ terimi bir günlük dinlenme süresinin bitişi ile takip eden günlük dinlenme süresinin başlangıcı arasındaki veya bir günlük dinlenme süresi ile bir haftalık dinlenme süresi arasındaki toplam taşıt kullanma zamanı;

(u) ‘Haftalık taşıt kullanma zamanı’ terimi bir hafta boyunca gerçekleşen toplam taşıt kullanma zamanı;

(v) ‘Taşıt kullanma süresi’ terimi sürücünün bir dinlenme süresini veya molayı takiben sürüşü başlatmasından yeni bir dinlenme süresi veya molaya kadar geçen toplam taşıt kullanma zamanı;

Taşıt kullanma süresi, sürekli veya kesintili olabilir.

(y) ‘Çoklu-personel’ terimi birbirini izleyen iki günlük dinlenme süresi arasındaki veya bir günlük dinlenme süresi ile bir haftalık dinlenme süresi arasındaki her bir taşıt kullanma süresi boyunca taşıtı kullanmak için en az iki sürücünün bulunması;

Çoklu-personelin olduğu birinci saat için başka bir şoförün veya şoförlerin bulunması isteğe bağlı olup, kalan sürede zorunludur.

(z) ‘Taşımacılık işletmesi’ terimi kendi hesabına, ücret karşılığı veya kiralanmak suretiyle karayolu taşımacılığı ile uğraşan herhangi bir gerçek veya tüzel kişi, kar amacı güden ya da gütmeyen herhangi bir birlik veya tüzel kişiliği olmayan bir grup insan ya da kendi tüzel kişiliği olan veya böyle bir tüzel kişiliğe sahip bir mercie bağlı olan herhangi bir resmi kurum;

anlamında kullanılır.

## **Madde 2 (Kapsam)**

*AETR'nin 2. maddesini aşağıdaki şekilde değiştiriniz:*

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

2. Bununla birlikte, ülkesinde seyredilen Akit Taraflar başka türüsünde anlaşmazlar ise bu Anlaşma;

- (a) Yük taşımada kullanılan ve müsaade edilen azami kütlesi, römork veya yarı römork dâhil, 3,5 tonu geçmeyen taşıtlar;
- (b) Yolcu taşımada kullanılan, imalat ve ekipman bakımından sürücü dâhil en fazla dokuz kişi taşımaya elverişli ve yolcu taşıma amacıyla kullanılan taşıtlar;
- (c) Güzergâhı 50 kilometreyi aşmayan ve tarifeli seferler ile yapılan yolcu taşımada kullanılan taşıtlar;
- (d) Müsaade edilen azami hızı saatte 40 kilometreyi aşmayan taşıtlar;
- (e) Silahlı kuvvetler, sivil savunma hizmetleri, itfaiye ve kamu düzenini sağlamakla yükümlü kuvvetlerin, bu hizmetleri yerine getirmeleri için belirlenen görevler sonucunda ve kendi kontrolleri altında gerçekleştirilen taşıma işlemleri sırasında, kendilerinin sahip olduğu veya şoförsüz olarak kiraladıkları taşıtlar
- (f) Ticari olmayan insani yardım taşımacılığı dâhil olmak üzere, acil hizmetlerde ve kurtarma operasyonlarında kullanılan taşıtlar
- (g) Tıbbi amaçlı özel taşıtlar;
- (h) Merkezinden uzaklığı 100 kilometreyi aşmayan bir alan içinde işletilen özel tamir taşıtları;
- (i) Teknik gelişmeler, bakım-onarım amaçlı yol testine tabi tutulan ve yeni veya yenilenmiş, ancak henüz hizmete girmemiş taşıtlar;
- (j) Ticari olmayan malların taşınmasında kullanılan, izin verilen azami kütlesi 7,5 tonu geçmeyen taşıtlar;
- (k) Kullanıldıkları Akit Tarafın mevzuatı gereğince tarihsel statüye sahip olan ticari araçlar ile, ticari olmayan yüklerin ve yolcuların taşınmasında 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)**

*AETR'nin 3. maddesinin 2. fıkrasını aşağıdaki şekilde değiştiriniz:*

“2. (a) Ancak, bu Anlaşmaya taraf olmayan bir devlete kayıtlı bir taşıt için Akit Taraflar sadece bu Anlaşmanın ekindeki kontrol aygıtının özelliklerine uyacak şekilde böyle bir taşıtın her bir mürettebatının ilk Akit Taraf'ın topraklarına girilmesinden sonra elle doldurduğu günlük izlenim formunu talep edebilme hususunda serbesttirler.

(b) Bu amaçla, her bir mürettebat bu Anlaşmanın ekinin 12. maddesinde tanımlanan uygun grafik sembollerini kullanarak kayıt formuna kendi mesleki faaliyetlerine ve dinlenme sürelerine ilişkin bilgileri yazar.”

### **Madde 6 (Taşıt kullanma süreleri)**

*AETR'nin 6. maddesini aşağıdaki şekilde değiştiriniz:*

1. Anlaşmanın 1. maddesinin (t) fıkrasında tanımlanan günlük taşıt kullanma zamanı 9 saati geçemez. Bu süre, bir haftada iki kereyi geçmemek üzere en fazla 10 saate uzatılabilir.
2. Anlaşmanın 1. maddesinin (u) fıkrasında tanımlanan haftalık taşıt kullanma zamanı 56 saati geçemez.
3. Birbirini takip eden iki haftanın toplam taşıt kullanma zamanı 90 saati geçemez.
4. Taşıt kullanma süreleri gerek Akit Taraf, gerekse Anlaşmaya taraf olmayan üçüncü ülke topraklarındaki bütün sürüşleri kapsar.
5. Bir sürücü, diğer işler olarak, 1. maddenin (r) fıkrasında tanımlanan işler için harcanan zamanın yanı sıra bu Anlaşmanın kapsamı dışında kalan ticari faaliyetlere harcanan zamanı ve bu Anlaşma Ek'inin 12. maddesinin 3 (c) fıkrasında tanımlandığı şekilde hazır bulunma sürelerini kaydeder. Bu kayıt, kayıt sayfasına veya çıktıya elle ya da kayıt ekipmanına manüel giriş imkânlarını kullanarak yapılır.”

### **Madde 7 (Molalar)**

*AETR'nin 7. maddesinin 1 ila 3. fıkralarını aşağıdaki şekilde değiştiriniz:*

- “1. Sürücü dört buçuk saatlik taşıt kullanma süresinin sonunda, dinlenme süresini kullanmaya başlamayacaksa, en az kırk beş dakikalık kesintisiz bir mola verir.
2. Anlaşmanın 1. maddesinin (n) fıkrasında tanımlanan bu mola, her biri taşıt kullanma süreleri arasına dağıtılmış veya birinci fıkradaki hükme uygun biçimde bu sürenin hemen bitiminde kullanılacak ardından en az 30 dakikalık bir mola gelen en az 15 dakikalık bir mola ile değiştirilebilir.
3. Bu madde ile ilgili olarak; bu Anlaşmanın 1. maddesinin (r) fıkrasında tanımlandığı üzere, hareket halindeki bir taşıtta, feribotta yahut trende taşıtı sürmeden geçen süre ve bekleme süresi “diğer iş” olarak dikkate alınmaz ve “mola” olarak nitelendirilebilir.”

### **Madde 8 (Dinlenme süreleri)**

*AETR'nin 8. maddesini aşağıdaki şekilde değiştiriniz:*

- “1. Bir sürücü, günlük ve haftalık dinlenme sürelerini 1. maddenin (o) ve (p) fıkralarında tanımlandığı üzere kullanır.
2. Sürücü bir önceki günlük veya haftalık dinlenme süresinin bitiminin ardından gelen her 24 saatlik süreçte yeni bir günlük dinlenme süresi kullanır.

Bu 24 saatlik süre içinde günlük dinlenme süresinin en az 9 saat olması ve 11 saatten az olması durumunda, söz konusu günlük dinlenme süresi, azaltılmış günlük dinlenme süresi olarak kabul edilecektir.

3. 2. fıkraya istisna olmak üzere, günlük veya haftalık dinlenme süresinin sona ermesinden sonraki 30 saat içerisinde, çoklu-personel sistemine tabi olan bir sürücüsü en az dokuz saatlik yeni bir günlük dinlenme süresi kullanmalıdır.

4. Günlük dinlenme süresi, düzenli bir haftalık dinlenme süresini veya azaltılmış haftalık dinlenme süresini karşılamak için uzatılabilir.

5. Bir sürücü, haftalık iki dinlenme süresi arasında en fazla üç azaltılmış günlük dinlenme süresi kullanabilir.

6. (a) Birbirini izleyen iki hafta içinde, bir sürücü en az:

- (i) İki adet düzenli haftalık dinlenme süresi veya;
- (ii) Bir adet düzenli haftalık dinlenme süresi ve bir adet en az 24 saatlik azaltılmış haftalık dinlenme süresi alır. Bununla birlikte, azaltılmış süre söz konusu haftayı takip eden üçüncü haftanın sonunda bütün halinde kullanılan denk bir dinlenme süresiyle telafi edilir.

Haftalık dinlenme süresi bir önceki haftalık dinlenme süresinin bitiminin üzerinden altı adet 24 saatlik sürenin geçmesinden daha geç başlayamaz.

(b) 6 (a) fıkrasına istisna olmak suretiyle düzenli bir hizmetten ziyade tek bir uluslararası yolcu taşıma hizmetini yerine getiren bir sürücü haftalık dinlenme süresini, aşağıdaki koşullarda, bir önceki düzenli haftalık dinlenme süresini takip eden, birbirini izleyen on iki adet 24 saatlik süreye kadar erteleyebilir:

- (i) Hizmetin, başladığı ülkeden başka bir Akit Taraf ülkesinde veya üçüncü bir ülkede en az birbirini izleyen 24 saat boyunca sürmesi,
- (ii) Sürücü istisnanın kullanılmasından sonra:
  - a. ya iki düzenli haftalık dinlenme süresini,
  - b. ya da bir düzenli haftalık dinlenme süresini ve en az 24 saatlik bir azaltılmış haftalık dinlenme süresini kullanması,Bununla birlikte, azaltılmış süre istisna süresinin sona ermesini takip eden üçüncü haftanın sonunda bütün halinde kullanılan denk bir dinlenme süresiyle telafi edilir.
- (iii) Kayıtlı ülkenin dijital takograf uygulamasından dört yıl sonra taşıtın Ek'in Ek 1B'sindeki gereklere uygun kayıt ekipmanları ile donatılmış olması,
- (iv) 1 Ocak 2014 tarihinden sonra, 22.00-06.00 saatleri arasındaki sürüşlerde taşıtın çoklu personelle kullanılması veya 7. maddede atıfta bulunulan sürüş süresinin üç saate indirilmesi.

(c) 6 (a) fıkrasına istisna olmak suretiyle çoklu personel sistemiyle çalışan sürücüler her hafta için en az 45 saatlik bir düzenli haftalık dinlenme süresi kullanır. Bu süre, asgari 24 saate (azaltılmış haftalık dinlenme süresi) indirilebilir. Bununla birlikte, azaltılmış süre söz konusu haftayı takip eden üçüncü haftanın sonunda bütün halinde kullanılan denk bir dinlenme süresiyle telafi edilir.

Haftalık dinlenme süresi bir önceki haftalık dinlenme süresinin bitiminin üzerinden altı adet 24 saatlik sürenin geçmesinden daha geç başlayamaz.

7. Azaltılmış bir haftalık dinlenme süresinin telafisi olarak kullanılan herhangi bir dinlenme süresi, en az dokuz saatlik başka bir dinlenme süresine eklenir.

8. Sürücünün böyle yapmayı seçmesi durumunda, merkezden uzak bulunulması halinde, günlük dinlenme süreleri ve azaltılmış haftalık dinlenme süreleri, her bir sürücünün uyuması için uygun olanaklara sahip olacak şekilde üretilmiş olan ve hareket halinde olmayan taşıtlarda kullanılabilir.

9. İki haftanın arasına denk gelen haftalık dinlenme süresi, bu iki haftadan birine ait sayılabilir, ancak ikisine birden ait sayılamaz.

*AETR'ye aşağıda yazılı olan yeni bir 8A maddesi ekleyiniz:*

#### **Madde 8A(Madde 8'e istisnalar)**

Madde 8'e istisna olarak, bir sürücünün bir feribot ya da trenle nakledilen bir taşıta eşlik ettiği ve düzenli günlük dinlenme süresi kullandığı durumda söz konusu süre aşağıdaki şartların yerine getirilmesi koşuluyla başka faaliyetler tarafından iki kereden fazla olmayacak şekilde kesintiye uğratılabilir:

- (a) Günlük dinlenme süresinin karada geçirilen bölümü, feribotta veya trende geçirilen bölümünden önce veya sonra kullanılabilir olmalıdır;
- (b) Günlük dinlenme süresinin bu iki bölümü arasında kalan süre, mümkün olduğunca kısa tutulmalı ve gümrük formaliteleri de taşıtın yüklenmesi ve indirilmesi işlemlerine dâhil olmak üzere, bu işlemlerin öncesi ya da sonrasında toplam bir saati hiçbir şekilde aşmamalıdır.

Günlük dinlenme süresinin tüm bölümleri boyunca sürücü bir ranza veya kuşeti kullanabilmelidir.

2. Bu Anlaşmanın kapsamına giren ve sürücünün evinde veya normalde çalıştığı işverenin operasyonel merkezinde bulunmayan bir taşıtın kontrolünü almak için bir yere yapılan seyahatte harcanan süre, sürücü uygun uyuma olanağına sahip bir feribot veya trenle yolculuk yapmıyorsa dinlenme veya mola olarak sayılamaz.

3. Bu Anlaşmanın kapsamına giren ve sürücünün evinde veya normalde çalıştığı işverenin operasyonel merkezinde bulunmayan taşıtlara veya bu taşıtlardan yapılan yolculuklarda bu Anlaşmanın kapsamına girmeyen bir taşıtı kullanan sürücünün harcadığı süre "diğer iş" olarak sayılır.

### **Madde 9 (İstisnalar)**

*AETR'nin 9. maddesinin son cümlesini aşağıdaki şekilde değiştiriniz:*

“...Sürücü, sözü edilen hükümlere aykırı hareketinin niteliği ve nedenini en geç uygun bir durağa vardığında kontrol aygıtı kayıt kartı, kayıt aygıtından alınan çıktı veya görev çizelgesinde belirtir.

### **Madde 11 (İşletmenin yapacağı denetim)**

*AETR'nin 11. maddesinin 1. fıkrasını aşağıdaki şekilde değiştiriniz:*

“1. İşletme, karayolu taşımacılığı faaliyetini örgütler ve taşıt personelini bu Anlaşma hükümlerini yerine getirmelerini sağlayacak şekilde bilgilendirir.

*AETR'nin 11. maddesinin 3.fıkrasına aşağıdaki ifadeyi ekleyiniz:*

“...veya bu Anlaşmanın ihlallerini teşvik etmeyen...”

*AETR'nin 11. maddesine aşağıdaki iki paragrafı ekleyiniz:*

“4. Bir nakliye işletmesi, ihlal başka bir Akit Tarafın veya üçüncü bir ülkenin topraklarında yapılmış olsa dahi, işletmelerinde çalışan sürücülerin yaptığı ihlallerden sorumlu olacaktır.

Akit Tarafın nakliye işletmelerini tamamıyla sorumlu tutma haklarına hanel getirmeksizin, Akit Taraflar, birinci ve ikinci fıkranın ihlallerinde işletmelerin sorumluluğunu şarta bağlı hale getirebilirler. Akit Taraflar, nakliye işletmesinin yapılan ihlalden makul ölçüde sorumlu tutulamayacağına dair her delili göz önünde bulundurabilir.

5. İşletmeler, yük sevkiyatçıları, nakliye komisyoncuları, tur operatörleri, ana yüklenici, alt yüklenici ve sürücü istihdam büroları; sözleşme yoluyla üzerinde anlaşılan taşıma zaman çizelgelerinin bu Anlaşmaya uygun şekilde olmasını sağlarlar.”

### **Madde 12 (Anlaşmanın uygulanmasını sağlayacak tedbirler)**

*AETR'nin 12. maddesinin (a)ila (c)fıkralarını aşağıdaki şekilde değiştiriniz:*

“(a) Akit Tarafların yetkili mercileri kontrolleri aşağıdaki şekilde düzenler:

(i) Her takvim yılında bu Anlaşmanın uygulandığı taşıt sürücülerinin çalıştığı günlerin asgari %1'ini kapsayacaktır. Bu oranlar 1 Ocak 2011 tarihinden itibaren en az %2'ye, 1 Ocak 2012 tarihinden itibaren ise en az %3' yükselecektir.

(ii) Kontrol edilen toplam çalışma günlerinin en az %15'i karayolunda ve en az %25'i işletme mekânlarında olacaktır. 1 Ocak 2010 tarihinden

İtibaren kontroller, toplam çalışma günlerinin sayısının %30'undan az olmamak koşuluyla karayolunda, %50'den az olmamak koşuluyla işletme mekânlarında gerçekleştirilecektir.

(b) Karayolunda yapılan kontrollerin öğeleri:

- (i) Günlük ve haftalık taşıt kullanma sürelerini, kesintileri ile günlük ve haftalık dinlenme sürelerini;
- (ii) Gerektiğinde, taşıtta olması gereken önceki günlere ait kayıt sayfalarını ve/veya aynı dönem için sürücü kartında ve/veya kontrol aygıtının hafızasında ve/veya bilgisayar çıktılarında depolanmış veriyi;
- (iii) Kontrol aygıtının doğru işlemesini

içerir.

Bu kontroller, seyahatin başlangıç noktası veya varış noktası ya da takografin tipi dikkate alınmaksızın, mukim olsun olmasın tüm taşıtlar, işletmeler ve sürücüler için ayırım yapılmadan yürütülür.

(c) İşletme mekânlarındaki kontroller, karayolu kontrollerine tabi öğeler ve Ek'in 11 inci maddesinin ikinci fıkrasına uygun olmanın yanı sıra:

- (i) Haftalık dinlenme sürelerini ve söz konusu dinlenme süreleri arasındaki sürüş sürelerini;
- (ii) Sürüş saatlerindeki iki haftalık kısıtlamaları;
- (iii) Sekizinci maddenin altıncı fıkrası gereğince azaltılmış haftalık dinlenme sürelerinin telafisini;
- (iv) Kayıt sayfalarının kullanımını ve/veya taşıt ünitesi ve sürücü kartı verilerini ve çıktılarını ve/veya sürücülerin çalışma sürelerinin düzenlenişini

de kapsar.

*AETR'nin 12. maddesine 6 ila 8 arasında yeni paragraflar ekleyiniz:*

“6. (a) Bir Akit Taraf, bu Anlaşmanın henüz cezalandırılmamış bir ihlalini kendi topraklarında fark ederse, bu ihlal başka bir Akit Tarafın veya üçüncü bir ülkenin topraklarında gerçekleşmiş olsa dahi, yetkili mercilerine sürücüyü bu ihlal için cezalandırma yetkisi verir ;

(b) Bir Akit Taraf, bu Anlaşmanın henüz cezalandırılmamış bir ihlalini kendi topraklarında fark ederse, bu ihlal başka bir Akit Tarafın veya üçüncü bir ülkenin topraklarında gerçekleşmiş olsa dahi, yetkili mercilerine işletmeyi bu ihlal için cezalandırma yetkisi verir;

İstisna olarak, ihlalin diğer bir Akit Taraf veya Anlaşmaya taraf olmayan ülkedeki bir işletme tarafından gerçekleştirilmiş olduğunu tespit edilmesi halinde, cezaların uygulanması, ilgili Taraflar arasındaki ikili karayolu taşımacılığı anlaşmasında öngörülen usule uygun yapılır.

Akit Taraflar, 2011'den başlayarak, altıncı maddenin b fıkrasındaki istisnayı ortadan kaldırma olasılığını, bütün Akit Tarafların hazır olması temelinde inceleyecektir.

7. Bir Akit Taraf belirli bir ihlale ilişkin işlemleri başlattığında veya bir ceza uyguladığında, sürücüyü gerekçe konusunda yazılı olarak bilgilendirir.

8. Akit Taraflar, işletmeler veya bağlantılı yük sevkiyatçıları, nakliye komisyoncuları, tur operatörleri, ana yükleniciler, alt yükleniciler ve sürücü istihdam büroları tarafından gerçekleştirilen bu Anlaşmanın ihlalleri için mali cezaları da içeren orantılı bir cezalandırma sisteminin yürürlükte olmasını temin ederler.”

*AETR’ye yeni 12A, 13A ve 22B maddelerini ekleviniz:*

**“Madde 12A (Örnek standart formlar)**

1. Uluslararası karayolu kontrollerini kolaylaştırmak amacıyla, gerektiğinde kullanılmak üzere, bu Anlaşmanın Ek’ine ilave edilecek yeni bir Ek-3 ile örnek standart formlar getirilecektir. Bu formlar 22B maddesinde tanımlanan usule uygun olarak getirilecek ya da değiştirilecektir.

2. Ek-3’te gösterilen örnek formların hiçbir surette bağlayıcılığı bulunmamaktadır. Ancak, kullanıldıkları takdirde, tanımlandığı gibi içeriğe, özellikle maddelerin numaralandırılmasına, sıralanmasına ve madde başlıklarına riayet edilir.

3. Akit Taraflar, ulusal veya bölgesel gereklilikleri karşılamak amacıyla söz konusu verilere ek bilgiler ilave edebilirler. Söz konusu ek bilgiler hiçbir koşulda diğer bir Akit Taraf ülkesinden veya üçüncü bir ülkeden başlayan ulaşım için istenmemelidir. Bu amaçla, bunlar form üzerinde uluslararası trafik için tanımlanmış verilerden tamamen ayrı yer almalıdır.

4. Bu formlar, bu Anlaşmaya taraf olan Akit Tarafların topraklarında yürütülen herhangi bir karayolu kontrolünde kabul edilir.

**Madde 13A(Geçici hükümler)**

Bu Anlaşma Ekinin 12 nci maddesinin 7(a) ve 7(b) fıkralarının sonunda atıfta bulunulan hükümler bu değişikliğin yürürlüğe girmesinden üç ay sonra uygulanır.”

**Madde 22B (Eke Ek 3’ün değiştirilmesi usulü)**

1. Bu Anlaşmanın Ek’inin Ek 3’ü aşağıdaki usule uygun olarak değiştirilir.

2. Bu Anlaşmanın 12A maddesi uyarınca örnek formların Eke Ek 3’e dâhil edilmesine ya da mevcut formların değiştirilmesine yönelik herhangi bir teklif, kabul için Avrupa Ekonomik Komisyonu Karayolu Taşımacılığı Çalışma Grubu’na iletilir. Teklif, mevcut bulunan ve oy kullanan Akit Tarafların oy çokluğu ile onaylandığı takdirde, kabul edilmiş sayılır.

Avrupa Ekonomik Komisyonu sekreteryası bu Anlaşmanın Akit Taraflarının yetkili mercilerini bu şekilde kabul edilmiş herhangi bir değişiklik hakkında resmen bilgilendirir ve aynı zamanda bu bilgiyi, ilgili metnin bir örneği ile birlikte Genel Sekretere iletir.

3. Bu şekilde kabul edilmiş herhangi bir örnek form, bu bilginin bu Anlaşmanın Akit Taraflarına iletildiği tarihten üç ay sonra kullanılabilir.”



## **Bölüm 2**

### **AETR Ek'inde Yapılan Değişiklikler**

*(21 inci maddesinin 8 inci fıkrasında tanımlanan usule göre)*

#### **Madde 11**

*AETR Ek'inin 11 inci maddesinin 2 nci fıkrasını aşağıda belirtilen şekilde değiştiriniz:*

“2. (a) İşletme, kayıt sayfalarını ve 12 nci maddenin 1 inci fıkrasına uygun alınan çıktılarını, kullanım tarihinden itibaren en az bir yıl süre ile kronolojik ve okunur bir şekilde muhafaza eder ve bunların kopyalarını talepte bulunan ilgili sürücülere verir. İşletme ayrıca, sürücü kartlarından alınan indirilmiş verilerin örneklerini ve bu örneklerin basılmış halini de talepte bulunan ilgili sürücülere verir. Yetkili denetim görevlileri elemanları tarafından istenmesi halinde söz konusu kayıt sayfaları, çıktılar ve indirilmiş veriler ibraz edilir ya da teslim edilir.

(b) Bu Eke Ek 1B'ye uygun olan bir kontrol aygıtının takılı olduğu taşıtları kullanan ve işbu Anlaşmanın kapsamına giren bir işletme:

(i) Tüm verilerin taşıt biriminden ve sürücü kartından Akit Tarafça öngörüldüğü üzere düzenli olarak indirilmesini ve söz konusu işletmeler tarafından veya bu işletmeler için yapılan faaliyetlere ilişkin tüm verilerin indirilmesini sağlamak amacıyla, ilgili verilerin daha sık indirilmesini sağlar.

(ii) Gerek taşıt biriminden, gerekse sürücü kartından indirilmiş tüm verilerin kayıttan sonra en az 12 ay saklanması ve denetim görevlisi tarafından istenmesi halinde bu verilerin işletme mekânında doğrudan ya da uzaktan erişilebilir olmasını sağlar.

Bu bent gereğince, “indirilmiş” kavramı, Eke Ek 1B'nin 1. Bölüm'ü (t) maddesinde yer alan tanıma uygun şekilde yorumlanır.”

#### **Madde 12**

*AETR Ek'inin 12. maddesinin 1. fıkrasında:*

- *Yalnızca Fransızca versiyonunda 2. ve 3. bentleri aşağıda belirtilen şekilde değiştiriniz:*

“En cas d'endommagement d'une feuille ou d'une carte de conducteur qui contient des enregistrements, les conducteurs doivent joindre la feuille ou la carte de conducteur endommagée à la feuille de réserve ou à une feuille appropriée utilisée pour la remplacer.

En cas d'endommagement, de mauvais fonctionnement, de perte ou de vol de la carte de conducteur, les conducteurs doivent, dans les sept jours calendaires, en demander le remplacement auprès des autorités compétentes de la Partie contractante dans laquelle ils ont leur résidence normale.”

— *Yalnızca İngilizce versiyonun 2. bendinde:*

*“Temporary(Geçici)” kelimesini “appropriate(uygun)” kelimesiyle değiştiriniz.”*

*AETR Ek'inin 12. maddesinin 2. fıkrasını aşağıda belirtilen şekilde değiştiriniz:*

“2. (a) Sürücüler, taşıtı teslim aldıkları andan itibaren sürüş yaptıkları her gün, kayıt sayfası veya sürücü kartı kullanırlar. Başka bir şekilde müsaade edilmedikçe, kayıt sayfası veya sürücü kartı, günlük çalışma süresinin sonuna kadar çıkartılmaz. Gerek kayıt sayfası gerekse sürücü kartı, kastedilen süreden daha uzun bir süreyi kapsayacak şekilde kullanılamaz.

Eke Ek 1B'ye uygun olarak takograf cihazı takılı bir taşıtı birden fazla sürücü kullanıyorsa, her sürücü, kendi sürücü kartının takografıta doğru boşluğa yerleştirilmiş olmasını sağlar.

(b) Sürücü, taşıttan uzakta olması nedeniyle taşıta takılı cihazı kullanamıyorsa, aşağıda 3. fıkranın (b), (c) ve (d) numaralı alt bentlerinde belirtilen zaman aralıklarını:

- (i) Eğer taşıtta Eke Ek 1'e uygun bir kontrol aygıtı takılı ise, kayıt sayfasına elle, otomatik kayıt yolu ile veya diğer vasıtalarla okunaklı ve sayfayı kirlilemeden; veya
- (ii) Eğer taşıtta Eke Ek 1B'ye uygun bir kontrol aygıtı takılı ise, sürücü kartına kayıt ekipmanında sağlanmış manüel giriş imkânını kullanmak suretiyle

girer.

(c) Taşıtı birden fazla sürücü kullanıyorsa, aşağıda 3. fıkranın (b), (c) ve (d) alt bentlerinde belirtilen bilgilerin fiilen taşıtı kullanan sürücüye ait olması için sürücüler, kayıt sayfaları gerektiği şekilde değiştirirler.

*AETR Ek'inin 12. maddesinin 7(a) ve 7(b) fıkralarını aşağıda belirtilen şekilde değiştiriniz:*

“7. (a) Eke Ek 1'e uygun bir kontrol aygıtı takılı bir taşıtın sürücüsü, denetim görevlisi istediğinde, aşağıdakileri sağlayabilmelidir:

- (i) O haftaya ait kayıt sayfaları ve sürücü tarafından kullanılmış önceki 15 takvim gününe ait kayıt sayfaları;
- (ii) Varsa sürücü kartı, ve
- (iii) Anlaşma gereğince o haftaya ve önceki 15 takvim gününe ait elle yapılan kayıt ve çıktı.

Bu Anlaşma'nın 13A maddesinde tanımlanan uygulama tarihi, (i) ve (iii) alt bentlerinde atıfta bulunulan zaman aralıkları, içinde bulunulan günü ve önceki 28 takvim gününü kapsar.

(b) Eke Ek 1B'ye uygun olan bir kontrol aygıtı takılı bir taşıtın sürücüsü denetim görevlisi istediğinde aşağıdakileri sağlayabilmelidir:

(i) Sahibi olduğu sürücü kartı ve

(ii) Anlaşma gereğince o haftaya ve önceki 15 takvim gününe ait elle yapılan kayıt ve çıktı;

(iii) Eke Ek 1'e uygun olan kontrol aygıtı takılı taşıtı kullandığı süre önceki (a) bendinde atıfta bulunduğu gibi aynı süreye karşılık gelen kayıt sayfaları.

Bu Anlaşma'nın 13A maddesinde tanımlanan uygulama tarihi, (ii) alt bendinde atıfta bulunulan zaman aralıkları, içinde bulunulan günü ve önceki 28 takvim gününü kapsar.”

### **Madde 13**

*AETR Ek'inin 13. maddesinin 2. fıkrasını aşağıda belirtilen şekilde değiştiriniz:*

“2. (a) Kontrol aygıtı kullanılamaz durumdaysa veya hatalı çalışıyorsa; sürücü, kontrol aygıtı ile doğru bir şekilde kaydedilmeyen veya yazılmayan çeşitli sürelerle ait tüm bilgileri, sürücünün tanımlanmasını sağlayacak verileri (ismi ve ehliyetinin numarası veya ismi ve sürücü kartının numarası) gireceği kayıt sayfasına veya sayfalarına ya da kayıt sayfası veya sürücü kartına iliştilerecek geçici bir sayfaya kaydeder ve imzalar.

(b) Sürücü kartı hasar görür, bozulur, kaybolur, çalınır veya sürücünün yanında değilse; sürücü,

(i) Seyahatinin başlangıcında, kullandığı taşıtın özelliklerinin çıktısını alır ve bu çıktı üzerine aşağıdaki bilgileri girer:

- sürücünün tanımlanmasını sağlayacak verileri (ismi ve ehliyetinin numarası veya ismi ve sürücü kartının numarası ) ve imzasını;
- 12. maddenin 3. fıkrasının 2. bendinin (b), (c) ve (d) alt bentlerinde atıfta bulunulan süreleri;

(ii) Seyahatinin sonunda, kontrol aygıtı ile kaydedilmiş süreyle ilgili bilgileri yazdırır, takograf ile kaydedilmediği durumlarda seyahatinin başlangıcında alınan çıktıdan itibaren diğer işler, hazır bulunma ve dinlenme sürelerini kaydeder ve bu doküman üzerine kendisini tanıttığı bilgileri (ismi ve ehliyetinin numarası veya ismi ve sürücü kartının numarası) girer ve imzalar.”

### **Bölüm 3**

#### **AETR'nin Eke Ek'lerinde yapılan değişiklikler**

(22. maddede tanımlanan usule göre)

#### **Eke Ek 1**

(İmalat, test, kurulum ve muayene için gerekenler)

*Yalnızca Rusça versiyonunda III. Bölüm, C Kısmı, dördüncü fıkranın a) bendinin iii) alt bendinin ilk maddesini aşağıdaki ile değiştiriniz:*

« - время ожидания, т.е. период, в течение которого водители не обязаны оставаться на своих рабочих местах, иначе как для реагирования на возможные сигналы к началу или возобновлению вождения либо к выполнению другой работы, »

#### **Eke Ek 2 (ONAY İŞARETLERİ VE SERTİFİKALAR)**

*1. fıkranın I maddesindeki " Onay İşareti" listesine aşağıdaki ülkeleri ekleyiniz:*

Arnavutluk	54
Ermenistan	55
Karadağ	56
San Marino	57
Monako	59

*"Sırbistan ve Karadağ 10" yerine:*

Sırbistan 10 yazınız.

#### **Eke Yeni Ek 3**

*AETR'nin Eke Ek 2'den sonra aşağıdaki gibi yeni bir Ek 3 yerleştiriniz:*

#### **“ÖRNEK FORMLAR**

İşbu Anlaşmanın 12A maddesi gereğince, karayolu taşıyıcıları karayolu kontrollerini kolaylaştırmak amacıyla aşağıdaki örnek formları kullanabilirler:

1. FAALİYET BEYAN FORMU sürücünün hastalık izninde veya yıllık izinde olduğunda ya da işbu Anlaşmanın 2. maddesinde tanımlandığı üzere AETR kapsamı dışında kalan bir taşıtı kullandığında kullanılmalıdır.

Kullanım talimatları (mümkün olduğunda formun arkasından çoğaltılabilir)

(a) Bu formdaki tüm boşluklar seyahate başlamadan önce nakliye şirketi ve ilgili sürücü tarafından doldurulmalıdır.

(b) Form metninde değişiklik yapılamaz.

(c) Formun geçerli olabilmesi için nakliye şirketinin yetkili temsilcisi ve sürücünün kendisi tarafından imzalanması gerekmektedir. Bireysel işletmeler için sürücü bir kez işletme adına ve bir kez de kendi adına formu imzalar. Yalnızca imzalanmış orijinal form geçerlidir.

(d) Form, işletme logosu taşıyan kâğıda basılabilir. 1-5. bölümler önceden basılabilir. Altında imzası bulunan kişinin imzası, işletme mührü yerine geçmez, ancak mühür ile birlikte geçerlilik kazanır.

(e) Her türlü ilave ulusal ya da bölgesel bilgi, formun arkasına dahil edilmelidir.

(f) Form İngilizce veya Fransızca dilleri dışında bir dide düzenlenmişse, ulusal dildeki başlık, İngilizce veya Fransızca başlıkların altında yer almalıdır. Form gövdesindeki bölüm başlıkları, orijinal belge İngilizce dışında bir dilde düzenlenmişse İngilizce olarak tekrar edilmelidir (ilişikteki örneğe bakınız).

2. (olası bir diğer form için ayrılmıştır)... ”

AETR'nin EKE EK 3'ü

**FAALİYET BEYAN FORMU\***

(561 SAYILI AK YÖNETMELİĞİ VEYA AETR\*\*)

Latin harfleri ile doldurulup, seyahat öncesi imzalanmalıdır

Gerektiğinde orijinal kontrol aygıtı kayıtları ile birlikte saklanmalıdır

**HATALI YAPILMIŞ BEYANLAR ANLAŞMAYI AYKIRIDIR**

**İşletme tarafından doldurulması gereken bölüm**

1. İşletmenin adı.....

2. Adres, posta kodu, şehir

.....

.....

Ülke:

3. Telefon numarası (uluslararası alan kodu dahil) .....

4. Faks numarası (uluslararası alan kodu dahil) .....

5. E-posta adresi.....

**Ben altta imzası bulunan kişi olarak:**

6. Adı, soyadı:.....

7. İşletmedeki pozisyonu:.....

**Sürücüyle ilgili olarak aşağıdakileri bildiririm:**

8. Adı, Soyadı: .....

9. Doğum tarihi (gün/ay/yıl):.....

10. Ehliyet, kimlik veya pasaport no:.....

11. İşletmede çalışmaya başladığı tarih: (gün/ay/yıl).....

- 12.....den(saat/gün/ay/yıl) .....
- 13.....e kadar (saat/gün/ay/yıl) .....
14.  hastalık izindeydi \*\*\*
15.  yıllık izindeydi\*\*\*
16.  izinli veya tatildeydi \*\*\*
17.  561/2006/AT sayılı Tüzük veya AETR kapsamı dışındaki bir aracı kullandı \*\*\*
18.  araç kullanmaktan başka bir iş yaptı \*\*\*
19.  hazır durumdaydı \*\*\*
- 20.Yer:.....Tarih:.....
- İmza:

21. Ben, sürücü olarak, yukarıda sözü edilen süre zarfında 561/2006/AT sayılı Tüzük veya AETR kapsamında bir aracı kullanmadığımı teyit ederim.

22.Yer:.....Tarih:.....

Sürücünün imzası

\* Bu form aşağıda belirtilen adresten elektronik ve basılı olarak elde edilebilir:  
<http://www.unece.org/trans/main/sc1/aetr.html>

\*\* Uluslararası Karayolu Taşımacılığı Yapan Taşıtlarda Çalışan Personelin Çalışmalarına ilişkin Avrupa Anlaşması (AETR)

\*\*\* Yalnızca bir kutu seçiniz.

