

**Ο περί της Ευρωπαϊκής Συμφωνίας αναφορικά με την Εργασία Πληρωμάτων Οχημάτων που Απασχολούνται στις Διεθνείς Οδικές Μεταφορές (ΑΕΤΡ) και Πρωτόκολλο Υπογραφής (Κυρωτικός) Νόμος του 2002 εκδίδεται με δημοσίευση στην Επίσημη Εφημερίδα της Κυπριακής Δημοκρατίας σύμφωνα με το Άρθρο 52 του Συντάγματος.**

Αριθμός 29(ΙΙΙ) του 2002

**ΝΟΜΟΣ ΠΟΥ ΚΥΡΩΝΕΙ ΤΗΝ ΕΥΡΩΠΑΪΚΗ ΣΥΜΦΩΝΙΑ  
ΑΝΑΦΟΡΙΚΑ ΜΕ ΤΗΝ ΕΡΓΑΣΙΑ ΠΛΗΡΩΜΑΤΩΝ ΟΧΗΜΑΤΩΝ  
ΠΟΥ ΑΠΑΣΧΟΛΟΥΝΤΑΙ ΣΤΙΣ ΔΙΕΘΝΕΙΣ ΟΔΙΚΕΣ ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ  
(ΑΕΤΡ) ΚΑΙ ΠΡΩΤΟΚΟΛΛΟ ΥΠΟΓΡΑΦΗΣ**

Για σκοπούς συμμόρφωσης με δέσμευση της Δημοκρατίας προς την Ευρωπαϊκή Ένωση για προσχώρηση, μέχρι τις αρχές του 2002, στην Ευρωπαϊκή Συμφωνία αναφορικά με την Εργασία Πληρωμάτων Οχημάτων που Απασχολούνται στις Διεθνείς Οδικές Μεταφορές (ΑΕΤΡ) και Πρωτόκολλο Υπογραφής.

Η Βουλή των Αντιπροσώπων ψηφίζει ως ακολούθως:

Συνοπτικός  
τίτλος.

1. Ο παρών Νόμος θα αναφέρεται ως ο περί της Ευρωπαϊκής Συμφωνίας αναφορικά με την Εργασία Πληρωμάτων Οχημάτων που Απασχολούνται στις Διεθνείς Οδικές Μεταφορές (ΑΕΤΡ) και Πρωτόκολλο Υπογραφής (Κυρωτικός) Νόμος του 2002.

Ερμηνεία.

2. Στον παρόντα Νόμο, εκτός εάν από το κείμενο προκύπτει διαφορετικά— «Συμφωνία» σημαίνει την Ευρωπαϊκή Συμφωνία αναφορικά με την Εργασία Πληρωμάτων Οχημάτων που Απασχολούνται στις Διεθνείς Οδικές Μεταφορές (ΑΕΤΡ) και Πρωτόκολλο Υπογραφής, η οποία έγινε στη Γενεύη την 1η Ιουλίου 1970.

Κύρωση.

3.—(1) Η Συμφωνία της οποίας η υπογραφή από την Κυπριακή Δημοκρατία αποφασίστηκε με την Απόφαση του Υπουργικού Συμβουλίου με Αρ. 55.418 και ημερομηνία 11 Απριλίου 2002, κυρώνεται με τον παρόντα Νόμο.

Πίνακας.  
Μέρος Ι.  
Μέρος ΙΙ.

(2) Το κείμενο της Συμφωνίας στο αγγλικό πρωτότυπο εκτίθεται στο Μέρος Ι του Πίνακα και σε ελληνική μετάφραση στο Μέρος ΙΙ του Πίνακα:

Νοείται ότι, σε περίπτωση αντίθεσης μεταξύ των δύο αυτών κειμένων υπερισχύει το κείμενο στο αγγλικό πρωτότυπο.

Εφαρμογή.  
131(Ι) του 2002.

4. Οι διατάξεις της Συμφωνίας εφαρμόζονται σε συνάρτηση με τον περί Ωρών Οδήγησης και Ανάπαυσης Οδηγών Νόμο του 2002.

Κανονισμοί.

5. Το Υπουργικό Συμβούλιο δύναται να εκδίδει Κανονισμούς με τους οποίους να καθορίζει ο,τιδήποτε χρειάζεται ή είναι δεκτικό καθορισμού για την καλύτερη εφαρμογή της Συμφωνίας.

953

ΠΙΝΑΚΑΣ  
(Άρθρο 2)  
ΜΕΡΟΣ Ι  
(Αγγλικό κείμενο)  
ΜΕΡΟΣ ΙΙ  
(Ελληνικό κείμενο)

EUROPEAN AGREEMENT

concerning

THE WORK OF CREWS OF VEHICLES  
ENGAGED IN INTERNATIONAL ROAD TRANSPORT  
(AETR)

done at Geneva on 1 July 1970

AND PROTOCOL OF SIGNATURE



ACCORD EUROPEEN

relatif

AU TRAVAIL DES EQUIPAGES DES VEHICULES  
EFFECTUANT DES TRANSPORTS INTERNATIONAUX  
PAR ROUTE (AETR)

en date, à Genève, du 1<sup>er</sup> juillet 1970

ET PROTOCOLE DE SIGNATURE

ECONOMIC COMMISSION FOR EUROPE  
INLAND TRANSPORT COMMITTEE

---

EUROPEAN AGREEMENT CONCERNING THE WORK OF CREWS OF VEHICLES  
ENGAGED IN INTERNATIONAL ROAD TRANSPORT (AETR)

AND PROTOCOL OF SIGNATURE

done at Geneva on 1 July 1970

NATIONS UNIES



UNITED NATIONS

COMMISSION ÉCONOMIQUE POUR L'EUROPE  
COMITÉ DES TRANSPORTS INTÉRIEURS

---

ACCORD EUROPÉEN RELATIF AU TRAVAIL DES ÉQUIPAGES DES VÉHICULES  
EFFECTUANT DES TRANSPORTS INTERNATIONAUX PAR ROUTE (AETR)

ET PROTOCOLE DE SIGNATURE

en date, à Genève, du 1<sup>er</sup> juillet 1970

PROTOCOL OF SIGNATURE



PROTOCOLE DE SIGNATURE

## PROTOCOL OF SIGNATURE

When signing the European Agreement concerning the Work of Crews of Vehicles engaged in International Road Transport, the undersigned, duly authorized, have agreed on the following:

The Contracting Parties declare that this Agreement is without prejudice to such provisions as may, if appropriate, subsequently be drawn up in the matter of the duration and spread-over of work.

as article 4 of the Agreement

The provisions of article 4, paragraph 1, shall not be construed as rendering applicable, outside the State in which the vehicle performing the transport operation is registered, any prohibition of traffic on certain days or at certain hours which may apply in that State to certain categories of vehicles. The provisions of article 4, paragraph 2, shall not be construed as preventing a Contracting Party from enforcing in its territory the provisions of its domestic laws and regulations which prohibit certain categories of vehicle traffic on certain days or at certain hours.

Every Contracting Party which, being a Party to a special agreement as referred to in article 4, paragraph 2, of this Agreement, authorizes international transport operations beginning and ending in the territories of the Parties to the said special agreement by vehicles registered in the territory of a State which, being a Contracting Party to this Agreement, is not a Party to the said special agreement may make it a condition for the conclusion of bilateral or multilateral agreements authorizing such transport operations that the crews performing those operations shall, in the territories of States Parties to the said special agreement, comply with the provisions of the said special agreement.

ad article 12 of the Agreement

The undersigned undertakes to discuss after the Agreement has entered into force the insertion therein, by means of an amendment, of a clause providing for the use of a control device of approved type which when placed on the vehicle would so far as possible replace the individual control book.

ad article 14 of the Agreement

The Contracting Parties recognize that it would be desirable for:

- each Contracting Party to adopt the measures necessary to enable it to institute proceedings on account of breaches of the provisions of the Agreement not only if the breaches are committed in its territory, but also if they are committed in the territory of another State during an international road transport operation performed by a vehicle which the Contracting Party has registered;
- them to afford one another assistance for the purpose of imposing penalties for breaches committed.

ad annex to the Agreement

Notwithstanding paragraph 4 of the general provisions of the annex to this Agreement, Switzerland may dispense with the requirement that employers must sign the weekly reports in the individual control book.

IN WITNESS WHEREOF, the undersigned, being duly authorized thereto, have signed this Protocol.

DONE at Geneva, this first day of July nineteen hundred and seventy, in a single copy, in the English and French languages, the two texts being equally authentic.

EN FOI DE QUOI, les soussignés, à ce dûment autorisés, ont signé le présent Protocole.

FAIT à Genève, le premier juillet mil neuf cent soixante-dix, en un seul exemplaire, en langues anglaise et française, les deux textes faisant également foi.

EUROPEAN AGREEMENT CONCERNING THE WORK OF CREWS OF VEHICLES  
ENGAGED IN INTERNATIONAL ROAD TRANSPORT (AETR)

THE CONTRACTING PARTIES,

BEING DESIROUS of promoting the development and improvement of the international transport of passengers and goods by road,  
CONVINCED OF the need to increase the safety of road traffic, to make regulations governing certain conditions of employment in international road transport in accordance with the principles of the International Labour Organisation, and jointly to adopt certain measures to ensure the observance of those regulations,  
 HAVE AGREED as follows:

Article 1

Definitions

For the purposes of this Agreement

- (a) "vehicle" means any motor vehicle or trailer; this term includes any combination of vehicles;
- (b) "motor vehicle" means any self-propelled road vehicle which is normally used for carrying persons or goods by road or for drawing, on the road, vehicles used for the carriage of persons or goods; this term does not include agricultural tractors;
- (c) "trailer" means any vehicle designed to be drawn by a motor vehicle and includes semi-trailers;
- (d) "semi-trailer" means any trailer designed to be coupled to a motor vehicle in such a way that part of it rests on the motor vehicle and that a substantial part of its weight and of the weight of its load is borne by the motor vehicle;
- (e) "combination of vehicles" means coupled vehicles which travel on the road as a unit;
- (f) "permissible maximum weight" means the maximum weight of the laden vehicle declared permissible by the competent authority of the State in which the vehicle is registered;



(g) "road transport" ["carriage by road"] means \* 2<sup>nd</sup> Amendment

(i) any journey by road of a vehicle, whether laden or not, intended for the carriage of passengers and having more than eight seats in addition to the driver's seat;

(ii) any journey by road of a vehicle, whether laden or not, intended for the carriage of goods;

(iii) any journey which involves both a journey as defined in either (i) or (ii) of this definition and, immediately before or after the said journey, the conveyance of the vehicle by sea, rail, air or inland waterway;

(h) "international road transport" ["international carriage by road"] means road transport which involves the crossing of at least one frontier;

(i) "regular passenger services" means services for the transport of passengers at specified intervals or specified routes; such services may take up or set down passengers at predetermined stopping points. \* Second Amendment

Terms of carriage covering in particular operating schedules (timetables, frequency), tariffs and the obligation to carry shall be specified in operating rules or equivalent documents approved by the competent public authorities of the Contracting Parties and published by the carrier before they are put into effect, in so far as such terms are not already laid down in laws and regulations or in administrative provisions.

Any service by whatever person organized catering only for specific categories of passengers to the exclusion of others, such as a service for the carriage of workers to and from their place of work and of schoolchildren to and from school, shall also be treated as a regular service in so far as it complies with the conditions set out in the first sub-paragraph of this definition.

(j) "driver" means any person, whether wage-earning or not, who drives the vehicle even for a short period, or who is carried on the vehicle in order to be available for driving if necessary;

(k) "crew member" means the driver or either of the following, whether wage-earning or not

(i) a driver's mate, i.e. any person accompanying the driver in order to assist him in certain manoeuvres and habitually taking an effective part in the transport operations, though not a driver in the sense of paragraph (j) of this article;

(ii) a conductor, i.e. any person who accompanies the driver of a vehicle engaged in the carriage of passengers and is responsible in particular for the issue or checking of tickets or other documents entitling passengers to travel on the vehicle;

(l) "week" means ~~any period of seven consecutive days~~ *the 7th day is Sunday*

(m) "daily rest period" means any uninterrupted period in accordance with article 6 of this Agreement during which a crew member may freely dispose of his time;

(n) "off-duty period" means any uninterrupted period of at least fifteen minutes, other than the daily rest period, during which a crew member may freely dispose of his time;

(o) "occupational activities" means the activities represented by items 6, 7 and 7a in the daily sheet of the individual control book shown in the annex to this Agreement.

#### Article 2

##### Scope

1. This Agreement shall apply in the territory of each Contracting Party to all international road transport performed by any vehicle registered in the territory of the said Contracting Party or in the territory of any other Contracting Party.

2. Nevertheless,

(a) if, in the course of an international road transport operation one or more crew members do not leave the national territory in which they normally exercise their occupational activities, the Contracting Party for that territory shall be free not to apply

to him or them the provisions of this Agreement;

(b) unless the Contracting Parties whose territory is used agree otherwise, this Agreement shall not apply to the international road transport of goods performed by a vehicle having a permissible maximum weight not exceeding 3.5 tons;

(c) two Contracting Parties with adjoining territories may agree that the provisions of the domestic laws and regulations of the State in which the vehicle is registered and the provisions of arbitral awards and collective agreements in force in that State shall alone be applicable to international road transport confined to their two territories if the vehicle concerned:

- does not while in one of those territories travel beyond a zone contiguous to the frontier and defined by agreement between the two Contracting Parties as a frontalier zone, or

- crosses one of those territories in transit only;

(d) Contracting Parties may agree that the provisions of the domestic laws and regulations of the State in which the vehicle is registered and the provisions of arbitral awards and collective agreements in force in that State shall alone be applicable to certain international road transport operations confined to their territories and covering a distance of less than 100 km from the point of departure to the point of arrival of a vehicle, and to regular passenger services.

#### Article 3

##### Application of some provisions of the Agreement to road transport performed by vehicles registered in the territories of non-contracting States

1. Each Contracting Party shall apply in its territory, in respect of international road transport performed by any vehicle registered in the territory of a State which is not a Contracting Party to this Agreement, provisions not less strict than those laid down in articles 5, 6, 7, 8, 9, 10 and 11, and in article 12, paragraphs 1, 2, 6 and 7, of this Agreement.

2. However, any Contracting Party shall be free not to apply the provisions of paragraph 1 of this article

- (a) to the international carriage of goods by road by a vehicle whose permissible maximum weight does not exceed 3.5 tons,
- (b) to international road transport confined to its territory and to the territory of an adjoining State which is not a Contracting Party to this Agreement if the vehicle concerned does not while in its territory travel beyond a zone contiguous to the frontier and defined as a frontalier zone or if it crosses its territory in transit only.

#### Article 4

##### General principles

1. In all international road transport to which this Agreement applies, the undertaking and crew members shall observe in the matter of rest periods, driving periods and manning, the rules laid down by domestic laws and regulations in the district of the State in which the crew member normally exercises his occupational activities and by arbitral awards or collective agreements in force in that district; the rest periods and driving periods shall be calculated in conformity with the said laws and regulations, arbitral awards or collective agreements. In so far as the rules thus applicable are not at least as strict as the provisions of articles 6, 7, 8, 9, 10 and 11 of this Agreement the latter provisions shall be observed.
2. Except by special agreement between the Contracting Parties concerned or except to the extent that pursuant to article 2, paragraph 2, of this Agreement certain provisions of this Agreement are not applied, no Contracting Party shall enforce observance of the provisions of its domestic laws and regulations regarding the matters dealt with in this Agreement by undertakings of another Contracting Party, or by crew members of vehicles registered by another Contracting Party, in cases where the said provisions are stricter than those of this Agreement.

*2nd Amendment  
New text*

Article 5

Conditions to be fulfilled by drivers

1. The minimum age of drivers engaged in the international road transport of goods shall be:

(a) for vehicles of a permissible maximum weight not exceeding 7.5 tons, 18 years;

(b) for other vehicles:

(i) 21 years, or

(ii) 18 years where the person concerned holds a certificate of professional competence recognized by the Contracting Party in whose territory the vehicle is registered and confirming the completion of a training course for drivers of vehicles intended for the carriage of goods by road. However, in the case of drivers whose age is less than 21 years any Contracting Party may

- prohibit them from driving such vehicles in its territory even if they hold the certificate aforesaid; or

- restrict permission to drive such vehicles to those who hold certificates which it recognizes as having been issued after the completion of a training course for drivers of vehicles intended for the carriage of goods by road equivalent to the course prescribed by its own domestic laws and regulations.

2. If under the provisions of article 10 of this Agreement two drivers are required to be on board, one of the drivers shall have reached the age of 21 years.

3. Drivers engaged in the international road transport of passengers shall have reached the age of 21 years.

4. Drivers of vehicles shall be responsible and trustworthy. They shall possess sufficient experience and the qualifications essential to the performance of the services required.

Article 6Daily rest period

1. (a) Except in the cases referred to in paragraphs 3 and 4 of this article, every crew member assigned to the international road transport of goods shall have had a daily rest period of not less than eleven consecutive hours in the period of twenty-four hours preceding any time when he is exercising one of his occupational activities.

(b) The daily rest period referred to in sub-paragraph (a) of this paragraph may, not more than twice in the course of any one week, be reduced to not less than nine consecutive hours provided that the rest period can be taken at the crew member's normal place of residence; or, not more than twice in the course of any one week, to not less than eight consecutive hours in cases where for operational reasons the rest period cannot be taken at the crew member's normal place of residence.

2. (a) Except in the cases referred to in paragraphs 3 and 4 of this article, every crew member assigned to the international road transport of passengers shall have had, in the period of twenty-four hours preceding any time when he is exercising one of his occupational activities, either:

(i) a daily rest period of not less than ten consecutive hours, which shall not be reduced during the week; or

(ii) a daily rest period of not less than eleven consecutive hours, which may be reduced twice a week to not less than ten consecutive hours and twice a week to not less than nine consecutive hours, provided that in the latter two cases the transport operation shall include a scheduled break of not less than four consecutive hours, or two scheduled breaks each of not less than two consecutive hours and that during these breaks the crew member shall neither exercise any of his operational activities nor perform any other work as an occupation.

(b) The individual control book referred to in article 12 of this Agreement shall contain particulars showing the daily rest system applied during the current week to the crew member assigned to the international road transport of passengers.

3. If the vehicle is manned by two drivers and has no bunk enabling crew members to lie down comfortably, each crew member shall have had a daily rest period of not less than ten consecutive hours during the period of twenty-seven hours preceding any time when he is exercising one of his occupational activities.

4. If the vehicle is manned by two drivers and has a bunk enabling crew members to lie down comfortably, each crew member shall have had a daily rest period of not less than eight consecutive hours during the period of thirty hours preceding any time when he is exercising one of his occupational activities.

5. The rest periods specified in this article shall be taken outside the vehicle; however, if the vehicle has a bunk enabling crew members to lie down comfortably, the rest periods may be taken on that bunk provided that the vehicle is stationary.

#### Article 7

##### Daily driving period, maximum weekly and fortnightly driving period

1. The total driving time between two consecutive daily rest periods as prescribed by article 6 of this Agreement, which driving time is hereinafter referred to as the "daily driving period", shall not exceed eight hours.
2. In the case of drivers of vehicles other than vehicles as referred to in article 10 of this Agreement the daily driving period may, by derogation from the provisions of paragraph 1 of this article, be extended to nine hours not more than twice in one week.
3. The driving time may not exceed forty-eight hours in one week or ninety-two hours in one fortnight.

#### Article 8

##### Maximum continuous driving periods

1. (a) No continuous driving period shall exceed four hours except where the driver cannot reach a convenient stopping place or his destination; in such a case the driving period

may be extended by not more than thirty minutes, provided that the use of this option does not result in a breach of the provisions of article 7 of this Agreement.

(b) Any driving period which is interrupted daily by breaks not meeting at least the provisions of paragraph 2 or paragraph 3 of this article shall be deemed to be continuous.

2. (a) For drivers of vehicles as referred to in article 10 of this Agreement, driving shall be interrupted for not less than one hour at the end of the period referred to in paragraph 1 of this article.

(b) This break may be replaced by two uninterrupted breaks of not less than thirty minutes each, spaced out over the daily driving period in such a way that the provisions of paragraph 1 of this article are complied with.

3. (a) For drivers of vehicles other than vehicles as referred to in article 10 of this Agreement, and where the daily driving period does not exceed eight hours, driving shall be interrupted for not less than thirty consecutive minutes at the end of the period referred to in paragraph 1 of this article.

(b) This break may be replaced by two uninterrupted breaks of not less than twenty minutes each or by three uninterrupted breaks of not less than fifteen minutes each, which may all be spaced out over the driving period referred to in paragraph 1 of this article or may in part fall within that period and in part immediately follow it.

(c) If the daily driving period exceeds eight hours the driver shall be required to discontinue driving during not less than two uninterrupted periods of thirty minutes.

4. During breaks as referred to in paragraphs 2 or 3 of this article the driver shall not engage in any occupational activity other than supervision of the vehicle and its load. However, if the vehicle is manned by two drivers the requirements of paragraphs 2 or 3 of this article shall be deemed to be met.



if the driver who is having his break does not engage in any of the activities falling under item 7a in the daily sheet of the individual control book referred to in article 12 of this Agreement.

Article 9

Weekly rest period

1. In addition to the daily rest periods referred to in article 6 of this Agreement, every crew member shall have a weekly rest period of not less than twenty-four consecutive hours which shall be immediately preceded or followed by a daily rest period conforming to the provisions of the said article 6.

2. (a) However, during the period from 1 April to 30 September inclusive the weekly rest period referred to in paragraph 1 of this article may be replaced, for crew members of vehicles used for the international road transport of passengers, by a rest period of not less than sixty consecutive hours to be taken in full before the expiry of any maximum period of fourteen consecutive days. This rest period shall be immediately preceded or followed by a daily rest period conforming to the provisions of article 6 of this Agreement.

(b) The provisions of this paragraph shall not apply to crew members of vehicles used on regular passenger services.

Article 10

Manning

In the case of

(a) a combination of vehicles including more than one trailer or semi-trailer; or of

(b) a combination of vehicles used for the carriage of passengers where the permissible maximum weight of the trailer or semi-trailer exceeds 5 metric tons; or of

(c) a combination of vehicles used for the carriage of goods where the permissible maximum weight of the combination of vehicles exceeds 20 metric tons,

the driver shall be accompanied by another driver from the start of the journey, or be replaced by another driver after 450 km, if the distance to be travelled between two consecutive daily rest periods exceeds 450 km.

Article 11

Exceptional cases

Provided that there is no detriment to road safety, the driver may depart from the provisions of articles 6, 7, 8 and 10 of this Agreement in case of danger, in case of force majeure, to render aid, or as a result of a breakdown, to the extent necessary to ensure the safety of persons, of the vehicle or of its load and to enable him to reach a suitable stopping place or, according to circumstances, the end of his journey. The driver shall record in the individual control book the nature of and reason for his departure from those provisions.

Article 12

Individual control book

1. Every driver or driver's mate shall enter in an individual control book, as the day proceeds, a record of his occupational activities and rest periods. He shall keep the book with him and produce it whenever required by the control authorities.
2. The specifications with which the control book must comply and the requirements to be met in keeping the records are set out in the annex to this Agreement.
3. The Contracting Parties shall take all necessary measures concerning the issue and control of individual control books, and, in particular, measures required to prevent the simultaneous use of two such books by the same crew member.
4. Every undertaking shall keep a register of the individual control books it uses; the register shall show at least the name of the driver or driver's mate to whom the book is issued, the driver's or driver's mate's signature in the margin, the number of the book, the date of issue to the driver or driver's mate and the date of the last daily sheet completed by the driver or driver's mate before final return of the control book to the undertaking after use.

5. Undertakings shall keep the used books for a period of not less than twelve months after the date of the last entry and shall produce them together with the registers of issue, at the request of the control authorities.
6. At the beginning of an international road transport operation every driver or driver's mate shall have with him an individual control book conforming to the specifications in the annex to this Agreement, in which the data relating to the seven days preceding that on which the transport operation begins shall be entered. However, if domestic laws and regulations of the State where the driver or driver's mate exercises his occupational activities do not prescribe the obligation to use an individual control book conforming to the specifications in the annex to this Agreement for road transport operations which are not international, it will suffice if the data relating to the "uninterrupted rest period before coming on duty" and the "daily driving periods" during the seven days concerned appear against items 12 and 13 of the daily sheets or in the weekly report of the individual control book conforming to the specifications in the annex to this Agreement.
7. It shall be open to any Contracting Party, in the case of a vehicle registered in a State which is not a Contracting Party to this Agreement, merely to require, in lieu of an individual control book conforming to the specifications in the annex to this Agreement, papers made out in the same form as the daily sheets of the said book.

#### Article 17

##### Supervision by the undertaking

1. The undertaking shall so organize road transport operations that crew members are able to comply with the provisions of this Agreement.
2. It shall make a regular check of driving periods, hours of other work and rest periods by referring to all documents at its disposal such as the individual control books. Should it discover any breach of this Agreement it shall take prompt action to end it and to avoid its repetition, for example by changing hours of work and routes.

Article 14Measures of enforcement of the Agreement

1. Each Contracting Party shall adopt all appropriate measures to ensure observance of the provisions of this Agreement, in particular by road checks and checks performed on the premises of undertakings. The competent administrations of the Contracting Parties shall keep one another informed of the general measures adopted for this purpose.
2. The Contracting Parties shall assist one another with a view to ensuring due and proper implementation of this Agreement and effective control; in particular, each Contracting Party undertakes to verify by spot checks of the individual control books that the requirements of this Agreement are being observed during international road transport performed by vehicles registered in its territory.
3. If a Contracting Party discovers a serious breach of the provisions of this Agreement committed by a person residing in the territory of another Contracting Party, the administration of the first Party shall inform the administration of the other Party of the breach discovered and of the penalty, if any, imposed.

Article 15Transitional provisions

If this Agreement enters into force under the provisions of its article 16, paragraph 4, before 31 December 1973, the Contracting Parties agree that until that date:

- (a) by derogation from the provisions of article 7, paragraphs 1 and 2, of this Agreement the total driving time (daily driving period) between two consecutive daily rest periods as prescribed by article 6 of this Agreement shall not exceed nine hours, whatever the vehicle or combination of vehicles driven;
- (b) any reference made in this Agreement to the provisions of its article 7, paragraphs 1 and 2, shall be construed as being made to the provisions of sub-paragraph (a) of this article.

Final provisionsArticle 16

1. This Agreement shall be open for signature until 31 March 1971 and thereafter for accession, by States members of the Economic Commission for Europe and States admitted to the Commission in a consultative capacity under paragraph 8 of the Commission's terms of reference.
2. This Agreement shall be ratified.
3. The instruments of ratification or accession shall be deposited with the Secretary-General of the United Nations.
4. This Agreement shall enter into force on the one hundred and eightieth day after the date of deposit of the eighth instrument of ratification or accession.
5. In respect of each State which ratifies, or accedes to, this Agreement after the deposit of the eighth instrument of ratification or accession as referred to in paragraph 4 of this article, the Agreement shall enter into force one hundred and eighty days after the deposit by that State of its instrument of ratification or accession.

Article 17

1. Any Contracting Party may denounce this Agreement by notice addressed to the Secretary-General of the United Nations.
2. The denunciation shall take effect six months after the date on which the Secretary-General receives notice thereof.

Article 18

This Agreement shall cease to have effect if for any period of twelve consecutive months after its entry into force the number of Contracting Parties is less than three.

Article 19

1. Any State may, at the time of signing this Agreement or of depositing its instrument of ratification or accession or at any time thereafter, declare by notification addressed to the Secretary-General of the United Nations that the validity of the Agreement shall be extended to all or any of the territories

for the international relations of which it is responsible. The Agreement shall apply to the territory or territories named in the notification as from the one hundred and eightieth day after receipt of the notification by the Secretary-General or, if on that day the Agreement has not yet entered into force, as from the date of its entry into force.

2. Any State which has made a declaration under the preceding paragraph making this Agreement applicable to a territory for whose international relations it is responsible may denounce the Agreement separately in respect of that territory in conformity with the provisions of article 17 hereof.

Article 20

1. Any dispute between two or more Contracting Parties concerning the interpretation or application of this Agreement shall so far as possible be settled by negotiation between them.

2. Any dispute which is not settled by negotiation shall be submitted to arbitration if any one of the Contracting Parties concerned in the dispute so requests and shall accordingly be referred to one or more arbitrators selected by agreement between the Parties in dispute. If within three months from the date of the request for arbitration the Parties in dispute are unable to agree on the selection of an arbitrator or arbitrators, any of those Parties may request the Secretary-General of the United Nations to appoint a single arbitrator to whom the dispute shall be referred for decision.

3. The decision of the arbitrator or arbitrators appointed under the preceding paragraph shall be binding on the Contracting Parties in dispute.

Article 21

1. Any State may, at the time of signing, ratifying, or acceding to, this Agreement, declare that it does not consider itself bound by article 20, paragraphs 2 and 3 hereof. The other Contracting Parties shall not be bound by the said paragraphs with respect to any Contracting Party which has entered such a reservation.

2. If at the time of depositing its instrument of ratification or accession a State enters a reservation other than that provided for in paragraph 1 of this article, the Secretary-General of the United Nations shall communicate the reservation to the States which have previously deposited

their instruments of ratification or accession and have not since denounced this Agreement. The reservation shall be deemed to be accepted if none of the said States has, within six months after such communication, expressed its opposition to acceptance of the reservation. Otherwise the reservation shall not be admitted, and, if the State which entered the reservation does not withdraw it the deposit of that State's instrument of ratification or accession shall be without effect. For the purpose of the application of this paragraph the opposition of States whose accession or ratification is, in virtue of this paragraph without effect by reason of reservations entered by them, shall be disregarded.

3. Any Contracting Party whose reservation has been adopted in the Protocol of signature of this Agreement or who has entered a reservation pursuant to paragraph 1 of this article, or made a reservation which has been accepted pursuant to paragraph 2 of this article may at any time withdraw such reservation by a notification addressed to the Secretary-General.

#### Article 22

1. After this Agreement has been in force for three years any Contracting Party may, by a notification addressed to the Secretary-General of the United Nations, request that a conference be convened for the purpose of revising the Agreement. The Secretary-General shall notify all Contracting Parties of the request and shall convene a revision conference if not less than one-third of the Contracting Parties signify their assent to the request within a period of four months from the date of the notification by the Secretary-General.

2. If a conference is convened in conformity with the preceding paragraph the Secretary-General shall notify all the Contracting Parties and invite them to submit within a period of three months such proposals as they wish the conference to consider. The Secretary-General shall circulate to all Contracting Parties the provisional agenda for the conference, together with the text of such proposals, not less than three months before the date on which the conference is to meet.

3. The Secretary-General shall invite to any conference convened under this article all the States referred to in article 15.

Article 23

1. Any Contracting Party may propose one or more amendments to this Agreement. The text of any proposed amendment shall be communicated to the Secretary-General of the United Nations, who shall communicate it to all Contracting Parties and inform thereof all the other States referred to in article 16, paragraph 1, of this Agreement.
2. Within a period of six months from the date on which the proposed amendment is communicated by the Secretary-General, any Contracting Party may inform the Secretary-General:
  - (a) that it has an objection to the amendment proposed; or
  - (b) that, although it intends to accept the proposal, the conditions necessary for such acceptance are not yet fulfilled in its State.
3. If a Contracting Party sends to the Secretary-General a communication such as is provided for in paragraph 2 (b) of this article, it may, so long as it has not notified the Secretary-General of its acceptance of the proposed amendment, submit an objection to the proposed amendment within a period of nine months following the expiry of the six-month period provided for its communication.
4. If an objection to the proposed amendment is stated in accordance with the terms of paragraphs 2 and 3 of this article, the amendment shall be deemed not to have been accepted and shall be of no effect.
5. If no objection to the proposed amendment has been stated under paragraphs 2 and 3 of this article, then the amendment shall be deemed to have been accepted as from the date specified below:
  - (a) if no Contracting Party has sent a communication to the Secretary-General under paragraph 2 (b) of this article: on the expiry of the period of six months referred to in paragraph 2 of this article;
  - (b) if any Contracting Party has sent a communication to the Secretary-General under paragraph 2 (b) of this article: on the earlier of the following two dates:



- the date by which all the Contracting Parties which sent such communications have notified the Secretary-General of their acceptance of the proposal, subject to the proviso that, if all the acceptances were notified before the expiry of the period of six months referred to in paragraph 2 of this article, this date shall be taken to be the date of expiry of the said six-month period;

- the date of expiry of the period of nine months referred to in paragraph 3 of this article.

6. Any amendment deemed to be accepted shall enter into force three months after the date on which it was deemed to be accepted.

7. The Secretary-General shall as soon as possible notify all Contracting Parties whether an objection to the proposed amendment has been stated under paragraph 2 (a) of this article and whether he has received from one or more Contracting Parties a communication under paragraph 2 (b) of this article. If he has received such a communication from one or more Contracting Parties, he shall subsequently inform all the Contracting Parties whether the Contracting Party or Parties which have made such a communication raise an objection to or accept the proposed amendment.

8. Independently of the amendment procedure laid down in paragraphs 1 to 6 of this article, the annex to this Agreement may be modified by agreement between the competent administrations of all the Contracting Parties; if the competent administration of a Contracting Party has stated that under its domestic law its agreement is contingent on special authorization for the purpose, or on the approval of a legislative body, the consent of the competent administration of the Contracting Party concerned to the modification of the annex shall not be deemed to have been given until the said competent administration has notified the Secretary-General that the necessary authorization or approval has been obtained. The agreement between the competent administrations shall appoint the date of entry into force of the modified annex, and may provide that, during a transitional period, the old annex shall remain in force, wholly or in part, concurrently with the modified annex.

Article 24

In addition to the notifications referred to in articles 22 and 23 of this Agreement, the Secretary-General of the United Nations shall notify the States referred to in article 16, paragraph 1, hereof of

- (a) ratifications or accessions under article 16 of this Agreement;
- (b) the dates of entry into force of the present Agreement, in conformity with article 16 hereof;
- (c) denunciations under article 17 of this Agreement;
- (d) the termination of this Agreement in conformity with article 18 hereof;
- (e) notifications received under article 19 of this Agreement;
- (f) declarations and notifications received under article 21 of this Agreement;
- (g) the entry into force of any amendment in conformity with article 23 of this Agreement.

Article 25

The Protocol of signature of this Agreement shall have the same force, validity and duration as the Agreement itself, of which it shall be deemed to be an integral part.

Article 26

After 31 March 1971 the original of this Agreement shall be deposited with the Secretary-General of the United Nations, who shall transmit certified true copies to each of the States referred to in article 16, paragraph 1, hereof.

IN WITNESS WHEREOF, the undersigned, being duly authorized thereto, have signed this Agreement.

DONE at Geneva, this first day of July nineteen hundred and seventy, in a single copy, in the English and French languages, the two texts being equally authentic.

EN FOI DE QUOI, les soussignés, à ce dûment autorisés, ont signé le présent accord.

FAIT à Genève, le premier juillet mil neuf cent soixante-dix, en un seul exemplaire, en langues anglaise et française, les deux textes faisant également foi.

979

Annex

INDIVIDUAL CONTROL BOOK

---

Annexe

LIVRET INDIVIDUEL DE CONTROLE

## GENERAL PROVISIONS

Reminder of the provisions of laws and regulations

1. It is desirable that the individual control book should contain a reminder of the principal provisions to be observed by crew members.

Numbering of book

2. The control book shall be numbered by perforation or stamping.

Format of book

3. The individual control book shall have the standard A.6 format (105 x 148 mm) or a larger format.

Signing of book

4. The signature of the crew members shall appear on both the daily sheet and the weekly report. The employer's signature shall appear on the weekly report.

Contents of book

5. Subject to the provisions of paragraph 7 below, the individual control book shall conform to the attached model; it shall comprise:

- (a) a front sheet;
- (b) instructions for keeping the book;
- (c) daily sheets;
- (d) an example of a completed daily sheet;
- (e) weekly reports.

6. Every Contracting Party shall prescribe in respect of books issued in its territory, how the crew member shall enter the periods of his occupational activities other than driving periods. Every Contracting Party may select either of the following procedures for this purpose:

- (a) periods of occupational activities, other than driving, shall be entered under the symbol  no distinction

being made between periods of actual work and other periods on duty;  
or

(b) periods of occupational activities, other than driving, shall be so entered, as to show separately

- opposite the symbol  $\times$  actual work, other than driving,

- opposite the symbol  $\square$  periods on duty other than those entered opposite symbols  $\&$  and  $\times$ .

7. Every Contracting Party may prescribe, in respect of the individual control books issued in its territory:

(a) that the chart shown on the daily sheet shall be set out in a single strip covering the period from midnight to midnight (0 to 24 hours);

(b) that the daily sheet shall be kept in more than one copy;

(c) that additional particulars or headings, or variants, shall be inserted, on condition that the general layout of the book remains unaltered and that the numbers or capital letters opposite the items as shown in the following model are left unchanged;

(d) such amendment or additional information as provisions adopted in pursuance of paragraph 6 above may necessitate in connexion with the symbols corresponding to items 7  $\square$ , 7a  $\times$ , 11  $\square$  and 11a  $\times$  of the daily sheet;

(e) that the boxes opposite items E1, E2 and/or I of the weekly report shall not be completed;

(f) that daily sheets more than two weeks old shall be detached.

MODEL INDIVIDUAL CONTROL BOOK

(a) From sheet:

**INDIVIDUAL CONTROL BOOK  
FOR CREW MEMBERS  
IN ROAD TRANSPORT**

I. ....

II. Country: .....

III. Date book first used: ..... 19.....

IV. Date book last used: ..... 19.....

V. Surname, first name(s), date of birth and address of holder of book:  
.....  
.....

VI. Name, address, telephone number and stamp (if any) of the undertaking:  
.....  
.....  
.....  
.....

Book No. ....

**INSTRUCTIONS  
FOR THE USE OF THE INDIVIDUAL CONTROL BOOK**

1. This individual control book is issued in conformity with (specify relevant laws and regulations).

*To the Undertaking*

2. After completing items V and VI on the front sheet, issue a book to each crew member employed by you, in conformity with the laws and regulations referred to in paragraph 1 above.
3. Keep a register showing the names of the persons to whom books have been issued, the serial number of each book issued, and the dates of issue. Require the holder to sign in the margin of the register.
4. Give the holder the necessary instructions for correct use of the book.
5. Examine the daily sheets and the weekly report every week or, if prevented from doing so, as soon thereafter as possible. Sign the weekly report.
6. Withdraw the used books, observing the time-limit specified in paragraph 8 below, and hold them at the disposal of the control authorities for not less than one year. Enter the date of the last daily sheet in the register referred to in paragraph 3 above.

*To Crew Members*





7. This control book is personal. Carry it with you when on duty and produce it to the control authorities on request. Hand it over to your employer when you leave the undertaking.
8. Produce this control book to your employer every week or, if prevented from doing so, as soon thereafter as possible, so that he can check your entries and sign the weekly report.
9. When the book is completed, keep it for two weeks so that you can produce it at any time to the control authorities, and then hand it as soon as possible to your employer. Keep a copy of the weekly reports.

*Front sheet*

10. Make sure that your surname, first name(s), date of birth and address are filled in correctly (item VI).
11. Enter the date on which you first use the book (item III).
12. After use, enter the date when you last used the book (item IV).

*Daily sheet*

13. Fill in a daily sheet for every day on which you have been employed as a crew member.
14. Enter in box 2 the registration number of any vehicle used during the day.
15. The symbols used have the following meaning:

-  total duration of rest period before going on duty
-  daily rest period
-  off-duty period
-  driving period





of DAILY SHEET

2. Designation (No. of vehicles)		1. DAILY SHEET												3. Day of week and date	
		to													
1	β=ρ	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12		
5	ρc	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12		
6	φ	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12		
7	λ	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12		
7a	α	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12		
1	β=ρ	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24		
5	ρc	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24		
6	φ	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24		
7	λ	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24		
7a	α	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24		
0. Place of coming on duty :		9. Place of going off duty :													
10. Transport of goods.															
Percentage of load on weight of the combination of vehicles $\rho$ (where applicable) :															
10a. Passenger transport.															
System of daily rest adopted :															
11. DISTANCE (order) :		End of duty : km / million												12. β=ρ	
		Beginning of duty : km / million												13. φ	
Total distance covered :		km / million												14. <input checked="" type="checkbox"/>	
16. Remarks and Signature :														15a. α	
														15. Total	
														13 + 14 + 15a	
														If applicable	

Book No

Use only with trailer or articulated vehicle.

<p>7. Registration No. of vehicle(s) <b>3.4621B75</b></p>	<p>8. Day of week and date <b>Tuesday 15 September, 1972.</b></p>	<p>1. DAILY SHEET</p> <p style="font-size: 2em; margin: 0;">10 21</p>							
<p>9. Place of going off duty : <b>ANTWERP</b></p>									
<p>10. Transport of goods. Permissible maximum weight of the combination of vehicles <i>W</i> (where applicable) : <b>19T</b></p>									
<p>11a. Passenger transport. System of daily fuel selected : <b>(100)</b></p>									
<p>11. Distance recorder :</p> <table style="width: 100%; border: none;"> <tr> <td style="width: 50%;">Fuel at day</td> <td style="width: 50%;">9 430 km / gallon</td> </tr> <tr> <td>Beginning of day</td> <td>27 090 km / gallon</td> </tr> <tr> <td colspan="2">Total distance covered : <b>340 km / gallon</b></td> </tr> </table>				Fuel at day	9 430 km / gallon	Beginning of day	27 090 km / gallon	Total distance covered : <b>340 km / gallon</b>	
Fuel at day	9 430 km / gallon								
Beginning of day	27 090 km / gallon								
Total distance covered : <b>340 km / gallon</b>									
<p>16. Remarks and signature : <b>M. B. N...</b></p>									
<p>12. Fuel</p>		<p>Number of hours</p>							
<p>13. 01</p>		<p>6 1/2</p>							
<p>14. <input checked="" type="checkbox"/></p>		<p>1 1/2</p>							
<p>15a. 01</p>		<p>2 1/2</p>							
<p>15. Total</p>		<p>9 1/2</p>							
<p>13 + 14 + 15a</p>		<p>if applicable</p>							

\*Entry with trailer or articulated vehicle.

Note 1. In practice, boxes 10 and 10 a will both be completed on the same daily sheet only where a crew member has carried out a passenger transport operation and a goods transport operation on the same day. In box 10a (completed only by crew members of passenger vehicles) the entry should be either "10 h" or "11 h", according to the system of daily rest periods applying to the crew member.

Note 2. Opposite box 12, if 12 hours is entered as the total period of uninterrupted rest taken prior to going on duty, this means that the driver went off duty at 7 p.m. on the previous day, because adding the 5 hours from 7 p.m. to midnight on the previous day to the 7 hours entered in box 4 gives a total of 12 hours.

(a) WEEKLY REPORT

A. Surname and first name(s) of crew member							
.....							
B. WEEKLY REPORT							
C. From ..... to ..... 19..... inclusive							
D. Days of the weekly period							
E. Daily sheet no.							J. Weekly total
F. <i>N</i>							
HOURS OF OCCUPATIONAL ACTIVITIES	9.0						
	[ ]						
	[ ]						
	G.H. - R.D.						
K. Remarks : .....							
.....							
L. Date of preceding weekly rest period : .....							
M. Signature of crew member : .....							
N. Signature of employer : .....							
Book No .....							

EUROPEAN AGREEMENT

concerning

THE WORK OF CREWS OF VEHICLES  
ENGAGED IN INTERNATIONAL ROAD TRANSPORT  
(AETR)

done at Geneva on 1 July 1970

Amendment 1\*

AND PROTOCOL OF SIGNATURE

---

\* entered into force on 3 August 1983



ACCORD EUROPÉEN

relatif

AU TRAVAIL DES ÉQUIPAGES DES VÉHICULES  
EFFECTUANT DES TRANSPORTS INTERNATIONAUX  
PAR ROUTE (AETR)

en date, à Genève, du 1<sup>er</sup> juillet 1970

Amendement 1\*

ET PROTOCOLE DE SIGNATURE

Article 3 - Application of some provisions of the Agreement to road transport performed by vehicles registered in the territories of non-contracting States

Amend paragraph 1 to read:

"... provisions not less strict than those laid down in articles 5, 6, 7, 8, 9, 10, 11, in article 12 paragraphs 1, 2, 6 and 7 and in article 12 bis of this Agreement."

Insert new article as follows:

Article 6 bis - Interruption of the daily rest period in the course of combined transport operations

Where a crew member engaged in the carriage of goods or passengers accompanies a vehicle which is transported by ferryboat or train, the daily rest period may be interrupted not more than once, provided the following conditions are fulfilled:

- (a) That part of the daily rest period spent on land may be taken before or after the portion of the daily rest period taken on board the ferryboat or the train;
- (b) The period between the two portions of the daily rest period must be as short as possible and may on no account exceed one hour before embarkation or after disembarkation, customs formalities being included in the embarkation or disembarkation operation;
- (c) During both portions of the rest period the crew member must have access to a bunk or couchette;
- (d) Where a daily rest period is interrupted in this way, it shall be increased two hours;
- (e) Any time spent on board a ferryboat or a train and not counted as part of the daily rest period shall be regarded as a break as defined in article 6."

Article 10 - Manning

Beginning of article should read:

"Subject to the provisions of article 12 bis paragraph 2 of this Agreement, in the case of ..."

Article 11 - Exceptional cases

Amend the last sentence to read:

"... shall record in the individual control book or in the case mentioned in article 12 bis, as appropriate, in the record sheet and/or in the other control documents envisaged under paragraph 1 of that article, the nature of and ..."

Insert new article as follows:

"Article 12 bis - Control device

1. If a Contracting Party prescribes or authorizes the installation and use on vehicles registered in its territory of a mechanical control device, such device may give rise to complete or partial exemption from the filling in of the individual control book mentioned in article 12, under the following conditions:

(a) The control device must be of a type either approved or recognized by one of the Contracting Parties;

(b) If the crew includes more than one person and if the recording is not made on separate sheets but on only one sheet, this must show clearly the part of the recording corresponding to each of the persons;

(c) If the device provides for the recording of crew members' driving times, times spent performing occupational activities other than driving, and rest periods as well as vehicle speeds and distance covered, the keeping of the individual control book may be entirely dispensed with;

(d) If the device provides only for recording driving time, time during which the vehicle is stationary, speed and distance covered, the exemption will only be partial and limited to the entries in the daily sheets of the said control book, the crew members being obliged to complete daily the appropriate columns of a weekly report conforming to the model sheet (a) appearing in the annex to this Agreement;

(e) If the normal and appropriate use of a control device installed on a vehicle is not possible, each crew member shall enter by hand, using the appropriate graphic representation, the details corresponding to his occupational activities and rest periods on a record sheet, or on a daily sheet conforming to the model sheet (c) appearing in the annex to the Agreement;

(f) When, by reason of their being away from the vehicle, the crew members are unable to make use of the device, they shall insert by hand, using the appropriate graphic representation, in the record sheet or a daily sheet conforming to the model sheet (c) envisaged in the annex to this Agreement, the various times corresponding to their occupational activities while they were away;

(g) The crew members must always have available, and be able to present for inspection, as appropriate, the record sheets and/or the other control documents filled in as provided under (c), (d), (e) and (f) of this paragraph, relating to the previous seven days;

(h) The crew members must ensure that the control device be activated and handled correctly and that, in case of malfunctioning, it be repaired as soon as possible.



2. If the control device within the meaning of paragraph 1 is installed and used on a vehicle registered in the territory of one of the Contracting Parties, the application of the provisions of article 10 of this Agreement to that vehicle shall not be required by the other Contracting Parties.

3. Undertakings shall keep, as appropriate, the record sheets and/or the other control documents filled in as provided under (c), (d), (e) and (f) of paragraph 1 of this article, for a period of not less than twelve months after the date of the last entry and shall produce them at the request of the control authorities."

Article 14 - Measures of enforcement of the Agreement

Amend paragraph 2 to read:

"... by spot checks of the record sheets and other control documents that the requirements of ...".

\* \* \*

993

EUROPEAN AGREEMENT

concerning

THE WORK OF CREWS OF VEHICLES  
ENGAGED IN INTERNATIONAL ROAD TRANSPORT  
(AETR)

done at Geneva on 1 July 1970

Amendment 2\*

AND PROTOCOL OF SIGNATURE

---

\* Entered into force on 24 April 1992



ACCORD EUROPÉEN

relatif

AU TRAVAIL DES ÉQUIPAGES DES VÉHICULES  
EFFECTUANT DES TRANSPORTS INTERNATIONAUX PAR ROUTE  
(AETR)

en date, à Genève, du 1er juillet 1970

Amendement 2\*

ET PROTOCOLE DE SIGNATURE

---

\* Entré en vigueur le 24 Avril 1992

Article 1 - Definitions

Amend paragraph (g) to read:

"(g) 'carriage by road' means any journey made on roads open to the public of a vehicle, whether laden or not, used for the carriage of passengers or goods;"

Amend paragraph (i) to read:

"(i) 'regular services' means services which provide for the carriage of passengers at specified intervals along specified routes, passengers being taken up and set down at predetermined stopping points.

Rules governing the operations of services or documents taking the place thereof, approved by the competent authorities of Contracting Parties and published by the carrier before coming into operation, shall specify the conditions of carriage and in particular the frequency of services, timetables, faretables and the obligation to accept passengers for carriage, in so far as such conditions are not prescribed by any law or regulation.

Services by whomsoever organised, which provide for the carriage of specified categories of passengers to the exclusion of other passengers, in so far as such services are operated under the conditions specified in the first subparagraph of this definition, shall be deemed to be regular services. Such services, in particular those providing for the carriage of workers to and from their place of work or of school children to and from school, are hereinafter called 'special regular services';"

Amend paragraph (l) to read:

"(l) 'week' means the period between 0000 hours on Monday and 2400 hours on Sunday;"

Amend paragraph (m) to read:

"(m) 'rest' means any uninterrupted period of at least one hour during which the driver may freely dispose of his time."

Delete paragraphs (n) and (o).

Article 2 - Scope

Amend subparagraph 2 (b) to read:

"(b) Unless the Contracting Parties whose territory is used agree otherwise, this Agreement shall not apply to the international road transport performed by:

1. Vehicles used for the carriage of goods where the permissible maximum weight of the vehicle, including any trailer or semi-trailer, does not exceed 3.5 tonnes;
2. Vehicles used for the carriage of passengers which, by virtue of their construction and equipment are suitable for carrying not more than nine persons, including the driver, and are intended for that purpose;
3. Vehicles used for the carriage of passengers on regular services where the route covered by the service in question does not exceed 50 kilometres;
4. Vehicles with a maximum authorized speed not exceeding 30 kilometres per hour;
5. Vehicles used by or under the control of the armed services, civil defence, fire services, and forces responsible for maintaining public order;
6. Vehicles used in connection with the sewerage, flood protection, water, gas and electricity services, highway maintenance and control, refuse collection and disposal, telegraph and telephone services, carriage of postal articles, radio and television broadcasting and the detection of radio or television transmitters or receivers;
7. Vehicles used in emergencies or rescue operations;
8. Specialized vehicles used for medical purposes;
9. Vehicles transporting circus and fun-fair equipment;
10. Specialized breakdown vehicles;
11. Vehicles undergoing road tests for technical development, repair or maintenance purposes, and new or rebuilt vehicles which have not yet been put into service;
12. Vehicles used for non-commercial carriage of goods for personal use;
13. Vehicles used for milk collection from farms and the return to farms of milk containers or milk products intended for animal feed."

Delete subparagraphs (c) and (d) of paragraph 3.

Article 3 - Application for some provisions of the Agreement to road transport performed by vehicles registered in the territories of non-contracting States

Amend this article to read:

"Article 3

Application of some provisions of the Agreement to road transport performed by vehicles registered in the territories of non-Contracting States

1. Each Contracting Party shall apply in its territory, in respect of international road transport performed by any vehicle registered in the territory of a State which is not a Contracting Party to this Agreement, provisions not less strict than those laid down in articles 5, 6, 7, 8, 9 and 10 of this Agreement.
2. It shall be open to any Contracting Party, in the case of a vehicle registered in a State which is not a Contracting Party to this Agreement, merely to require, in lieu of a control device conforming to the specifications in ~~the Annex~~ to this Agreement, daily record sheets, completed manually by the driver."

Article 4 - General principles

Amend this article to read:

"Article 4

General principles

Each Contracting Party may apply higher minima or lower maxima than those laid down in articles 5 to 8 inclusive. Nevertheless, the provisions of this Agreement shall remain applicable to drivers, engaged in international road transport operations on vehicles registered in another Contracting or non-Contracting State."

Article 5 - Conditions to be fulfilled by drivers

Replace this article with the following text:

"Article 5

Crews

1. The minimum ages for drivers engaged in the carriage of goods shall be as follows:

(a) for vehicles, including, where appropriate, trailers or semi-trailers, having a permissible maximum weight of not more than 7.5 tonnes, 18 years;

(b) for other vehicles:

21 years, or

18 years provided that the person concerned holds a certificate of professional competence recognized by one of the Contracting Parties confirming that he has completed a training course for drivers of vehicles intended for the carriage of goods by road. Contracting Parties shall inform one another of the prevailing national minimum training levels and other relevant conditions relating to drivers engaged in international carriage of goods under this Agreement.

2. Any driver engaged in the carriage of passengers shall have reached the age of 21 years.

Any driver engaged in the carriage of passengers on journeys beyond a 50 kilometre radius from the place where the vehicle is normally based must also fulfil one of the following conditions:

(a) he must have worked for at least one year in the carriage of goods as a driver of vehicles with a permissible maximum weight exceeding 3.5 tonnes;

(b) he must have worked for at least one year as a driver of vehicles used to provide passenger services on journeys within a 50 kilometre radius from the place where the vehicle is normally based, or other types of passenger services not subject to this Agreement provided the competent authority considers that he has by so doing acquired the necessary experience;

(c) he must hold a certificate of professional competence recognized by one of the Contracting Parties confirming that he has completed a training course for drivers of vehicles intended for the carriage of passengers by road."

Article 6 - Daily rest period

Replace this article with the following text:

"Article 6

Driving periods

1. The driving period between any two daily rest periods or between a daily rest period and a weekly rest period, hereinafter called 'daily

driving period', shall not exceed nine hours. It may be extended twice in any one week to 10 hours.

A driver must, after no more than six daily driving periods, take a weekly rest period as defined in article 8 (3).

The weekly rest period may be postponed until the end of the sixth day if the total driving time over the six days does not exceed the maximum corresponding to six daily driving periods.

In the case of the international carriage of passengers, other than on regular services, the terms 'six' and 'sixth' in the second and third subparagraphs shall be replaced by 'twelve' and 'twelfth' respectively.

2. The total period of driving in any one fortnight shall not exceed ninety hours."

Article 6 bis - Interruption of the daily rest period in the course of combined transport operations

Delete the text of this article.

Article 7 - Daily driving period, maximum weekly and fortnightly driving period

Replace this article with the following text:

"Article 7

Breaks

1. After four-and-a-half hours' driving, the driver shall observe a break of at least forty-five minutes, unless he begins a rest period.
2. This break may be replaced by breaks of at least fifteen minutes each distributed over the driving period or immediately after this period in such a way as to comply with the provisions of paragraph 1.
3. During these breaks, the driver may not carry out any other work. For the purposes of this article, the waiting time and time not devoted to driving spent in a vehicle in motion, a ferry, or a train shall not be regarded as 'other work'.
4. The breaks observed under this article may not be regarded as daily rest periods."

Article 8 - Maximum continuous driving periods

Replace this article with the following text:

"Article 8Rest periods

1. In each period of twenty-four hours, the driver shall have a daily rest period of at least eleven consecutive hours, which may be reduced to a minimum of nine consecutive hours not more than three times in any one week, on condition that an equivalent period of rest be granted as compensation before the end of the following week.

On days when the rest is not reduced in accordance with the first subparagraph, it may be taken in two or three separate periods during the twenty-four hour period, one of which must be of at least eight consecutive hours. In this case the minimum length of the rest shall be increased to twelve hours.

2. During each period of thirty hours when a vehicle is manned by at least two drivers, each driver shall have a rest period of not less than eight consecutive hours.

3. In the course of each week, one of the rest periods referred to in paragraphs 1 and 2 shall be extended by way of weekly rest, to a total of forty-five consecutive hours. This rest period may be reduced to a minimum of thirty-six consecutive hours if taken at the place where the vehicle is normally based or where the driver is based, or to a minimum of twenty-four consecutive hours if taken elsewhere. Each reduction shall be compensated by an equivalent rest taken en bloc before the end of the third week following the week in question.

4. A weekly rest period which begins in one week and continues into the following week may be attached to either of these weeks.

5. In the case of the carriage of passengers to which article 6 (1), fourth subparagraph, applies, the weekly rest period may be postponed until the week following that in respect of which the rest is due and added on to that second week's weekly rest.

6. Any rest taken as compensation for the reduction of the daily and/or weekly rest periods must be attached to another rest of at least eight hours and shall be granted, at the request of the person concerned, at the vehicle's parking place or driver's base.

7. The daily rest period may be taken in a vehicle, as long as it is fitted with a bunk and is stationary.



8. Notwithstanding the provisions in paragraph 1 above where a driver engaged in the carriage of goods or passengers accompanies a vehicle which is transported by ferryboat or train, the daily rest period may be interrupted not more than once, provided the following conditions are fulfilled:

that part of the daily rest period spent on land must be able to be taken before or after the portion of the daily rest period taken on board the ferryboat or the train,

the period between the two portions of the daily rest period must be as short as possible and may on no account exceed one hour before embarkation or after disembarkation, customs formalities being included in the embarkation or disembarkation operations,

during both portions of the rest period the driver must be able to have access to a bunk or couchette.

The daily rest period, interrupted in this way, shall be increased by two hours."

Article 9 - Weekly rest period

Delete the text of this article.

Article 10 - Manning

Delete the text of this article.

Article 11 - Exceptional cases

Renumber and amend the text of this article to read:

"Article 9

Exceptions

Provided that road safety is not thereby jeopardized and to enable him to reach a suitable stopping place, the driver may depart from the provisions of this Agreement to the extent necessary to ensure the safety of persons, of the vehicle or of its load. The driver shall indicate the nature of and reason for his departure from those provisions on the record sheet of the control device or in his duty roster."

Article 12 - Individual control book

Delete the text of this article.

Article 12 bis - Control device

Renumber and amend this article to read:

"Article 10

Control device

1. The Contracting Parties shall prescribe the installation and use on vehicles registered in their territory of a control device according to the following requirements:

(a) The control device shall as regards construction, installation, use and testing, comply with the requirements of this Agreement and the annex thereto, which shall form an integral part of this Agreement.

(b) If the normal and appropriate use of a control device installed on a vehicle is not possible, each crew member shall enter by hand, using the appropriate graphic representation, the details corresponding to his occupational activities and rest periods on his record sheet.

(c) When, by reasons of their being away from the vehicles, the crew members are unable to make use of the device, they shall insert by hand, using the appropriate graphic representation, on their record sheet the various times corresponding to their occupational activities while they were away.

(d) The crew members must always have available, and be able to present for inspection record sheets for the current week and for the last day of the previous week on which they drove.

(e) The crew members must ensure that the control device be activated and handled correctly and that, in case of malfunctioning, it be repaired as soon as possible.

2. The employer shall issue a sufficient number of record sheets to drivers, bearing in mind the fact that these sheets are personal in character, the length of the period of service and the possible obligation to replace sheets which are damaged, or have been taken by an authorized inspecting officer. The employer shall issue to drivers only sheets of an approved model suitable for use in the equipment installed in the vehicle.

3. Undertakings shall keep in good order the record sheets filled in as provided under (b), (c) and (d) of paragraph 1 of this article, for a period of not less than 12 months after the date of the last entry and shall produce them at the request of the control authorities."

Article 13 - Supervision by the undertaking

Re-number this article as article 11 and insert a new paragraph 3 to read:

"3. Payments to wage-earning drivers, even in the form of bonuses or wage supplements, related to distances travelled and/or the amount of goods carried shall be prohibited, unless these payments are of such a kind as not to endanger road safety."

Article 14 - Measures of enforcement of the Agreement

Re-number and amend this article to read:

"Article 11

Measures of enforcement of the Agreement

1. Each Contracting Party shall adopt all appropriate measures to ensure observance of the provisions of this Agreement, in particular by adequate level of road checks and checks performed on the premises of undertakings. The competent administrations of the Contracting Parties shall keep one another informed of the general measures adopted for this purpose.

2. Contracting Parties shall assist each other in applying this Agreement and in checking compliance therewith.

3. Within the framework of this mutual assistance the competent authorities of the Contracting Parties shall regularly send one another all available information concerning:

breaches of this Agreement committed by non-residents and any penalties imposed for such breaches;

penalties imposed by a Contracting Party on its residents for such breaches committed on the territory of Contracting Party.

In case of serious breaches such information shall include the penalty imposed.

4. If the findings of a roadside check on the driver of a vehicle registered in the territory of another Contracting Party provide grounds to believe that infringements have been committed which cannot be detected during the check due to lack of necessary data, the competent authorities of the Contracting Party concerned shall assist each other to clarify the situation. In cases where, to this end, the competent Contracting Party carries out a check at the premises of the undertaking, the results of this check shall be communicated to the other Party concerned."

Article 15 - Transitional provisions

Renumber and amend this article to read:

"Article 15

Transitional provisions.

The provisions of new article 10 - Control device, shall not become mandatory for countries Contracting Parties to this Agreement until three years after the entry into force of these amendments. Before that date the provisions of the old article 12 - Individual control book, shall continue to apply."

Renumber articles 16 to 18 of the final provisions as articles 14 to 16 respectively.

Article 19

Renumber this article as article 17 and amend the last part of paragraph 2 to read:

"2. ... in conformity with the provisions of article 15 hereof."

Article 20

Renumber this article as article 18.

Article 21

Renumber this article as article 19 and amend the first sentence of paragraph 1 to read:

"1. Any State may, at the time of signing, ratifying, or acceding to this Agreement, declare that it does not consider itself bound by article 18, paragraphs 2 and 3 hereof. ..."

Article 22

Renumber this article as article 20 and amend paragraph 3 to read:

"3. The Secretary-General shall invite to any conference convened under this article all the States referred to in article 14, paragraph 1. of this Agreement."

Article 23

Renumber this article as article 21 and amend the last part of paragraph 1 to read:

"1. ... referred to in article 14, paragraph 1. of this Agreement."

Insert new article 22 as follows:

"Article 22

1. Appendices 1 and 2 to the annex to this Agreement may be amended by the procedure specified in this article.
2. At the request of a Contracting Party, any amendments proposed to appendices 1 and 2 to the annex to this Agreement shall be considered by the Principal Working Party on Road Transport of the Economic Commission for Europe.
3. If it is adopted by the majority of the members present and voting, and if this majority includes the majority of the Contracting Parties present and voting, the amendment shall be communicated by the Secretary-General to the competent administrations of all the Contracting Parties for acceptance.
4. The amendment shall be accepted if, within a period of six months following the date of notification, less than one-third of the competent administrations of the Contracting Parties notify the Secretary-General of their objection to the amendment.
5. Any amendment accepted shall be communicated by the Secretary-General to all the Contracting Parties and shall come into force three months after the date of its notification."

Article 24

Renumber and amend this article to read:

"Article 23

In addition to the notifications referred to in articles 20 and 21 of this Agreement, the Secretary-General of the United Nations shall notify the States referred to in article 14, paragraph 1, hereof of:

- (a) ratifications or accessions under article 14 of this Agreement;
- (b) the dates of entry into force of the present Agreement, in conformity with article 14 hereof;
- (c) denunciations under article 15 of this Agreement;
- (d) the termination of this Agreement in conformity with article 16 hereof;
- (e) notifications received under article 17 of this Agreement;

(f) declarations and notifications received under article 19 of this Agreement;

(g) the entry into force of any amendment in conformity with article 21 of this Agreement."

Article 25

Renumber this article as article 24.

Article 26

Renumber this article as article 25 and amend the last part of the text read:

"... referred to in article 14, paragraph 1, hereof,"

Annex - Individual control book

Replace this annex with the following text:

"Annex - control device

GENERAL PROVISIONS

I. TYPE APPROVAL

Article 1

Applications for the approval of a type of control device or of a model record sheet shall be submitted, accompanied by the appropriate specifications, by the manufacturer or his agent to a Contracting Party. No application in respect of any one type of control device or of any one model record sheet may be submitted to more than one Contracting Party.

Article 2

A Contracting Party shall grant its approval to any type of control device or to any model record sheet which conforms to the requirements laid down in appendix 1 to this annex, provided that the Contracting Party is in a position to check that production models conform to the approved prototype.

Any modifications or additions to an approved model must receive additional type approval from the Contracting Party which granted the original type approval.

Article 3

Contracting Parties shall issue to the applicant an approval mark, which shall conform to the model shown in appendix 2 for each type of control device or model record sheet which they approve pursuant to article 2.

Article 4

The competent authorities of the Contracting Party to which the application for type approval has been submitted shall, in respect of each type of control device or model record sheet which they approve or refuse to approve, either send within one month to the authorities of the other Contracting Parties a copy of the approval certificate accompanied by copies of the relevant specifications, or, if such is the case, notify those authorities that approval has been refused; in cases of refusal they shall communicate the reasons for their decision.

Article 5

1. If a Contracting Party which has granted the type approval as provided for in article 2 finds that certain control device or record sheets bearing the type approval mark which it has issued do not conform to the prototype which it has approved, it shall take the necessary measures to ensure that production models conform to the approved prototype. The measures taken may, if necessary, extend to withdrawal of the type approval.

2. A Contracting Party which has granted the type approval shall withdraw such approval if the control device or record sheet which has been approved is not in conformity with this annex or its appendices or displays in use any general defect which makes it unsuitable for the purpose for which it is intended.

3. If a Contracting Party which has granted the type approval is notified by another Contracting Party of one of the cases referred to in paragraphs 1 and 2, it shall also, after consulting the latter Contracting Party, take the steps laid down in those paragraphs, subject to paragraph 5.

4. A Contracting Party which ascertains that one of the cases referred to in paragraph 2 has arisen may forbid until further notice the placing on the market and putting into service of the control device or record sheets. The same applies in the cases mentioned in paragraph 1 with respect to control device or record sheets which have been exempted from the initial verification, if the manufacturer, after due warning, does not bring the device into line with the approved model or with the requirements of this annex.

In any event, the competent authorities of the Contracting Parties shall notify one another within one month, of any withdrawal of the type approval or of any other measures taken pursuant to paragraphs 1, 2 and 3 and shall specify the reasons for such action.

5. If a Contracting Party which has granted the type approval disputes the existence of any of the cases specified in paragraphs 1 or 2 notified to it, the Contracting Parties concerned shall endeavour to settle the dispute.

Article 6

1. An applicant for the type approval of a model record sheet shall state on his application the type or types of control device on which the sheet in question is designed to be used and shall provide suitable equipment of such type or types for the purpose of testing the sheet.



2. The competent authorities of each Contracting Party shall indicate on the approval certificate for the model record sheet the type or types of control device on which that model sheet may be used.

Article 7

No Contracting Party may refuse to register any vehicle fitted with a control device, or prohibit the entry into service or use of such vehicle for any reason connected with the fact that the vehicle is fitted with such device, if the device bears the approval mark referred to in article 3 and the installation plaque referred to in article 9.

Article 8

All decisions pursuant to this annex refusing or withdrawing approval of a type of control device or model record sheet shall specify in detail the reasons on which they are based. A decision shall be communicated to the party concerned, who shall at the same time be informed of the remedies available to him under the laws of the Contracting Party and of the time-limits for the exercise of such remedies.

II. INSTALLATION AND INSPECTION

Article 9

1. The control device may be installed or repaired by fitters or workshops approved by the competent authorities of Contracting Parties for that purpose after the latter, should they so desire, have heard the views of the manufacturers concerned.
2. The approved fitter or workshop shall place a special mark on the seals which it affixes. The competent authorities of the Contracting Party shall maintain a register of the marks used.
3. The competent authorities of the Contracting Parties shall send each other their lists of approved fitters or workshops and also copies of the marks used.
4. For the purpose of certifying that installation of control device took place in accordance with the requirements of this annex an installation plaque affixed as provided in appendix 1 shall be used.

III. USE OF EQUIPMENT

Article 10

The employer and drivers shall be responsible for seeing that the device functions correctly.

Article 11

1. Drivers shall not use dirty or damaged record sheets. The sheets shall be adequately protected on this account.

In case of damage to a sheet bearing recordings, drivers shall attach the damaged sheet to the spare sheet used to replace it.

2. Drivers shall use the record sheets every day on which they are driving, starting from the moment they take over the vehicle. The record sheet shall not be withdrawn before the end of the daily working period unless its withdrawal is otherwise authorized. No record sheet may be used to cover a period longer than that for which it is intended.

When, as a result of being away from the vehicle, a driver is unable to use the device fitted to the vehicle, the periods of time shall be entered on the sheet, either manually, by automatic recording or other means, legibly and without dirtying the sheet.

Drivers shall amend the record sheets as necessary should there be more than one driver on board the vehicle, so that the information referred to in Chapter II (1) to (3) of appendix 1 is recorded on the record sheet of the driver who is actually driving.

3. The control device shall be so designed that it is possible for an authorized inspecting officer, if necessary after opening the equipment, to read the recordings relating to the nine hours preceding the time of the check without permanently deforming, damaging or soiling the sheet.

The control device shall, furthermore, be so designed that it is possible, without opening the case, to verify that recordings are being made.

4. Whenever requested by an authorized inspecting officer to do so, the driver must be able to produce record sheets for the current week, and in any case for the last day of the previous week on which he drove."

Annex - Appendix 1REQUIREMENTS FOR CONSTRUCTION, TESTING,  
INSTALLATION AND INSPECTION

## I. DEFINITIONS

In this appendix

(a) "control device" means equipment intended for installation in road vehicles to show and record automatically or semi-automatically details of the movement of those vehicles and of certain working periods of their drivers;

(b) "record sheet" means a sheet designed to accept and retain recorded data, to be placed in the control device and on which the marking devices of the latter inscribe a continuous record of the information to be recorded;

(c) "constant of the control device" means the numerical characteristic giving the value of the input signal required to show and record a distance travelled of 1 kilometre; this constant must be expressed either in revolutions per kilometre ( $k = \dots \text{ rev/km}$ ), or in impulses per kilometre ( $k = \dots \text{ imp/km}$ );

(d) "characteristic coefficient of the vehicle" means the numerical characteristic giving the value of the output signal emitted by the part of the vehicle linking it with the control device (gearbox output shaft or axle) while the vehicle travels a distance of one measured kilometre under normal test conditions (see chapter VI, paragraph 4 of this appendix). The characteristic coefficient is expressed either in revolutions per kilometre ( $N = \text{rev/km}$ ) or in impulses per kilometre ( $N = \dots \text{ imp/km}$ );

(e) "effective circumference of wheel tyres" means the average of the distances travelled by the several wheels moving the vehicle (driving wheels) in the course of one complete rotation. The measurement of these distances must be made under normal test conditions (see chapter VI, paragraph 4 of this appendix) and is expressed in the form:  $l = \dots \text{ mm}$ .

## II. GENERAL CHARACTERISTICS AND FUNCTIONS OF CONTROL DEVICE

The control device must be able to record the following:

1. distance travelled by the vehicle;
2. speed of the vehicle;
3. driving time;
4. other periods of work or of availability;
5. breaks from work and daily rest periods;

6. opening of the case containing the record sheet;
7. for electronic control device which is device operating by signals transmitted electrically from the distance and speed sensor, any interruption exceeding 100 milliseconds in the power supply of the recording equipment (except lighting), in the power supply of the distance and speed sensor and any interruption in the signal lead to the distance and speed sensor.

For vehicles used by two drivers the control device must be capable of recording simultaneously but distinctly and on two separate sheets details of periods listed under 3, 4 and 5.

### III. CONSTRUCTION REQUIREMENTS FOR CONTROL DEVICE

#### A. GENERAL POINTS

#### 1. Control device shall include the following:

##### (a) Visual instruments showing:

distance travelled (distance recorder),

speed (speedometer),

time (clock).

##### (b) Recording instruments comprising:

a recorder of the distance travelled,

a speed recorder,

one or more time recorders satisfying the requirements laid down in chapter III C 4.

##### (c) A means of marking showing on the record sheet individually:

each opening of the case containing that sheet,

for electronic control device, as defined in point 7 of chapter II, any interruption exceeding 100 milliseconds in the power supply of the control device (except lighting), not later than at switching-on the power supply again.

for electronic control device, as defined in point 7 of chapter II, any interruption exceeding 100 milliseconds in the power supply of the distance and speed sensor and any interruption in the signal lead to the distance and speed sensor.

2. Any inclusion of the equipment of devices additional to those listed above must not interfere with the proper operation of the mandatory devices or with the reading of them.

The control device must be submitted for approval complete with any such additional devices.

### 3. Materials

(a) All the constituent parts of the control device must be made of materials with sufficient stability and mechanical strength and stable electrical and magnetic characteristics.

(b) Any modification in a constituent part of the control device or in the nature of the materials used for its manufacture must, before being applied in manufacture, be submitted for approval to the authority which granted type-approval for the control device.

### 4. Measurement of distance travelled

The distances travelled may be measured and recorded either:

so as to include both forward and reverse movement, or

so as to include only forward movement.

Any recording of reversing movements must on no account affect the clarity and accuracy of the other recordings.

### 5. Measurement of speed

(a) The range of speed measurement shall be as stated in the type-approval certificate.

(b) The natural frequency and the damping of the measuring device must be such that the instruments showing and recording the speed can, within the range of measurement, follow acceleration changes of up to  $2 \text{ m/s}^2$ , within the limits of accepted tolerances.

### 6. Measurement of time (clock)

(a) The control of the mechanism for resetting the clock must be located inside a case containing the record sheet; each opening of that case must be automatically recorded on the record sheet.

(b) If the forward movement mechanism of the record sheet is controlled by the clock, the period during which the latter will run correctly after being fully wound must be greater by at least 10% than the recording period corresponding to the maximum sheet-load of the equipment.

7. Lighting and protection

(a) The visual instruments of the control device must be provided with adequate non-dazzling lighting.

(b) For normal conditions of use, all the internal parts of the control device must be protected against damp and dust. In addition they must be made proof against tampering by means of casings capable of being sealed.

B. VISUAL INSTRUMENTS

1. Distance travelled indicator (distance recorder)

(a) The value of the smallest grading on the control device showing stance travelled must be 0.1 kilometres. Figures showing hectometres must clearly distinguishable from those showing whole kilometres.

(b) The figures on the distance recorder must be clearly legible and must have an apparent height of at least 4 mm.

(c) The distance recorder must be capable of reading up to at least 99,999.9 kilometres.

2. Speed indicators (speedometer)

(a) Within the range of measurement, the speed scale must be uniformly graduated by 1, 2, 5 or 10 kilometres per hour. The value of a speed graduation (space between two successive marks) must not exceed 10% of the maximum speed shown on the scale.

(b) The range indicated beyond that measured need not be marked by figures.

(c) The length of each space on the scale representing a speed difference of 10 kilometres per hour must not be less than 10 millimetres.

(d) On an indicator with a needle, the distance between the needle and the control device face must not exceed 3 millimetres.

3. Time indicator (clock)

The time indicator must be visible from outside control device and give a clear, plain and unambiguous reading.

C. RECORDING INSTRUMENTS

1. General points

(a) All equipment, whatever the form of the record sheet (strip or disc) must be provided with a mark enabling the record sheet to be inserted correctly, in such a way as to ensure that the time shown by the clock and the time-marking on the sheet correspond.

(b) The mechanism moving the record sheet must be such as to ensure that the latter moves without play and can be freely inserted and removed.

(c) For record sheets in disc form, the forward movement device must be controlled by the clock mechanism. In this case, the rotating movement of the sheet must be continuous and uniform, with a minimum speed of 7 millimetres per hour measured at the inner border of the ring marking the edge of the speed recording area.

In equipment of the strip type, where the forward movement device of the sheets is controlled by the clock mechanism the speed of rectilinear forward movement must be at least 10 millimetres per hour.

(d) Recording of the distance travelled, of the speed of the vehicle and of any opening of the case containing the record sheet or sheets must be automatic.

## 2. Recording distance travelled

(a) Every kilometre of distance travelled must be represented on the record by a variation of at least 1 millimetre on the corresponding coordinate.

(b) Even at speeds reaching the upper limit of the range of measurement, the record of distances must still be clearly legible.

## 3. Recording speed

(a) Whatever the form of the record sheet, the speed recording stylus must normally move in a straight line and at right angles to the direction of travel of the record sheet.

However, the movement of the stylus may be curvilinear, provided the following conditions are satisfied:

the trace drawn by the stylus must be perpendicular to the average circumference (in the case of sheets in disc form) or to the axis (in the case of sheets in strip form) of the area reserved for speed recording.




the ratio between the radius of curvature of the trace drawn by the stylus and the width of the area reserved for speed recording must be not less than 2.4 to 1 whatever the form of the record sheet.

the markings on the time-scale must cross the recording area in a curve of the same radius as the trace drawn by the stylus. The spaces between the markings on the time-scale must represent a period not exceeding one hour.

(b) Each variation in speed of 10 kilometres per hour must be represented on the record by a variation of at least 1.5 millimetres on the corresponding coordinate.

## 4. Recording time


(a) Control device must be so constructed that the period of driving time is always recorded automatically and that it is possible, through the operation where necessary of a switch device to record separately the other periods of time as follows:

- (i) under the sign  : driving time;
- (ii) under the sign  : all other periods of work;
- (iii) under the sign  : other periods of availability, namely:

waiting time, i.e. the period during which drivers need remain at their posts only for the purpose of answering any calls to start or resume driving or to carry out other work.

time spent beside the driver while the vehicle is in motion,

time spent on a bunk while the vehicle is in motion;

- (iv) under the sign  : breaks in work and daily rest periods.

Each contracting party may permit all the periods referred to in subparagraphs (ii) and (iii) above to be recorded under the sign on the record sheets used on vehicles registered in its territory.

(b) It must be possible, from the characteristics of the traces, their relative positions and if necessary the signs laid down in paragraph 4 (a) to distinguish clearly between the various periods of time.

The various periods of time should be differentiated from one another on the record by differences in the thickness of the relevant traces, or by any other system of at least equal effectiveness from the point of view of legibility and ease of interpretation of the record.

(c) In the case of vehicles with a crew consisting of more than one driver, the recordings provided for in paragraph 4 (a) must be made on two separate sheets, each sheet being allocated to one driver. In this case, the forward movement of the separate sheets must be effected either by a single mechanism or by separate synchronized mechanisms.

## D. CLOSING DEVICE

1. The case containing the record sheet or sheets and the control of the mechanism for resetting the clock must be provided with a lock.



2. Each opening of the case containing the record sheet or sheets and the control of the mechanism for resetting the clock must be automatically recorded on the sheet or sheets.

#### E. MARKINGS

1. The following markings must appear on the instrument face of the control device:

Close to the figure shown by the distance recorder, the unit of measurement of distance, indicated by the abbreviation "km".

near the speed scale, the marking "km/h".

the measurement range of the speedometer in the form " $V_{min} \dots km/h$ ,  $V_{max} \dots km/h$ ". This marking is not necessary if it is shown on the descriptive plaque of the equipment.

However, these requirements shall not apply to control devices approved before 10 August 1970.

2. The descriptive plaque must be built into the equipment and must show the following markings, which must be visible on the control device when installed:

name and address of the manufacturer of the equipment,

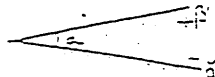
manufacturer's number and year of construction,

approval mark for the control device type,

the constant of the equipment in the form " $k = \dots rev/km$ " or " $k = \dots imp/km$ ",

optionally, the range of speed measurement, in the form indicated in point 1,

should the sensitivity of the instrument to the angle of inclination be capable of affecting the readings given by the equipment beyond the permitted tolerances, the permissible angle expressed as:



where  $\alpha$  is the angle measured from the horizontal position of the front face (fitted the right way up) of the equipment for which the instrument is calibrated, while  $\beta$  and  $\gamma$  represent respectively the maximum permissible upward and downward deviations from the angle of calibration  $\alpha$ .

## F. MAXIMUM TOLERANCES (VISUAL AND RECORDING INSTRUMENTS)

1. On the test bench before installation:
  - (a) distance travelled:
 

1% more or less than the real distance, where the distance is at least 1 kilometre;
  - (b) speed:
 

3 km/h more or less than the real speed;
  - (c) time:
 

± two minutes per day with a maximum of 10 minutes per 7 days in cases where the running period of the clock after rewinding is not less than that period.
  
2. On installation:
  - (a) distance travelled:
 

2% more or less than the real distance, where that distance is at least 1 kilometre;
  - (b) speed:
 

4 km/h more or less than real speed;
  - (c) time:
 

± two minutes per day, or

± 10 minutes per seven days.
  
3. In use:
  - (a) distance travelled:
 

4% more or less than the real distance, where that distance is at least 1 kilometre;
  - (b) speed:
 

6 km/h more or less than the real speed;

(c) time:

± two minutes per day, or

± 10 minutes per seven days.

4. The maximum tolerances set out in paragraphs 1, 2 and 3 are valid for temperatures between 0° and 40° C, temperatures being taken in close proximity to the equipment.

5. Measurement of the maximum tolerances set out in paragraphs 2 and 3 shall take place under the conditions laid down in Chapter VI.

#### IV. RECORD SHEETS

##### A. GENERAL POINTS

1. The record sheets must be such that they do not impede the normal functioning of the instrument and that the records which they contain are indelible and easily legible and identifiable.

The record sheets must retain their dimensions and any records made on them under normal conditions of humidity and temperature.

In addition it must be possible by each crew member to enter on the sheets, without damaging them and without affecting the legibility of the recordings, the following information:

(a) on beginning to use the sheet - his surname and first name;

(b) the date and place where use of the sheet begins and the date and place where such use ends;

(c) the registration number of each vehicle to which he is assigned, both at the start of the first journey recorded on the sheet and then, in the event of a change of vehicle, during use of the sheet;

(d) the odometer reading:

at the start of the first journey recorded on the sheet,

at the end of the last journey recorded on the sheet.

in the event of a change of vehicle during a working day (reading on the vehicle to which he was assigned and reading on the vehicle to which he is to be assigned);

(e) the time of any change of vehicle.

Under normal conditions of storage, the recordings must remain clearly legible for at least one year.

2. The minimum recording capacity of the sheets, whatever their form, must be 24 hours.

If several discs are linked together to increase the continuous recording capacity which can be achieved without intervention by staff, the links between the various discs must be made in such a way that there are no breaks in or overlapping of recordings at the point of transfer from one disc to another.

#### B. RECORDING AREAS AND THEIR GRADUATION

1. The record sheets shall include the following recording areas:
  - an area exclusively reserved for data relating to speed,
  - an area exclusively reserved for data relating to distance travelled,
  - one or more areas for data relating to driving time, to other periods of work and availability to breaks from work and to rest periods for drivers.
2. The area for recording speed must be scaled off in divisions of 20 kilometres per hour or less. The speed corresponding to each marking on the scale must be shown in figures against that marking. The symbol "km/h" must be shown at least once within the area. The last marking on the scale must coincide with the upper limit of the range of measurement.
3. The area for recording distance travelled must be set out in such a way that the number of kilometres travelled may be read without difficulty.
4. The area or areas reserved for recording the periods referred to in point 1 must be so marked that it is possible to distinguish clearly between the various periods of time.

#### C. INFORMATION TO BE PRINTED ON THE RECORD SHEETS

Each sheet must bear, in printed form, the following information:

name and address or trade name of the manufacturer,

approval mark for the model of the sheet,

approval mark for the type or types of control devices in which the sheet may be used.

upper limit of the speed measurement range, printed in kilometres per hour.

By way of minimal additional requirements, each sheet must bear, in printed form a time-scale graduated in such a way that the time may be read directly at intervals of 15 minutes while each 5-minute interval may be determined without difficulty.

#### D. FREE SPACE FOR HANDWRITTEN INSERTIONS

A free space must be provided on the sheets such that drivers may as a minimum write in the following details:

surname and first name of the driver,

date and place where use of the sheet begins and date and place where such use ends,

the registration number or numbers of the vehicle or vehicles to which the driver is assigned during the use of the sheet,

odometer readings from the vehicle or vehicles to which the driver is assigned during the use of the sheet,

the time at which any change of vehicle takes place.

#### V. INSTALLATION OF CONTROL DEVICE

##### A. GENERAL POINTS

1. Control device must be positioned in the vehicle in such a way that the driver has a clear view from his seat of speedometer, distance recorder and clock while at the same time all parts of those instruments, including driving parts, are protected against accidental damage.

2. It must be possible to adapt the constant of the control device to the characteristic coefficient of the vehicle by means of a suitable device, to be known as an adaptor.

Vehicles with two or more rear axle ratios must be fitted with a switch device whereby these various ratios may be automatically brought into line with the ratio for which the control device has been adapted to the vehicle.

3. After the control device has been checked on installation, an installation plaque shall be affixed to the vehicle beside the device or in the device itself and in such a way as to be clearly visible. After every inspection by an approved fitter or workshop requiring a change in the setting of the installation itself, a new plaque must be affixed in place of the previous one.

The plaque must show at least the following details:

name, address or trade name of the approved fitter or workshop.

characteristic coefficient of the vehicle, in the form  
 "v = ... rev/km" or "v = ... imp/km",

effective circumference of the wheel tyres in the form "l = ... mm",

the dates on which the characteristic coefficient of the vehicle was determined and the effective measured circumference of the wheel tyres.

## B. SEALING

The following parts must be sealed:

- (a) the installation plaque, unless it is attached in such a way that it cannot be removed without the markings thereon being destroyed;
- (b) the two ends of the link between the control device proper and the vehicle;
- (c) the adaptor itself and the point of its insertion into the circuit;
- (d) the switch mechanism for vehicles with two or more axle ratios;
- (e) the links joining the adaptor and the switch mechanism to the rest of the control device;
- (f) the casings required under Chapter III A 7 (b).

In particular cases, further seals may be required on approval of the control device type and a note of the positioning of these seals must be made in the approval certificate.

Only the seals mentioned in (b), (c) and (e) may be removed in cases of emergency; for each occasion that these seals are broken a written statement giving the reasons for such action must be prepared and made available to the competent authority.

## VI. CHECKS AND INSPECTIONS

The Contracting Party shall nominate the bodies which shall carry out the checks and inspections.

### Certification of new or repaired instruments

Every individual device, whether new or repaired, shall be certified in respect of its correct operation and the accuracy of its readings and recordings, within the limits laid down in Chapter III F 1, by means of testing in accordance with Chapter V B (f).

For this purpose the Contracting Party may stipulate an initial verification, consisting of a check on and confirmation of the conformity of a new or repaired device with the type-approved model and/or with the requirements of this annex and its appendices or may delegate the power to certify to the manufacturers or to their authorized agents.

## 2. Installation

When being fitted to a vehicle, the control device and the whole installation must comply with the provisions relating to maximum tolerances laid down in Chapter III F 2.

The inspection tests shall be carried out by the approved fitter or workshop on his or its responsibility.

## 3. Periodic inspections

(a) Periodic inspections of the control device fitted to vehicles shall take place at least every two years and may be carried out in conjunction with roadworthiness tests of vehicles.

These inspections shall include the following checks:

that the control device is working correctly,

that the control device carries the type-approval mark,

that the installation plaque is affixed,

that the seals on the control device or the other parts of the installation are intact,

the actual circumference of the tyres.

(b) An inspection to ensure compliance with the provision of Chapter III F 3 on the maximum tolerances in use shall be carried out at least once every six years, although each Contracting Party may stipulate a shorter interval or such inspection in respect of vehicles registered in its territory. Such inspections must include replacement of the installation plaque.

## 4. Measurement of errors

The measurement of errors on installation and during use shall be carried out under the following conditions, which are to be regarded as constituting standard test conditions:

vehicle unladen, in normal running order,

1023.

tyre pressures in accordance with the manufacturer's instructions.

tyre wear within the limits allowed by law.

movement of the vehicle: the vehicle must proceed, driven by its own engine, in a straight line and on a level surface, at a speed of  $50 \pm 5$  km/h; provided that it is of comparable accuracy, the test may also be carried out on an appropriate test bench.



Annex - Appendix 2

APPROVAL MARK AND CERTIFICATE

I. APPROVAL MARK

1. The approval mark shall be made up of:

A rectangle, within which shall be placed the letter 'E' followed by a distinguishing number for the country which has issued the approval in accordance with the following conventional signs:

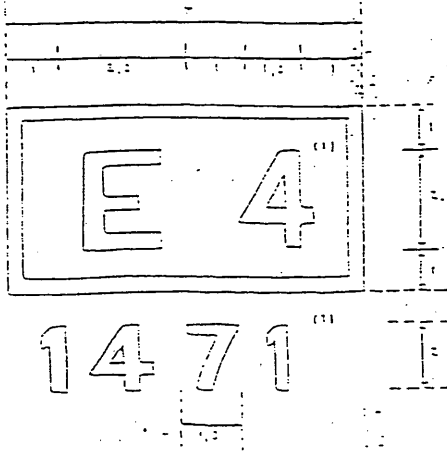
Norway	- 1	Germany	- 8	United Kingdom	- 14
Spain	- 2	Czech and Slovak		France	- 15
Sweden	- 3	Federal Republic	- 9	Union of Soviet	
Portugal	- 4	Belgium	- 10	Socialist Republics	- 16
Greece	- 5	Denmark	- 11	Italy	- 17
Yugoslavia	- 6	Luxembourg	- 12	Ireland	- 18
Austria	- 7	Netherlands	- 13		

Subsequent numbers shall be assigned to other countries in the chronological order in which they ratify or accede to the Agreement and

An approval number corresponding to the number of the approval certificate drawn up for prototype of the control device or the record sheet, placed at any point within the immediate proximity of this rectangle.

2. The approval mark shall be shown on the descriptive plaque of each set of control device and on each record sheet. It must be indelible and must always remain clearly legible.

3. The dimensions of the approval mark drawn below are expressed in millimetres, these dimensions being minima. The ratios between the dimensions must be maintained.



1/ These figures are shown for guidance only.

II. APPROVAL CERTIFICATE

A Contracting Party having granted approval shall issue the applicant with an approval certificate, the model for which is given below. When informing other Contracting Parties of approvals issued or, if the occasion should arise, withdrawn, a Contracting Party shall use copies of that certificate.

APPROVAL CERTIFICATE

Name of competent administration .....

Classification concerning:\*

- approval of a type of control device
- withdrawal of approval of a type of control device
- approval of a model record sheet
- withdrawal of approval of a record sheet

Approval No. ....

1. Trade mark or name .....
2. Name of type of model .....
3. Name of manufacturer .....
4. Address of manufacturer .....
5. Submitted for approval on .....
6. Tested at .....
- Date and number of test report .....
- Date of approval .....
9. Date of withdrawal of approval .....
10. Type or types of control device in which sheet is designed to be used .....
11. Place .....
12. Date .....
13. Descriptive documents annexed .....

14. Remarks

(Signature) .....

\* Delete items not applicable.

1026

ΜΕΡΟΣ ΙΙ

Ευρωπαϊκή Συμφωνία  
αναφορικά με την  
Εργασία Πληρωμάτων Οχημάτων που  
απασχολούνται στις Διεθνείς Οδικές Μεταφορές  
(AETR)

Γενεύη 1η Ιουλίου 1970

και

ΠΡΩΤΟΚΟΛΛΟ ΥΠΟΓΡΑΦΗΣ

### Πρωτόκολλο Υπογραφών

Κατά την υπογραφή της Ευρωπαϊκής Συμφωνίας αναφορικά με την εργασία πλήρωματος οχημάτων διεθνών οδικών μεταφορών, οι κάτωθι υπογεγραμμένοι, δεόντως εξουσιοδοτούμενοι, έχουν συμφωνήσει τα ακόλουθα:

Τα Συμβαλλόμενα Μέρη δηλώνουν ότι η παρούσα Συμφωνία είναι άνευ επηρεασμού τέτοιων διατάξεων οι οποίες δύνανται, ενδεχομένως να εκπονηθούν μεταγενέστερα από τη διάρκεια εργασίας και την έκταση της ημερήσιας εργασίας.

### Άρθρον 4 της Συμφωνίας

Οι διατάξεις του άρθρου 4, παράγραφος 1, δεν πρέπει να ερμηνεύονται σαν να είναι εφαρμοστέα, εκτός του Κράτους στο οποίο το όχημα που πραγματοποιεί λειτουργία μεταφοράς είναι εγγεγραμμένο, κάθε απαγόρευση κυκλοφορίας, σε ορισμένες ημέρες ή σε ορισμένες ώρες, η οποία δύναται όπως εφαρμοστεί στο εν λόγω Κράτος σε ορισμένες κατηγορίες οχημάτων. Οι διατάξεις του άρθρου 4, παράγραφος 2, δεν πρέπει να ερμηνεύονται ως εμποδίζουσες ένα Συμβαλλόμενο Μέρος να επιβάλει στο έδαφος του την εφαρμογή των διατάξεων των εσωτερικών του νόμων και κανονισμών οι οποίες απαγορεύουν τη κυκλοφορία ορισμένων κατηγοριών οχημάτων σε ορισμένες ημέρες ή σε ορισμένες ώρες.

Κάθε Συμβαλλόμενο Μέρος, το οποίο είναι Μέρος σε κάποια ειδική συμφωνία όπως προβλέπει αυτό το άρθρο 4, παράγραφος 2, της παρούσας Συμφωνίας και το οποίο εξουσιοδοτεί τη διεξαγωγή διεθνών μεταφορών αρχόμενων και τελειωμένων στο έδαφος των Μερών της εν λόγω ειδικής συμφωνίας από οχήματα εγγεγραμμένα στο έδαφος Κράτους, το οποίο, ως Συμβαλλόμενο μέρος της Συμφωνίας αυτής, δεν είναι Μέρος της εν λόγω ειδικής συμφωνίας, δύναται να θέσει σαν προϋπόθεση τη σύναψη διμερών ή πολυμερών συμφωνιών που εξουσιοδοτούν τέτοιες λειτουργίες μεταφοράς, όπως το πλήρωμα που πραγματοποιεί τις λειτουργίες εκείνες στο έδαφος των Κρατών Μερών της εν λόγω ειδικής συμφωνίας, συμμορφώνεται με τις διατάξεις αυτής.

**Το άρθρον 12 της Συμφωνίας**

Οι υπογεγραμμένοι αναλαμβάνουν να συζητήσουν, μετά που η Συμφωνία τεθεί σε ισχύ, την προσθήκη σ' αυτήν, με τροποποίηση, όρου που προβλέπει για τη χρήση συστήματος ελέγχου εγκεκριμένου τύπου, ο οποίος τοποθετούμενος στο όχημα θα αντικαθιστά, στο μέτρο του δυνατού, το ατομικό βιβλίο ελέγχου.

**Το άρθρον 14 της Συμφωνίας**

Τα Συμβαλλόμενα Μέρη αναγνωρίζουν ότι θα ήταν επιθυμητό όπως:

- κάθε Συμβαλλόμενο Μέρος υιοθετήσει τα αναγκαία μέτρα που του επιτρέπουν να προβεί σε διώξεις για παράβαση των διατάξεων της Συμφωνίας όχι μόνο όταν αυτές διαπράττονται στο έδαφος αυτού, αλλά επίσης όταν διαπράττονται στο έδαφος άλλου Κράτους κατά τη διάρκεια λειτουργίας διεθνούς οδικής μεταφοράς γενόμενης από όχημα εγγεγραμμένο απ' αυτό το Συμβαλλόμενο Μέρος,
- αλληλοβοηθούνται για σκοπούς επιβολής ποινών για διαπραττόμενες παραβάσεις.

**Το παράρτημα της Συμφωνίας**

Κατά παρέκκλιση της παραγράφου 4 των γενικών διατάξεων του παραρτήματος της παρούσας Συμφωνίας, η Ελβετία δύναται, να μην απαιτεί όπως οι εργοδότες υπογράφουν τις εβδομαδιαίες εκθέσεις του ατομικού βιβλίου ελέγχου.

ΣΕ ΠΙΣΤΗ ΤΩΝ ΑΝΩΤΕΡΩ, οι υπογεγραμμένοι, δεόντως εξουσιοδοτημένοι υπέγραψαν το παρόν Πρωτόκολλο.

ΕΓΙΝΕ στη Γενεύη, την 1η Ιουλίου 1970, σε ένα μόνο αντίτυπο στην αγγλική και γαλλική γλώσσα και των δύο κειμένων εχόντων την ίδια ισχύ.

**ΕΥΡΩΠΑΪΚΗ ΣΥΜΦΩΝΙΑ ΑΝΑΦΟΡΙΚΑ ΜΕ ΤΗΝ ΕΡΓΑΣΙΑ**  
**ΠΛΗΡΩΜΑΤΩΝ ΟΧΗΜΑΤΩΝ ΠΟΥ ΑΠΑΣΧΟΛΟΥΝΤΑΙ**  
**ΣΤΙΣ ΔΙΕΘΝΕΙΣ ΟΔΙΚΕΣ ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ (ΑΕΤΡ)**

ΤΑ ΣΥΜΒΑΛΛΟΜΕΝΑ ΜΕΡΗ,

ΕΠΙΘΥΜΩΝΤΑΣ να ενισχύσουν την ανάπτυξη και τη βελτίωση των διεθνών οδικών μεταφορών επιβατών και εμπορευμάτων,

ΠΕΠΕΙΣΜΕΝΑ για την ανάγκη αύξησης της ασφάλειας της οδικής κυκλοφορίας, έκδοσης κανονισμών που διέπουν συγκεκριμένους όρους εργοδότησης στις διεθνείς οδικές μεταφορές σύμφωνα με τις αρχές της Διεθνούς Οργάνωσης Εργασίας και υιοθέτησης, από κοινού, κάποιων μέτρων για εξασφάλιση της εφαρμογής τέτοιων κανονισμών,

ΕΧΟΥΝ ΣΥΜΦΩΝΗΣΕΙ τα ακόλουθα:

**Άρθρον 1**

**Ορισμοί**

Δια τους σκοπούς της παρούσας Συμφωνίας,

- α) «όχημα» σημαίνει κάθε αυτοκίνητο ή ρυμουλκό. Ο όρος αυτός περιλαμβάνει κάθε συνδιασμό οχημάτων
- β) «αυτοκίνητο» σημαίνει κάθε όχημα εφοδιασμένο με κινητήρα προώθησης που κυκλοφορεί επί της οδού με τα δικά του μέσα και το οποίο χρησιμεύει κανονικά στην οδική μεταφορά προσώπων ή εμπορευμάτων ή στην έλξη, επί οδού, οχημάτων χρησιμοποιουμένων για τη μεταφορά προσώπων ή εμπορευμάτων. Ο όρος αυτός δε περιλαμβάνει τους γεωργικούς ελκυστήρες
- γ) «ρυμουλκό» σημαίνει κάθε όχημα σχεδιασμένο να συνδέεται σε αυτοκίνητο και περιλαμβάνει τα ημιρυμουλκά

- δ) «ημιρυμουκλό» σημαίνει κάθε ρυμουκλό σχεδιασμένο να συνδεθεί σε αυτοκίνητο με τέτοιο τρόπο ώστε αυτό να στηρίζεται μερικώς πάνω σ' αυτό και σημαντικό μέρος του βάρους του και του βάρους του φορτίου του να βαστάζεται από το εν λόγω αυτοκίνητο.
- ε) «συνδυασμός οχημάτων» σημαίνει συνδεδεμένα οχήματα τα οποία ταξιδεύουν στο δρόμο ως μία ενότητα.
- στ) «ανώτατο επιτρεπτό βάρος» σημαίνει το ανώτατο βάρος του φορτωμένου οχήματος, κρινόμενο επιτρεπτό από την αρμόδια αρχή του Κράτους όπου το όχημα είναι εγγεγραμμένο.
- ζ) «οδική μεταφορά» σημαίνει
- i) κάθε οδικό ταξίδι οχήματος, είτε με φορτίο, είτε όχι, προοριζόμενου για τη μεταφορά επιβατών και περιλαμβάνοντος, περισσότερες των οκτώ θέσεων, εκτός της θέσης του οδηγού
  - ii) κάθε οδικό ταξίδι οχήματος, είτε με φορτίο, είτε όχι, προοριζόμενου για τη μεταφορά εμπορευμάτων
  - iii) κάθε ταξίδι, το οποίο περιλαμβάνει ταυτόχρονα ταξίδι όπως ορίζεται στη παρ. (i) ή (ii) του παρόντος ορισμού και αμέσως πριν ή μετά το εν λόγω ταξίδι, τη μεταφορά του οχήματος μέσω θαλάσσης, σιδηροδρόμου, αέρος ή εσωτερικής πλωτής οδού
- η) «διεθνής οδική μεταφορά», σημαίνει οδική μεταφορά, η οποία περιλαμβάνει τη διάσχιση τουλάχιστο ενός συνόρου
- θ) «κανονικές υπηρεσίες ταξιδιωτών» σημαίνει οι υπηρεσίες για την μεταφορά επιβατών κατά συγκεκριμένα διαλείμματα σε συγκεκριμένες διαδρομές τέτοιες υπηρεσίες δύνανται όπως δέχονται ή αποβιβάζουν άτομα σε προκαθορισμένες στάσεις

Κανόνες λειτουργίας ή σχετικά έγγραφα εγκρινόμενα από τις αρμόδιες δημόσιες αρχές των Συμβαλλόμενων Μερών και δημοσιευόμενα από τον μεταφορέα πριν την έναρξη εφαρμογής, πρέπει να καθορίζουν τους όρους μεταφοράς που καλύπτουν κυρίως τους πίνακες λειτουργίας (χρονοδιάγραμμα, συχνότητα), τα τέλη και την υποχρέωση για μεταφορά, εφ' όσον οι εν λόγω όροι δεν καθορίζονται σε νόμους ή κανονισμούς ή σε διακανονιστικές διατάξεις. Οποιοσδήποτε είναι ο οργανωτής των μεταφορών θεωρούνται επίσης κανονικές υπηρεσίες οι εξασφαλίζουσες τη μεταφορά ορισμένων κατηγοριών προσώπων εξαιρέσει άλλων ταξιδιωτών, εφ' όσον οι εν λόγω υπηρεσίες διεξάγονται σύμφωνα, με τις εις το πρώτο εδάφιο του παρόντος ορισμού, αναφερόμενες προϋποθέσεις π.χ. υπηρεσίες πραγματοποιούσες τη μεταφορά των εργατών στο τόπο εργασίας και της κατοικίας αυτών ή τη μεταφορά των μαθητών στα εκπαιδευτικά ιδρύματα και τις οικίες τους.

ι) «οδηγός» σημαίνει κάθε πρόσωπο, είτε μισθωτό είτε όχι, το οποίο οδηγεί το όχημα έστω και για μία σύντομη περίοδο ή το οποίο ευρίσκεται επί του οχήματος προκειμένου, ενδεχομένως, να μπορέσει να το οδηγήσει αυτό

κ) «μέλος του πληρώματος» σημαίνει τον οδηγό ή ένα των ακόλουθων προσώπων, είτε είναι μισθωτοί είτε όχι:

i) ο συνοδός, δηλ. κάθε πρόσωπο συνοδεύον τον οδηγό προκειμένου να βοηθήσει αυτόν σε μερικές εργασίες και λαμβάνον, τακτικά σημαντικό μέρος στις λειτουργίες μεταφοράς χωρίς να είναι οδηγός με την έννοια της παραγράφου (i) του παρόντος άρθρου

ii) ο εισπράκτορας, δηλ. κάθε πρόσωπο το οποίο συνοδεύει τον οδηγό οχήματος που απασχολείται στην μεταφορά επιβατών και είναι υπεύθυνο συγκεκριμένα για την έκδοση ή τον έλεγχο των εισιτηρίων ή άλλων εγγράφων παρέχόντων δικαίωμα στους επιβάτες να ταξιδεύουν με το όχημα

λ) «εβδομάδα» σημαίνει κάθε περίοδο επτά συνεχόμενων ημερών



- μ) «ημερήσια ανάπαυση», σημαίνει κάθε αδιάλειπτο περίοδο σύμφωνα με το άρθρο 6 της παρούσας συμφωνίας, κατά την οποία μέλος του πληρώματος δύναται ελεύθερα να διαθέσει το χρόνο του
- ν) «περίοδος εκτός υπηρεσίας» σημαίνει κάθε αδιάλειπτο συνεχή περίοδο τουλάχιστο δεκαπέντε λεπτών, εκτός της ημερήσιας ανάπαυσης κατά την οποία μέλος του πληρώματος δύναται ελεύθερα να διαθέσει το χρόνο του
- (ξ) «επαγγελματικές δραστηριότητες» σημαίνει τις δραστηριότητες, που αντιπροσωπεύονται με τα σημεία 6, 7 και 7α του ημερήσιου φύλλου του ατομικού βιβλίου ελέγχου όπως φαίνεται στο παράρτημα της παρούσας Συμφωνίας.

## Άρθρον 2

### Πεδίο εφαρμογής

1. Η παρούσα Συμφωνία εφαρμόζεται στο έδαφος κάθε Συμβαλλόμενου Μέρους σε κάθε διεθνή οδική μεταφορά, πραγματοποιούμενη από κάθε όχημα εγγεγραμμένο στο έδαφος του εν λόγω Συμβαλλόμενου Μέρους ή στο έδαφος κάθε άλλου Συμβαλλόμενου Μέρους.
2. Παρ' όλα αυτά,
  - α) αν, κατά τη διάρκεια της λειτουργίας διεθνούς οδικής μεταφοράς ένα ή περισσότερα μέλη του πληρώματος δεν εξέρχονται του εθνικού εδάφους, όπου κανονικά ασκούν τις επαγγελματικές τους δραστηριότητες, το Συμβαλλόμενο Μέρος στο οποίο υπάγεται το εν λόγω έδαφος δύναται να μην εφαρμόσει τις διατάξεις της παρούσας Συμφωνίας σ' εκείνον ή εκείνους.
  - β) εκτός αντίθετης σύμβασης συναπτόμενης μεταξύ των Συμβαλλόμενων Μερών, των οποίων διασχίζεται το έδαφος, η παρούσα Συμφωνία δεν εφαρμόζεται στις

διεθνείς οδικές μεταφορές εμπορευμάτων πραγματοποιούμενες από όχημα του οποίου το ανώτατο επιτρεπτό βάρος δεν υπερβαίνει τους 3,5 τόννους:

- γ) δύο Συμβαλλόμενα Μέρη, των οποίων συνορεύουν τα εδάφη δύνανται να συμφωνήσουν όπως οι διατάξεις των εσωτερικών νόμων και κανονισμών του Κράτους, στο οποίο το όχημα είναι εγγεγραμμένο και οι διατάξεις των διαιτητικών αποφάσεων και των συλλογικών συμβάσεων που ισχύουν στο εν λόγω Κράτος, εφαρμόζονται μόνο στις διεθνείς οδικές μεταφορές περιοριζόμενες στα δύο εδάφη αυτών εάν το εν λόγω όχημα:
- δεν εξέρχεται σε ένα των εδαφών αυτών, από μία ζώνη που άπτεται των συνόρων καθοριζόμενη ως παραμεθόρια ζώνη με κοινή συμφωνία μεταξύ των δύο Συμβαλλόμενων Μερών, ή
  - απλώς διέρχεται μέσω ενός των εν λόγω εδαφών
- δ) τα Συμβαλλόμενα Μέρη δύνανται να συμφωνήσουν όπως, οι διατάξεις των εσωτερικών νόμων και κανονισμών του Κράτους, στο οποίο το όχημα είναι εγγεγραμμένο και οι διατάξεις των διαιτητικών αποφάσεων και των συλλογικών συμβάσεων που ισχύουν στο εν λόγω Κράτος, εφαρμόζονται μόνο σε ορισμένες διεθνείς οδικές μεταφορές περιοριζόμενες στα εδάφη αυτών και των οποίων η διαδρομή από την αφετηρία μέχρι την άφιξη του οχήματος είναι λιγότερη των 100χλμ. όπως επίσης και οι κανονικές υπηρεσίες επιβατών.

### Άρθρον 3

#### Εφαρμογή κάποιων διατάξεων της Συμφωνίας στις οδικές μεταφορές πραγματοποιούμενες από οχήματα εγγεγραμμένα στο έδαφος μη Συμβαλλόμενων Κρατών-Μελών.

1. Κάθε Συμβαλλόμενο Μέρος εφαρμόζει στο έδαφος του, σε σχέση με διεθνείς οδικές μεταφορές πραγματοποιούμενες από κάθε όχημα εγγεγραμμένο στο έδαφος ενός Κράτους μη Συμβαλλόμενου Μέλους στη παρούσα Συμφωνία, διατάξεις όχι λιγότερο αυστηρές με τις προβλεπόμενες από τα άρθρα 5,6,7,8,9,10 και 11 και του άρθρου 12 παράγραφοι 1,2,6 και 7, της παρούσας Συμφωνίας.

2. Όμως, κάθε Συμβαλλόμενο Μέρος είναι ελεύθερο να μην εφαρμόζει τις διατάξεις της παραγράφου 1 του παρόντος άρθρου.

α) στις διεθνείς οδικές μεταφορές εμπορευμάτων, από όχημα του οποίου το ανώτατο επιτρεπτό βάρος δεν υπερβαίνει τους 3,5 τόννους,

β) στις διεθνείς οδικές μεταφορές, περιοριζόμενες στο έδαφος του και σ' αυτό ενός παραμεθόριου κράτους μη Συμβαλλόμενου μέρους στη παρούσα Συμφωνία, αν το εν λόγω όχημα δεν εξέρχεται, στο έδαφος αυτού από μία ζώνη απτόμενη των συνόρων καθοριζόμενη ως παραμεθόριος ζώνη ή αν διέρχεται απλά από το έδαφος του.

#### Άρθρον 4

#### Γενικές Αρχές

1. Σε κάθε διεθνή οδική μεταφορά, στην οποία εφαρμόζεται η παρούσα Συμφωνία, η επιχείρηση και τα μέλη του πληρώματος τηρούν, όσον αφορά τις περιόδους ανάπαυσης, τις περιόδους οδήγησης και στελέχωσης, τους κανόνες τους καθοριζόμενους από τους εσωτερικούς νόμους και κανονισμούς για την περιοχή του Κράτους όπου το μέλος του πληρώματος κανονικά ασκεί τις επαγγελματικές του δραστηριότητες καθώς επίσης και από τις διαιτητικές αποφάσεις και τις συλλογικές συμβάσεις που ισχύουν στην εν λόγω περιοχή οι περίοδοι ανάπαυσης και περίοδοι οδήγησης υπολογίζονται σύμφωνα με τους εν λόγω νόμους και κανονισμούς, τις διαιτητικές αποφάσεις ή τις συλλογικές συμβάσεις. Εφ' όσον οι κανόνες που εφαρμόζονται με αυτό τον τρόπο δεν είναι τουλάχιστον τόσο αυστηροί όσο οι διατάξεις των άρθρων 6,7,8,9,10 και 11 της παρούσας Συμφωνίας οι τελευταίες διατάξεις πρέπει να τηρούνται.

2. Εκτός ιδιαίτερης συμφωνίας μεταξύ των εν λόγω Συμβαλλόμενων Μερών ή κατ' επέκταση της εφαρμογής της παραγράφου 2, του άρθρου 2, της παρούσας Συμφωνίας κάποιες διατάξεις της παρούσας Συμφωνίας δεν εφαρμόζονταν, κανένα Συμβαλλόμενο Μέρος δεν θα επιβάλει την εφαρμογή των διατάξεων των εσωτερικών νόμων και κανονισμών αναφορικά με τα θέματα της παρούσας Συμφωνίας από επιχειρήσεις ενός άλλου Συμβαλλόμενου Μέρους ή στα μέλη του πληρώματος οχημάτων εγγεγραμμένων από άλλο Συμβαλλόμενο Μέρος, σε

περιπτώσεις που οι εν λόγω διατάξεις κρίνονται αυστηρότερες από αυτές της παρούσας Συμφωνίας.

### Άρθρον 5

#### Εκπληρωτέες προϋποθέσεις από τους οδηγούς

1. Η ελάχιστη ηλικία των οδηγών που απασχολούνται στη διεθνή οδική μεταφορά εμπορευμάτων πρέπει να είναι:

- α) για οχήματα των οποίων το ανώτατο επιτρεπτό βάρος δεν ξεπερνά τους 7,5 τόννους, 18 ετών
- β) για άλλα οχήματα:
  - i) 21 ετών ή
  - ii) 18 ετών εφ' όσον ο ενδιαφερόμενος είναι κάτοχος πιστοποιητικού επαγγελματικής ικανότητας, αναγνωρισμένου από το Συμβαλλόμενο Μέρος στο έδαφος του οποίου το όχημα είναι εγγεγραμμένο και βεβαιώντος την ολοκλήρωση εκπαίδευσης για οδηγούς οχημάτων προοριζόμενων για οδικές μεταφορές εμπορευμάτων. Στη περίπτωση όμως, οδηγών ηλικίας κάτω των 21 ετών κάθε Συμβαλλόμενο Μέρος δύναται
    - να απαγορεύσει σ' αυτούς την οδήγηση τέτοιων οχημάτων στο έδαφος του, έστω και αν αυτοί είναι κάτοχοι του προειρημένου πιστοποιητικού
    - ή να απαγορεύσει την άδεια οδήγησης τέτοιων οχημάτων στους κατόχους πιστοποιητικών για τα οποία έχει αναγνωρίσει ότι έχουν εκδοθεί κατόπιν της αποπεράτωσης εκπαίδευσης οδηγών οχημάτων, προοριζόμενων για τις οδικές μεταφορές εμπορευμάτων, ισότιμου με τη προβλεπόμενη από τους εσωτερικούς του νόμους και κανονισμούς.

2. Αν, δυνάμει των διατάξεων του άρθρου 10 της παρούσας Συμφωνίας, πρέπει να υπάρχουν δύο οδηγοί επί του οχήματος, ο ένας από αυτούς πρέπει να έχει συμπληρώσει την ηλικία των 21 ετών.
3. Οδηγοί που απασχολούνται στις διεθνείς οδικές μεταφορές επιβατών πρέπει να έχουν συμπληρώσει την ηλικία των 21 ετών.
4. Οι οδηγοί οχημάτων πρέπει να είναι υπεύθυνοι και άξιοι εμπιστοσύνης. Πρέπει να έχουν επαρκή πείρα και τα απαραίτητα προσόντα για την εκτέλεση των αιτούμενων υπηρεσιών.

#### Άρθρον 6

#### Ημερήσια ανάπαυση

1. α) Με εξαίρεση των περιπτώσεων που αναφέρονται στις παραγράφους 3 και 4 του παρόντος άρθρου, κάθε μέλος του πληρώματος διεθνών οδικών μεταφορών εμπορευμάτων πρέπει να απολαμβάνει ημερήσια ανάπαυση όχι λιγότερο των συνεχών ωρών κατά την εικοσιτετράωρη περίοδο, η οποία προηγείται οποιουδήποτε χρόνου της άσκησης μιας από τις επαγγελματικές δραστηριότητες του.  
  
β) Η ημερήσια ανάπαυση που αναφέρεται στην υποπαράγραφο (α) της παρούσας παραγράφου, δύναται να μειωθεί έως εννέα συνεχείς ώρες το λιγότερο δύο φορές το πολύ διαρκούσης της εβδομάδας, εφ' όσον η ανάπαυση δύναται να λαμβάνεται στον κανονικό τόπο διαμονής του μέλους του πληρώματος ή οκτώ συνεχείς ώρες το λιγότερο δύο φορές το πολύ διαρκούσης της εβδομάδας, στις περιπτώσεις όπου η ανάπαυση δεν δύναται, για λόγους λειτουργίας, να λαμβάνεται στο κανονικό τόπο κατοικίας του μέλους του πληρώματος.
2. α) Με εξαίρεση των περιπτώσεων που αναφέρονται στις παραγράφους 3 και 4 του παρόντος άρθρου, κάθε μέλος πληρώματος των διεθνών οδικών μεταφορών επιβατών πρέπει να απολαμβάνει, διαρκούσης της εικοσιτετράωρης περιόδου, η οποία

προηγείται οποιουδήποτε χρόνου της άσκησης μιας των επαγγελματιών του δραστηριοτήτων, είτε:

- i) μια ημερήσια ανάπαυση δέκα τουλάχιστον συνεχών ωρών χωρίς δυνατότητα μείωσης κατά τη διάρκεια της εβδομάδας είτε
  - ii) μια ημερήσια ανάπαυση ένδεκα, τουλάχιστον συνεχών ωρών, της ανάπαυσης αυτής δυνάμενης να μειωθεί δύο φορές την εβδομάδα έως δέκα συνεχείς ώρες και δύο φορές τη εβδομάδα έως εννέα συνεχείς ώρες εφ' όσον, στις δύο τελευταίες περιπτώσεις, η υπηρεσία περιλαμβάνει ένα προγραμματισμένο διάλειμμα τεσσάρων, τουλάχιστον, συνεχών ωρών ή δύο προγραμματισμένα διαλείμματα δύο, τουλάχιστον, συνεχών ωρών και ότι κατά τα διαλείμματα αυτά το μέλος του πληρώματος ούτε θα ασκεί τις επαγγελματικές του δραστηριότητες ούτε θα εκτελεί καμία άλλη εργασία ως επάγγελμα.
- β) Το ατομικό βιβλίο ελέγχου που αναφέρεται στο άρθρον 12 της παρούσας Συμφωνίας πρέπει να περιέχει ενδείξεις επιτρέπουσες την ταυτότητα του συστήματος ημερήσιας ανάπαυσης του οποίου το μέλος πληρώματος των διεθνών οδικών μεταφορών επιβατών απολαμβάνει για την τρέχουσα βδομάδα.

3. Εάν το όχημα στελεχώνεται με δύο οδηγούς και δεν εφοδιάζεται με κλίνη επιτρέπουσα στα μέλη του πληρώματος να πλαγιάζουν άνετα, κάθε μέλος του πληρώματος, πρέπει να απολαμβάνει μια ημερήσια ανάπαυση δέκα τουλάχιστον συνεχών ωρών κατά την εικοσιεπτάωρη περίοδο, η οποία προηγείται οποιουδήποτε χρόνου της άσκησης μιας των επαγγελματιών του δραστηριοτήτων.

4. Εάν το όχημα στελεχώνεται με δύο οδηγούς και εφοδιάζεται με κλίνη επιτρέπουσα στα μέλη του πληρώματος να πλαγιάζουν άνετα, κάθε μέλος του πληρώματος πρέπει να απολαμβάνει μια ημερήσια ανάπαυση οκτώ τουλάχιστον, συνεχών ωρών κατά την περίοδο των τριάντα ωρών, η οποία προηγείται οποιουδήποτε χρόνου της άσκησης μιας των επαγγελματιών του δραστηριοτήτων.

5. Οι περίοδοι ανάπαυσης που καθορίζονται στο παρόν άρθρο λαμβάνονται εκτός του οχήματος. Αν όμως το όχημα εφοδιάζεται με κλίνη, επιτρέπεται στα μέλη του πληρώματος να πλαγιάζουν άνετα οι περίοδοι ανάπαυσης δύναται να λαμβάνονται στη κλίνη αυτή, εφ' όσον το όχημα, είναι ακινητοποιημένο.

#### Άρθρον 7

##### Ημερήσια διάρκεια οδήγησης, μέγιστη διάρκεια εβδομαδιαίας

##### και δεκαπενθήμερης διάρκειας οδήγησης

1. Η συνολική διάρκεια χρόνου οδήγησης μεταξύ δύο συνεχών περιόδων ημερήσιας ανάπαυσης όπως ορίζεται στο άρθρο 6 της παρούσας Συμφωνίας, καλουμένης στο εξής «ημερήσια διάρκεια οδήγησης» δεν δύναται να υπερβαίνει τις οκτώ ώρες.
2. Στην περίπτωση οδηγών οχημάτων, άλλων από αυτών που αναφέρονται στο άρθρο 10 της παρούσας Συμφωνίας, η ημερήσια διάρκεια οδήγησης δύναται να λαμβάνεται, κατά παρέκκλιση των διατάξεων της παραγράφου 1 του παρόντος άρθρου, δύο φορές εβδομαδιαίως έως εννέα ώρες.
3. Η διάρκεια οδήγησης δεν δύναται να υπερβαίνει ούτε τις 48 ώρες εβδομαδιαίως ούτε τις 92 ώρες κατά την διάρκεια ενός δεκαπενθήμερου.

#### Άρθρον 8

##### Μεγίστη διάρκεια συνεχούς οδήγησης

1. α) Καμία διάρκεια συνεχούς οδήγησης δεν πρέπει να υπερβαίνει τις τέσσερις ώρες, εκτός της περίπτωσης κατά την οποία ο οδηγός δεν δύναται να φθάσει σε κατάλληλο σημείο στάθμευσης ή στο τόπο προορισμού σε τέτοια περίπτωση η διάρκεια οδήγησης δύναται να παραταθεί κατά τριάντα λεπτά κατ' ανώτατο όριο εφ' όσον η χρήση αυτής της επιλογής δεν επιφέρει παράβαση των διατάξεων του άρθρου 7 της παρούσας Συμφωνίας.

- β) Ως συνεχής θεωρείται κάθε διάρκεια οδήγησης η οποία διακόπτεται μόνον από διαλείμματα τα οποία δεν ανταποκρίνονται τουλάχιστον στις διατάξεις της παραγράφου 2 ή της παραγράφου 3 του παρόντος άρθρου.
2. α) Για οδηγούς οχημάτων όπως αναφέρονται στο άρθρο 10 της παρούσας Συμφωνίας, η οδήγηση πρέπει να διακόπτεται όχι λιγότερο της μιας ώρας στην εκπνοή της περιόδου που αναφέρεται στην παράγραφο 1, του παρόντος άρθρου.
- β) Το εν λόγω διάλειμμα δύναται να αντικαθίσταται με δύο συνεχή διαλείμματα, όχι λιγότερο των τριάντα συνεχών λεπτών το καθένα, παρεμβαλλομένων στην ημερήσια διάρκεια οδήγησης έτσι ώστε να διασφαλίζεται η τήρηση των διατάξεων της παραγράφου 1 του παρόντος άρθρου.
3. α) Για οδηγούς οχημάτων άλλων από αυτών που αναφέρονται στο άρθρο 10 της παρούσας Συμφωνίας, και όπου η ημερήσια διάρκεια οδήγησης δεν υπερβαίνει τις οκτώ ώρες η οδήγηση πρέπει να διακόπτεται όχι λιγότερο των τριάντα συνεχών λεπτών στην εκπνοή της περιόδου που αναφέρεται στη παράγραφο 1 του παρόντος άρθρου.
- β) Το εν λόγω διάλειμμα δύναται να αντικαθίσταται από δύο συνεχή διαλείμματα όχι λιγότερο των είκοσι λεπτών το καθένα ή από τρία συνεχή διαλείμματα όχι λιγότερο των δεκαπέντε λεπτών το καθένα τα οποία δύναται να παρεμβάλλονται κατά τη διάρκεια της οδήγησης, που αναφέρεται στη παράγραφο 1 του παρόντος άρθρου ή να τοποθετούνται μερικώς κατά τη διάρκεια αυτής και μερικώς ευθύς αμέσως.
- γ) Εάν η ημερήσια διάρκεια οδήγησης υπερβαίνει τις οκτώ ώρες, ο οδηγός υποχρεούται να διακόψει την οδήγηση τουλάχιστον κατά την διάρκεια όχι λιγότερο των δύο συνεχών περιόδων των τριάντα λεπτών.
4. Κατά τα διαλείμματα που αναφέρονται στις παραγράφους 2 ή 3 του παρόντος άρθρου, ο οδηγός δεν πρέπει να ασχολείται σε οποιαδήποτε επαγγελματική δραστηριότητα εκτός της επίβλεψης του οχήματος και του φορτίου του. Αν όμως το όχημα, είναι στελεχωμένο με δύο



οδηγούς αρκεί για εκπλήρωση των διατάξεων των παραγράφων 2 ή 3 του παρόντος άρθρου, όπως ο οδηγός ο οποίος κάνει διάλειμμα να μην ασχολείται με καμμία από τις δραστηριότητες, που εμπίπτει με το σύμβολο της επκεφαλίδας 7<sup>a</sup> στο ημερήσιο φύλλο του ατομικού βιβλίου ελέγχου, που αναφέρεται στο άρθρο 12 της παρούσας Συμφωνίας.

#### Άρθρον 9

##### Εβδομαδιαία Διάρκεια Ανάπαυσης

1. Σε συνέχεια των ημερήσιων αναπαύσεων που αναφέρονται στο άρθρο 6 της παρούσας Συμφωνίας, κάθε μέλος του πληρώματος απολαμβάνει μια εβδομαδιαία ανάπαυση, όχι λιγότερο των εικοσιτεσσάρων συνεχών ωρών, η οποία πρέπει να προηγείται ή έπεται αμέσως μιας περιόδου ημερήσιας ανάπαυσης σύμφωνα με τις διατάξεις του εν λόγω άρθρου 6.
2. α) Κατά την περίοδο, όμως, από 1<sup>η</sup> Απριλίου έως της 30<sup>ης</sup> Σεπτεμβρίου περιλαμβανομένης, η εβδομαδιαία ανάπαυση που αναφέρεται στην παράγραφο 1 του παρόντος άρθρου δύναται ν' αντικατασταθεί για τα μέλη του πληρώματος οχημάτων, που χρησιμοποιούνται για οδικές μεταφορές επιβατών, από μία διάρκεια ανάπαυσης όχι λιγότερο των εξήντα συνεχών ωρών, χορηγούμενη πλήρως πριν την εκπονή κάθε ανάτατης περιόδου δεκατεσσάρων συνεχών ημερών. Η εν λόγω ανάπαυση πρέπει να προηγείται ή έπεται αμέσως μιας περιόδου ημερήσιας ανάπαυσης, σύμφωνα με τις διατάξεις του άρθρου 6 της παρούσας Συμφωνίας.
- β) Οι διατάξεις της παρούσας παραγράφου δεν εφαρμόζονται στα μέλη πληρώματος οχημάτων, που χρησιμοποιούνται σε κανονικές υπηρεσίες επιβατών.

#### Άρθρον 10

##### Στελέγωση

Στη περίπτωση

- α) συνδυασμού οχημάτων, περιλαμβάνοντος περισσότερων του ενός ρυμουλκού ή ημρυμουλκού είτε

β) συνδυασμού οχημάτων, που χρησιμοποιούνται για την μεταφορά επιβατών όπου το ανώτατο επιτρεπόμενο βάρος του ρυμουκλικού ή ημιρύμουκλικού υπερβαίνει τους 5 τόννους, είτε

γ) συνδυασμού οχημάτων, που χρησιμοποιούνται για την μεταφορά εμπορευμάτων όπου το ανώτατο επιτρεπόμενο βάρος του συνδυασμού οχημάτων υπερβαίνει τους 20 τόννους,

ο οδηγός πρέπει να συνοδεύεται από άλλον οδηγό από την έναρξη του ταξιδιού ή να αντικαθίσταται από άλλον οδηγό μετά τα 450 χλμ. αν η διανυθείσα απόσταση μεταξύ δύο συνεχών περιόδων ημερήσιας ανάπαυσης υπερβαίνει τα 450 χλμ.

#### Άρθρον 11

##### Εξαιρετικές περιπτώσεις

Με την προϋπόθεση ότι δεν διακινδυνεύει η ασφάλεια της οδικής κυκλοφορίας, ο οδηγός δύναται να παρεκκλίνει των διατάξεων των άρθρων 6,7,8 και 10 της παρούσας Συμφωνίας, σε περίπτωση κινδύνου, σε περίπτωση ανωτέρας βίας, προκειμένου να προσφέρει βοήθεια ή λόγω βλάβης, στο μέτρο του δυνατού, προκειμένου να διασφαλίζεται η ασφάλεια των προσώπων του οχήματος ή του φορτίου του και προκειμένου να επιτρέπεται σ' αυτόν η δυνατότητα στάθμευσης σε κατάλληλο σημείο στάθμευσης ή ανάλογα με τις περιστάσεις, στο τέλος του ταξιδιού του. Ο οδηγός πρέπει να καταγράφει το είδος και την αιτία της παρέκκλισης στο ατομικό βιβλίο ελέγχου.

#### Άρθρον 12

##### Ατομικό βιβλίο ελέγχου

1. Κάθε οδηγός ή συνοδός πρέπει να εγγράφει σε ατομικό βιβλίο ελέγχου κατά την διάρκεια της ημέρας, έναν αρχείο των επαγγελματικών του δραστηριοτήτων και τις ώρες ανάπαυσης του. Φέρει μαζί του το εν λόγω βιβλίο και το δείχνει όποτε ζητείται από τις αρχές ελέγχου.

2. Οι προδιαγραφές στις οποίες πρέπει να ανταποκρίνεται το βιβλίο ελέγχου και οι προϋποθέσεις οι οποίες πρέπει να τηρούνται για τη τήρηση των καταγραφών καθορίζονται στο παράρτημα της παρούσας Συμφωνίας.
3. Τα Συμβαλλόμενα Μέρη πρέπει να λαμβάνουν όλα τα αναγκαία μέτρα αναφορικά με την έκδοση και τον έλεγχο των ατομικών βιβλίων ελέγχου και συγκεκριμένα μέτρα που επιβάλλονται για την αποφυγή ταυτόχρονης χρήσης δύο τέτοιων βιβλίων από το ίδιο μέλος του πληρώματος.
4. Κάθε επιχείρηση τηρεί μητρώο των ατομικών βιβλίων ελέγχου που χρησιμοποιεί. Το μητρώο περιλαμβάνει τουλάχιστον το όνομα του οδηγού ή του συνοδού στον οποίο έχει εκδοθεί το βιβλίο, την υπογραφή στο περιθώριο του εν λόγω οδηγού ή συνοδού, τον αριθμό του βιβλίου, την ημερομηνία παράδοσης του στον οδηγό ή συνοδό και την ημερομηνία του τελευταίου ημερήσιου φύλλου που έχει συμπληρωθεί από τον οδηγό ή τον συνοδό πριν την τελική παράδοση του βιβλίου στην επιχείρηση μετά την χρήση.
5. Οι επιχειρήσεις διατηρούν τα χρησιμοποιηθέντα βιβλία για περίοδο όχι λιγότερη των δώδεκα μηνών μετά την ημερομηνία της τελευταίας καταχώρησης και τα παρουσιάζουν με τα μητρώα έκδοσης, κατά παράκληση των αρχών ελέγχου.
6. Κατά την έναρξη λειτουργίας διεθνούς οδικής μεταφοράς, κάθε οδηγός ή συνοδός πρέπει να κατέχει ατομικό βιβλίο ελέγχου, σύμφωνα με τις προδιαγραφές του παραρτήματος της παρούσας Συμφωνίας και στο οποίο καταχωρούνται τα στοιχεία που σχετίζονται με τις επτά ημέρες οι οποίες προηγήθηκαν της έναρξης της μεταφοράς. Αν, όμως, οι εσωτερικοί νόμοι και κανονισμοί του Κράτους όπου ο οδηγός ή συνοδός ασκεί τις επαγγελματικές του δραστηριότητες δεν προβλέπει την υποχρέωση χρησιμοποίησης ατομικού βιβλίου ελέγχου, σύμφωνα με τις προδιαγραφές του παραρτήματος της παρούσας Συμφωνίας, οδικών μεταφορών που δεν είναι διεθνείς, θα είναι αρκετό εάν τα στοιχεία που σχετίζονται με τη συνεχή περίοδο ανάπαυσης που προηγήθηκε της ανάληψης υπηρεσίας και των «ημερήσιων περιόδων οδήγησης» κατά τις σχετικά με το θέμα επτά ημέρες φέρονται κάτω από τις επικεφαλίδες 12 και 13 των ημερήσιων φύλλων ή στην εβδομαδιαία έκθεση του ατομικού βιβλίου ελέγχου συμφωνά με τις προδιαγραφές του παραρτήματος της παρούσας Συμφωνίας.

7. Κάθε Συμβαλλόμενο Μέρος δύναται, σε περίπτωση οχήματος εγγεγραμμένου σε Κράτος - μη Συμβαλλόμενο Μέρος της παρούσας Συμφωνίας, απλώς να ζητεί αντί ατομικού βιβλίου ελέγχου σύμφωνα με τις προδιαγραφές του παραρτήματος της παρούσας Συμφωνίας, έγγραφα συντεταγμένα κατά τον ίδιο τρόπο όπως και τα ημερήσια φύλλα του εν λόγω βιβλίου.

### Άρθρον 13

#### Επιθεώρηση από την επιχείρηση

1. Η επιχείρηση πρέπει να οργανώνει λειτουργίες οδικής μεταφοράς κατά τέτοιο τρόπο ώστε τα μέλη του πληρώματος να είναι σε θέση να τηρούν τις διατάξεις της παρούσας Συμφωνίας.
2. Αυτή πρέπει να κάνει τακτικό έλεγχο των περιόδων οδήγησης, τις ώρες άλλης εργασίας και τις περιόδους ανάπαυσης χρησιμοποιούσα όλα τα έγγραφα που βρίσκονται στη διάθεση της, όπως τα ατομικά βιβλία ελέγχου. Σε περίπτωση που διαπιστώσει παραβάσεις της παρούσας Συμφωνίας πρέπει έγκαιρα να θέσει τέλος σ' αυτές και να λαμβάνει μέτρα προς αποφυγή υποτροπής αυτών, για παράδειγμα, τροποποιούσα τις ώρες εργασίας και τα δρομολόγια.

### Άρθρον 14

#### Μέτρα για εφαρμογή της Συμφωνίας

1. Κάθε Συμβαλλόμενο Μέρος λαμβάνει όλα τα κατάλληλα μέτρα προκειμένου να διασφαλίσει την τήρηση των διατάξεων της παρούσας Συμφωνίας, συγκεκριμένα με οδικούς ελέγχους και ελέγχους που πραγματοποιούνται στους χώρους των επιχειρήσεων. Οι αρμόδιες διοικήσεις των Συμβαλλόμενων Μερών τηρούν η μια την άλλη ενήμερες των γενικών μέτρων που λαμβάνονται για το σκοπό αυτό.
2. Τα Συμβαλλόμενα Μέρη παρέχουν αμοιβαία βοήθεια για την ορθή εφαρμογή της παρούσας Συμφωνίας και τον αποτελεσματικό έλεγχο συγκεκριμένα, κάθε Συμβαλλόμενο

Μέρος υποχρεούται να διαπιστώνει με επί τόπου ελέγχους των ατομικών βιβλίων ελέγχου ότι τηρούνται οι διατάξεις της παρούσας Συμφωνίας κατά τις διεθνείς οδικές μεταφορές, που πραγματοποιούνται από οχήματα εγγεγραμμένα στο έδαφος αυτής.

3. Σε περίπτωση κατά την οποία Συμβαλλόμενο Μέρος διαπιστώνει σοβαρή παράβαση των διατάξεων της παρούσας Συμφωνίας, διαπραχθείσα από άτομο που διαμένει στο έδαφος άλλου Συμβαλλόμενου Μέρους, η διοίκηση του πρώτου Μέρους ενημερώνει τη διοίκηση του άλλου Μέρους για την διαπιστωθείσα παράβαση και ενδεχομένως για την επιβληθείσα ποινή.

#### **Άρθρον 15**

##### **Μεταβατικές διατάξεις**

Αν η παρούσα Συμφωνία τεθεί σε ισχύ, σύμφωνα με τη παράγραφο 4 του άρθρου 6 αυτής, πριν την 31<sup>η</sup> Δεκεμβρίου 1973, τα Συμβαλλόμενα Μέρη συμφωνούν όπως, έως στην εν λόγω ημερομηνία:

- α) κατά παρέκκλιση των διατάξεων των παραγράφων 1 και 2 του άρθρου 7 της παρούσας Συμφωνίας, η συνολική διάρκεια των χρόνων οδήγησης (ημερήσια διάρκεια οδήγησης) μεταξύ δύο συνεχών περιόδων ημερήσιας ανάπαυσης σύμφωνα με τις διατάξεις του άρθρου 6 της παρούσας Συμφωνίας δεν υπερβαίνει τις εννέα ώρες οποιοδήποτε και αν είναι το όχημα ή συνδυασμός των οδηγούμενων οχημάτων.
- β) κάθε αναφορά που έχει γίνει στη παρούσα Συμφωνία στις διατάξεις των παραγράφων 1 και 2, του άρθρου 7 αυτής, ερμηνεύεται σαν να έχει γίνει στις διατάξεις της υποπαραγράφου (α) του παρόντος άρθρου.

#### **Άρθρον 16**

##### **Τελικές Διατάξεις.**

1. Η παρούσα Συμφωνία είναι ανοικτή προς υπογραφή μέχρι την 31<sup>η</sup> Μαρτίου 1971 και μετά την ημερομηνία αυτή, προς προσχώρηση των Κρατών-Μελών της Οικονομικής

Επιτροπής για την Ευρώπη και των Κρατών δεκτών γενομένων στην Επιτροπή συμβουλευτικά σύμφωνα με τη παράγραφο 8 της εντολής της εν λόγω Επιτροπής.

2. Η παρούσα Συμφωνία επικυρώνεται.
3. Τα όργανα επικύρωσης ή προσχώρησης κατατίθενται στον Γενικό Γραμματέα του Ο.Η.Ε.
4. Η παρούσα Συμφωνία αρχίζει να ισχύει την εκατοστή ογδοηκοστή ημέρα μετά την κατάθεση του οδγού οργάνου επικύρωσης ή προσχώρησης.
5. Για κάθε Κράτος, που επικυρώνει τη παρούσα Σύμβαση ή προσχωρεί σ' αυτήν μετά την κατάθεση του οδγού οργάνου επικύρωσης ή προσχώρησης προβλεπόμενης στη παράγραφο 4 του παρόντος άρθρου, η παρούσα Συμφωνία αρχίζει να ισχύει εκατόν ογδόντα ημέρες μετά την ημερομηνία κατάθεσης από το εν λόγω Κράτος, του οργάνου επικύρωσης ή προσχώρησης αυτού.

#### Άρθρον 17

1. Κάθε Συμβαλλόμενο Μέρος δύναται να καταγγείλει την παρούσα Συμφωνία με γνωστοποίηση απευθυνόμενη προς το Γενικό Γραμματέα του Ο.Η.Ε.
2. Η καταγγελία λαμβάνει ισχύ έξι μήνες μετά την ημερομηνία κατά την οποία ο Γενικός Γραμματέας έχει λάβει γνώση αυτής.

#### Άρθρον 18

Η παρούσα Συμφωνία παύει να παράγει τα αποτελέσματα αυτής αν μετά την έναρξη ισχύος της, ο αριθμός των Συμβαλλόμενων Μερών είναι κατώτερος των τριών για οποιαδήποτε περίοδο δώδεκα συνεχών μηνών.

**Άρθρον 19**

1. Κάθε Κράτος, κατά την υπ' αυτού υπογραφή της παρούσας Συμφωνίας ή κατά την κατάθεση του οργάνου επικύρωσης ή προσχώρησης αυτού ή σε κάθε μεταγενέστερη στιγμή, δύναται να δηλώνει με γνωστοποίηση απευθυνόμενη προς τον Γενικό Γραμματέα των Ηνωμένων Εθνών ότι η ισχύς της παρούσας Συμφωνίας επεκτείνεται στο σύνολο ή σε τμήμα των εδαφών του τα οποία εκπροσωπεί σε διεθνές επίπεδο. Η παρούσα Συμφωνία, εφαρμόζεται στο έδαφος ή τα εδάφη που αναφέρονται στην γνωστοποίηση από της εκατοστής-ογδοηκοστής ημέρας μετά από τη λήψη της εν λόγω γνωστοποίησης από τον Γενικό Γραμματέα ή αν κατά την ημερομηνία αυτή η παρούσα Συμφωνία δεν έχει, ακόμα αρχίσει να ισχύει από την έναρξη ισχύος της.

2. Κάθε Κράτος, το οποίο σύμφωνα με την προηγούμενη παράγραφο έχει υποβάλει δήλωση για σκοπούς εφαρμογής της παρούσας Συμφωνίας στο έδαφος το εκπροσωπούμενο από αυτό σε διεθνές επίπεδο δύναται, σύμφωνα με το άρθρο 17 της παρούσας Συμφωνίας, να καταγγείλει την παρούσα Συμφωνία αναφορικά με το εν λόγω έδαφος.

**Άρθρον 20**

1. Κάθε διαφορά μεταξύ δύο ή περισσότερων Συμβαλλόμενων Μερών σχετικά με ερμηνεία ή την εφαρμογή της παρούσας Συμφωνίας ρυθμίζεται κατά το δυνατό με διαπραγματεύσεις μεταξύ των ευρισκομένων σε διένεξη Μερών.

2. Κάθε διαφορά η οποία δεν ρυθμίζεται με διαπραγματεύσεις, υποβάλλεται σε διαιτησία αν ένα οποιοδήποτε των ευρισκομένων σε διένεξη Συμβαλλόμενων Μερών, ζητήσει αυτό, και παραπέμπεται συνεπώς σε ένα ή περισσότερους διαιτητές, επιλεγόμενους με συμφωνία από τα ευρισκόμενα σε διένεξη Μέρη. Αν, εντός τριών μηνών από την αίτηση διαιτησίας τα ευρισκόμενα σε διένεξη Μέρη δεν επιτυγχάνουν να συμφωνήσουν στην εκλογή του αιτητή ή των διαιτητών, οποιοδήποτε των εν λόγω Μερών δύναται να ζητήσει από το Γενικό Γραμματέα των Ηνωμένων Εθνών τον διορισμό ενός αποκλειστικού διαιτητή ενώπιον του οποίου θα παραπεμφθεί, προς εκδίκαση, η διαφορά.

3. Η απόφαση του διαιτητή ή των διαιτητών, διοριζομένων σύμφωνα με τη προηγούμενη παράγραφο, είναι υποχρεωτική για τα ευρισκόμενα, σε διένεξη, Συμβαλλόμενα Μέρη.

#### Άρθρον 21

1. Κάθε Κράτος δύναται όπως κατά την υπογραφή, επικύρωση ή την προσχώρηση στην παρούσα Συμφωνία να δηλώνει ότι δεν δεσμεύεται από τις παραγράφους 2 και 3, του άρθρου 20 της παρούσας Συμφωνίας. Τα άλλα Συμβαλλόμενα Μέρη δεν δεσμεύονται από τις εν λόγω παραγράφους έναντι κάθε Συμβαλλόμενου Μέρους που διευτύωσε μια τέτοια επιφύλαξη.

2. Αν, κατά την κατάθεση του οργάνου επικύρωσης, ή προσχώρησης του, Κράτος διατυπώνει επιφύλαξη άλλη της προβλεπόμενης στην παράγραφο 1 του παρόντος άρθρου, ο Γενικός Γραμματέα των Ηνωμένων Εθνών γνωστοποιεί την εν λόγω επιφύλαξη στα Κράτη τα οποία έχουν, ήδη καταθέσει τα όργανα επικύρωσης ή προσχώρησης τους, και δεν έχουν μεταγενέστερα, καταγγείλει την παρούσα Συμφωνία. Η επιφύλαξη τεκμαίρεται αποδεκτή, εάν, εντός έξι μηνών από την εν λόγω κοινοποίηση κανένα από τα Κράτη αυτά, δεν εκφράσει την αντίθεση του στην αποδοχή αυτή. Στην αντίθετη περίπτωση, η επιφύλαξη δεν γίνεται αποδεκτή και, αν το Κράτος το οποίο διευτύωσε αυτήν δεν την αποσύρει, η κατάθεση του οργάνου επικύρωσης ή προσχώρησης του Κράτους αυτού, είναι χωρίς ισχύ. Για την εφαρμογή της παρούσας παραγράφου δεν λαμβάνεται υπόψη η αντίθεση των Κρατών των οποίων η προσχώρηση ή η επικύρωση είναι χωρίς ισχύν δυνάμει της παρούσας παραγράφου, λόγω των επιφυλάξεων τις οποίες έχουν διατυπώσει αυτά.

3. Κάθε Συμβαλλόμενο Μέρος του οποίου η επιφύλαξη έχει γίνει αποδεκτή στο Πρωτόκολλο υπογραφής της παρούσας Συμφωνίας ή το οποίο έχει διατυπώσει επιφύλαξη σύμφωνα με την παράγραφο 1 του παρόντος άρθρου ή έχει εκφράσει επιφύλαξη την οποία έχει καταστήσει αποδεκτή σύμφωνα με την παράγραφο 2 του παρόντος άρθρου, δύναται ανά πάσα στιγμή, να άρει την επιφύλαξη αυτή με γνωστοποίηση απευθυνόμενη προς το Γενικό Γραμματέα.



Άρθρον 22

1. Μετά που η παρούσα Συμφωνία θα έχει ισχύσει για τριετία, κάθε Συμβαλλόμενο Μέρος δύναται με γνωστοποίηση απευθυνόμενη προς το Γενικό Γραμματέα των Ηνωμένων Εθνών να ζητήσει τη σύγκληση διάσκεψης για την αναθεώρηση της Συμφωνίας. Ο Γενικός Γραμματέας κοινοποιεί την αίτηση αυτή σε όλα τα Συμβαλλόμενα Μέρη και συγκαλεί διάσκεψη αναθεώρησης, αν, εντός τεσσάρων μηνών από την υπ' αυτού αποστελλόμενη κοινοποίηση το ένα τρίτο τουλάχιστον των Συμβαλλόμενων Μερών εκφράζει σ' αυτόν τη συναίνεση του, στην αίτηση αυτή.

2. Αν η διάσκεψη συγκαλείται σύμφωνα με την προηγούμενη παράγραφο ο Γενικός Γραμματέας ενημερώνει σχετικά όλα τα Συμβαλλόμενα Μέρη και καλεί αυτά να υποβάλουν, εντός τριών μηνών, τις προτάσεις τις οποίες επιθυμούν προς εξέταση από τη Διάσκεψη. Ο Γενικός Γραμματέας κοινοποιεί σε όλα τα Συμβαλλόμενα Μέρη τη προσωρινή ημερήσια διάταξη καθώς και το κείμενο των προτάσεων αυτών τρεις μήνες τουλάχιστον πριν την έναρξη της διάσκεψης.

3. Ο Γενικός Γραμματέας καλεί σε κάθε διάσκεψη, συγκαλούμενη σύμφωνα με το παρόν άρθρο, όλα τα Κράτη που αναφέρονται στην παράγραφο 1, του άρθρου 16 της παρούσας Συμφωνίας.

Άρθρον 23

1. Κάθε Συμβαλλόμενο Κράτος δύναται να προτείνει μια ή περισσότερες τροποποιήσεις στη παρούσα Συμφωνία. Το κείμενο κάθε προτεινόμενης τροποποίησης κοινοποιείται στο Γενικό Γραμματέα των Ηνωμένων Εθνών ο οποίος κοινοποιεί αυτό σε όλα τα Συμβαλλόμενα Μέρη και φέρει αυτό σε γνώση των άλλων Κρατών των αναφερόμενων στη παράγραφο 1, του άρθρου 16 της παρούσας Συμφωνίας.

2. Εντός έξι μηνών από την ημερομηνία κοινοποίησης από τον Γενικό Γραμματέα της προτεινόμενης τροποποίησης, κάθε Συμβαλλόμενο Μέρος δύναται να πληροφορήσει το Γενικό Γραμματέα είτε:

- α) ότι αντιτίθεται προς την προτεινόμενη τροποποίηση είτε
- β) ότι, ενώ έχει την πρόθεση να αποδεχθεί την πρόταση οι αναγκαίες για την αποδοχή αυτή προϋποθέσεις δεν έχουν ακόμα εκπληρωθεί στο Κράτος αυτού.

3. Εάν Συμβαλλόμενο Μέρος το οποίο αποστέλλει γνωστοποίηση όπως προβλέπεται στη παράγραφο (2β) του παρόντος άρθρου, δύναται, αν δεν έχει πληροφορήσει τον Γενικό Γραμματέα την αποδοχή του, εντός εννέα μηνών από την εκπνοή της εξαμήνης προθεσμίας της προβλεπόμενης για τη γνωστοποίηση, να υποβάλει ένσταση για την προτεινόμενη τροποποίηση.

4. Εάν διατυπώνεται ένσταση για την προτεινόμενη τροποποίηση σύμφωνα με τις προϋποθέσεις των παραγράφων 2 και 3 του παρόντος άρθρου, η τροποποίηση θεωρείται σαν να μην έγινε αποδεκτή και δεν τίθεται σε εφαρμογή.

5. Αν δεν έχει διατυπωθεί καμιά ένσταση για την προτεινόμενη τροποποίηση όπως εκτίθεται στις παραγράφους 2 και 3 του παρόντος άρθρου, η τροποποίηση τεκμαίρεται αποδεκτή από την ημερομηνία που καθορίζεται πιο κάτω:

- (α) Εάν κανένα Συμβαλλόμενο Μέρος δεν απέστειλε κοινοποίηση στον Γενικό Γραμματέα δυνάμει της παραγράφου (2β) του παρόντος άρθρου: στην εκπνοή της προθεσμίας των έξι μηνών που αναφέρεται στην παράγραφο 2 του παρόντος άρθρου.
- (β) Εάν κάποιο Συμβαλλόμενο Μέρος απέστειλε γνωστοποίηση στον Γενικό Γραμματέα δυνάμει της παραγράφου (2β) του παρόντος άρθρου: κατά την πλησιέστερη των δύο ακόλουθων ημερομηνιών:
  - ημερομηνία κατά την οποία όλα τα Συμβαλλόμενα Μέρη τα οποία απέστειλαν μία τέτοια γνωστοποίηση έχουν κοινοποιήσει στον Γενικό Γραμματέα την αποδοχή τους στην πρόταση, της ημερομηνίας αυτής μεταφερόμενης όμως συγχρόνως με την εκπνοή της εξαμήνης προθεσμίας, που αναφέρεται στη παράγραφο 2 του παρόντος άρθρου, με

την επιφύλαξη ότι όλες γενικά οι αποδοχές κοινοποιήθηκαν πριν την εκπνοή αυτής

της ημερομηνίας εκπνοής της εννιάμηνης προθεσμίας, που αναφέρεται στη παράγραφο 3 του παρόντος άρθρου.

6. Κάθε τροποποίηση τεκμαιρόμενη αποδεκτή αρχίζει να ισχύει τρεις μήνες μετά την ημερομηνία κατά την οποία έχει θεωρηθεί αποδεκτή.

7. Ο Γενικός Γραμματέας ειδοποιεί το ταχύτερο δυνατό όλα τα Συμβαλλόμενα Μέρη κατά πόσον διατυπώθηκε ένσταση κατά της προτεινόμενης τροποποίησης, σύμφωνα με τη παράγραφο (2α) του παρόντος άρθρου και αν έχει λάβει τέτοια γνωστοποίηση από ένα ή περισσότερα Συμβαλλόμενα Μέρη σύμφωνα με τη παράγραφο (2β) του παρόντος άρθρου. Στη περίπτωση που ένα ή περισσότερα Συμβαλλόμενα Μέρη του έχουν αποστείλει μία τέτοια κοινοποίηση, αυτός γνωρίζει μεταγενέστερα σε όλα τα Συμβαλλόμενα Μέρη αν το ή τα Συμβαλλόμενα Μέρη τα οποία έχουν αποστείλει μια τέτοια γνωστοποίηση εγείρουν ένσταση κατά της προτεινόμενης τροποποίησης ή αποδέχονται αυτό.

8. Ανεξάρτητα της διαδικασίας τροποποίησης που προβλέπεται στις παραγράφους 1 έως 6 του παρόντος άρθρου, το παράρτημα της παρούσας Συμφωνίας δύναται να τροποποιηθεί με συμφωνία μεταξύ των αρμοδίων διοικήσεων των Συμβαλλόμενων Μερών αν η αρμόδια διοίκηση Συμβαλλόμενου Μέρους δήλωσε ότι σύμφωνα με την εσωτερική του νομοθεσία υποχρεώνει αυτό να εξαρτήσει τη συμφωνία του από την επίτευξη ειδικής εξουσιοδότησης για τον σκοπό αυτό ή από την έγκριση νομοθετικού οργάνου, η συναίνεση της αρμοδίας διοίκησης του εν λόγω Συμβαλλόμενου Μέρους για την τροποποίηση του παραρτήματος δεν θεωρείται ότι έχει γίνει παρά μόνο κατά τη στιγμή κατά την οποία η εν λόγω αρμόδια Διοίκηση έχει δηλώσει στο Γενικό Γραμματέα ότι η απαιτούμενη άδεια ή έγκριση επιτεύχθει. Η συμφωνία μεταξύ των αρμοδίων Διοικήσεων καθορίζει την ημερομηνία έναρξης ισχύος του τροποποιούμενου παραρτήματος και δύναται να προβλέπει ότι, για μια μεταβατική περίοδο το παλαιό παράρτημα παραμένει σε ισχύ, εν όλω ή εν μέρει, συγχρόνως με το τροποποιούμενο παράρτημα.

Άρθρον 24

Επιπρόσθετα των κοινοποιήσεων που αναφέρονται στα άρθρα 22 και 23 της παρούσας Συμφωνίας, ο Γενικός Γραμματέας των Ηνωμένων Εθνών του ΟΗΕ κοινοποιεί στα Κράτη, που αναφέρονται στο άρθρο 16 παράγραφος 1 αυτού, για:

- α) επικυρώσεις ή προσχωρήσεις δυνάμει του άρθρου 16 της παρούσας Συμφωνίας
- β) τις ημερομηνίες έναρξης ισχύος της παρούσας Συμφωνίας δυνάμει του άρθρου 16 της παρούσας Συμφωνίας
- γ) καταγγελίες δυνάμει του άρθρου 17 της παρούσας Συμφωνίας
- δ) τον τερματισμό της παρούσας Συμφωνίας δυνάμει του άρθρου 18 αυτής
- ε) κοινοποιήσεις που λαμβάνονται δυνάμει του άρθρου 19 της παρούσας Συμφωνίας
- στ) δηλώσεις και κοινοποιήσεις που λαμβάνονται δυνάμει του άρθρου 21 της παρούσας Συμφωνίας
- ζ) την έναρξη ισχύος κάθε τροποποίησης δυνάμει του άρθρου 23 της παρούσας Συμφωνίας.

Άρθρον 25

Το Πρωτόκολλο υπογραφής της παρούσας Συμφωνίας, έχει την ίδια ισχύ, εγκυρότητα και διάρκεια όπως αυτή καθ' αυτή η παρούσα Συμφωνία και θεωρείται ως αναπόσπαστο μέρος αυτής.

1052

Άρθρον 26

Μετά την 31<sup>η</sup> Μαρτίου 1971 το πρωτότυπο της παρούσας Συμφωνίας κατατίθεται στο Γενικό Γραμματέα των Ηνωμένων Εθνών, ο οποίος αποστέλλει ακριβή αντίγραφα αυτού σε κάθε ένα των Κρατών που αναφέρονται στην παράγραφο 1 του άρθρου 16 της παρούσας Συμφωνίας.

ΣΕ ΠΙΣΤΗ ΤΩΝ ΑΝΩΤΕΡΩ, οι υπογεγραμμένοι δεόντως εξουσιοδοτημένοι, υπέγραψαν την παρούσα Συμφωνία.

ΕΓΙΝΕ στην Γενεύη την 1<sup>η</sup> Ιουλίου 1970, σε ένα μόνο αντίτυπο στην Αγγλική και Γαλλική γλώσσα, όπου και τα δύο κείμενα έχουν την ίδια ισχύ.

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ

ΑΤΟΜΙΚΟ ΒΙΒΛΙΟ ΕΛΕΓΧΟΥ

## ΓΕΝΙΚΕΣ ΔΙΑΤΑΞΕΙΣ

Υπόμνηση των διατάξεων νόμων και κανονισμών

1. Κρίνεται σκόπιμον όπως το ατομικό βιβλίο ελέγχου περιέχει υπόμνηση των βασικών διατάξεων που πρέπει να εφαρμόζονται από μέλη του πληρώματος.

Αρίθμηση του βιβλίου

2. Το βιβλίο ελέγχου αριθμείται με διάκριση ή εκτύπωση.

Σχήμα βιβλίου

3. Το σχήμα του ατομικού βιβλίου ελέγχου έχει το συνηθισμένο σχήμα Α.6(105X148mm) ή ένα μεγαλύτερο σχήμα.

Υπογραφή του βιβλίου

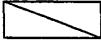
4. Η υπογραφή του μέλους του πληρώματος τίθεται ταυτόχρονα στο ημερήσιο φύλλο και στην εβδομαδιαία έκθεση. Η υπογραφή του εργοδότη τίθεται στην εβδομαδιαία έκθεση.

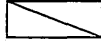
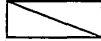


Περιεχόμενα του βιβλίου

5. Με την επιφύλαξη των διατάξεων της παραγράφου 7 πιο κάτω, το ατομικό βιβλίο ελέγχου είναι σύμφωνο με το συνημμένο μοντέλο· αυτό περιλαμβάνει:





- α) σελίδα καλύμματος·
- β) οδηγίες για τη τήρηση του βιβλίου·
- γ) ημερήσια φύλλα·
- δ) υπόδειγμα συμπληρωμένου ημερήσιου φύλλου·
- ε) εβδομαδιαίες εκθέσεις.

6. Κάθε Συμβαλλόμενο Μέρος καθορίζει, για τα βιβλία που εκδίδονται στο έδαφος του, τον τρόπο κατά τον οποίο μέλος του πληρώματος πρέπει να αναφέρει τις περιόδους των επαγγελματικών δραστηριοτήτων εκτός αυτών της οδήγησης. Κάθε Συμβαλλόμενο Μέρος δύναται να επιλέξει ένα των ακόλουθων τρόπων για το σκοπό αυτό:

(α) οι περίοδοι επαγγελματικών δραστηριοτήτων, εκτός της οδήγησης, παριστάνονται με το σύμβολο  χωρίς να γίνεται διάκριση μεταξύ περιόδων για αποτελεσματικές και άλλες περιόδους υπηρεσίας· ή

(β) οι περίοδοι επαγγελματικών δραστηριοτήτων, εκτός της οδήγησης, παριστάνονται διακρίνοντας, με το σύμβολο  τις αποτελεσματικές εργασίες εκτός της οδήγησης, με το σύμβολο  τις περιόδους άλλης υπηρεσίας τους που παριστάνεται με τα σύμβολα  και .

7. Κάθε Συμβαλλόμενο Μέρος δύναται να προβλέπει, σε σχέση με τα ατομικά βιβλία ελέγχου που εκδίδονται στο έδαφος του:

- α) τη σύνταξη, σε μια μόνη σειρά, αναφερόμενη στη περίοδο από 0-24 ώρες, του διαγράμματος το οποίον αναγράφεται στο ημερήσιο φύλλο·
- β) τη τήρηση του ημερήσιου φύλλου σε περισσότερα του ενός αντίτυπα·
- γ) συμπληρωματικές ενδείξεις ή επικεφαλίδες ή παραλλαγές με τη προϋπόθεση ότι η γενική εμφάνιση του βιβλίου παραμένει αναλλοίωτη και ότι οι αριθμοί ή τα κεφαλαία γράμματα για τις επικεφαλίδες, οι οποίες αναγράφονται στο επόμενο μοντέλο, παραμένουν αμετάβλητοι·
- δ) κάθε τροποποίηση ή συμπληρωματική πληροφορία την οποία οι διατάξεις θεσπιζόμενες κατ' εφαρμογή της παραγράφου 6 πιο πάνω καθιστούν αναγκαία αναφορικά με τα σύμβολα, τα αντιστοιχούντα στις επικεφαλίδες 7 , 7α , 14  και 14α  του ημερήσιου φύλλου·
- ε) να μη συμπληρώνουν τις θυρίδες των επικεφαλίδων Ηα, Ηβ και/η Ι της εβδομαδιαίας έκθεσης·
- στ) ν' αποσπούν τα ημερήσια φύλλα πέραν των δύο εβδομάδων.



Υπόδειγμα Ατομικού Βιβλίου Ελέγχου

(α) Σελίδα Καλύμματος

I) ΑΤΟΜΙΚΟ ΒΙΒΛΙΟ ΕΛΕΓΧΟΥ ΓΙΑ ΤΑ ΜΕΛΗ  
ΠΛΗΡΩΜΑΤΟΣ ΟΔΙΚΩΝ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ

II) Χώρα.....

III) Πρώτη ημερομηνία χρήσης του βιβλίου.....19.....

IV) Τελευταία ημερομηνία χρήσης του βιβλίου.....19.....

V) Επώνυμο, όνομα(τα), ημερομηνία γέννησης και διεύθυνση κατόχου του βιβλίου:.....  
.....VI) Επωνυμία, διεύθυνση, αριθμός τηλεφώνου και ενδεχομένως σφραγίδα της επιχείρησης:.....  
.....

Αριθμός βιβλίου .....

## β) Οδηγίες

## ΟΔΗΓΙΕΣ

## ΓΙΑ ΤΗΝ ΤΗΡΗΣΗ ΑΤΟΜΙΚΟΥ ΒΙΒΛΙΟΥ ΕΛΕΓΧΟΥ

1. Το εν λόγω ατομικό βιβλίο ελέγχου εκδίδεται σύμφωνα με την (καθόρισε τους σχετικούς νόμους και κανονισμούς).

.....  
Για την Επιχείρηση

2. Αφού συμπληρωθούν οι επικεφαλίδες V και VI της σελίδας καλύμματος, εκδώσατε ένα βιβλίο σε κάθε μέλος του πληρώματος που εργοδοτείται από εσάς, σύμφωνα με τους νόμους και κανονισμούς που αναφέρονται στην παράγραφο 1 πιο πάνω.

3. Κρατάτε μητρώο στο οποίο φαίνονται τα ονόματα των προσώπων στα οποία έχουν εκδοθεί βιβλία, τον αριθμό μητρώου κάθε εκδοθέντος βιβλίου και την ημερομηνία έκδοσης. Ζητάτε από τον κάτοχο να υπογράψει στο περιθώριο του μητρώου.

4. Δώσατε στο κάτοχο τις απαραίτητες οδηγίες για την ορθή τήρηση του βιβλίου.

5. Εξετάσατε κάθε εβδομάδα ή σε περίπτωση κωλύματος το ενωρίτερον δυνατό τα ημερήσια φύλλα και την εβδομαδιαία έκθεση. Υπογράψατε την εβδομαδιαία έκθεση.

6. Αποσύρετε τα χρησιμοποιηθέντα βιβλία λαμβανομένης υπόψη την στη παράγραφο 9 κατωτέρω καθοριζόμενη προθεσμία και θέσατε αυτά στη διάθεση των αρχών ελέγχου για όχι λιγότερο του ενός έτους. Εγγράψατε την ημερομηνία του τελευταίου ημερήσιου φύλλου, στο μητρώο που αναφέρεται στην παράγραφο 3 πιο πάνω.

## Για Μέλη του Πληρώματος

7. Αυτό το βιβλίο ελέγχου είναι προσωπικό. Πρέπει να το φέρετε μαζί σας όταν είσαστε σε υπηρεσία και να το παρουσιάζετε όταν σας το ζητούν οι αρχές ελέγχου. Παραδώστε το βιβλίο ελέγχου στον εργοδότη σας όταν εγκαταλείπετε την επιχείρηση.
8. Υποβάλετε αυτό το βιβλίο ελέγχου στον εργοδότη σας κάθε εβδομάδα ή σε περίπτωση κωλύματος, το γρηγορότερο δυνατό, για να μπορέσει να βεβαιώσει τις καταχωρήσεις σας και να υπογράψει την εβδομαδιαία έκθεση.
9. Όταν το βιβλίο τελειώσει, φυλάξτε αυτό για δύο εβδομάδες για να το υποβάλετε ανά πάσαν στιγμή στις αρχές ελέγχου και κατόπιν παραδώστε αυτό το ταχύτερον στον εργοδότη σας. Κρατείστε ένα αντίγραφο των εβδομαδιαίων εκθέσεων.

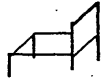
## Κάλυμμα

10. Βεβαιωθείτε ότι το επώνυμο σας, το όνομα(τα), ημερομηνία γέννησης και η διεύθυνση έχουν συμπληρωθεί ορθά (επικεφαλίδα V).
11. Αναγράψτε την ημερομηνία κατά την οποία χρησιμοποιείται το βιβλίο αυτό για πρώτη φορά (επικεφαλίδα III).
12. Μετά τη χρήση, αναγράψτε την τελευταία ημερομηνία χρήσης του βιβλίου (επικεφαλίδα IV).

## Ημερήσιο φύλλο

13. Συμπληρώστε στο ημερήσιο φύλλο για κάθε ημέρα κατά την οποία εργοδοτηθήκατε σαν μέλος του πληρώματος.
14. Αναγράψτε μέσα στη θυρίδα 2 τον αριθμό εγγραφής κάθε οχήματος χρησιμοποιηθέντος κατά τη διάρκεια της ημέρας.

15. Τα χρησιμοποιούμενα σύμβολα έχουν την ακόλουθη σημασία:



ολική διάρκεια ημερήσιας ανάπαυσης πριν την ανάληψη υπηρεσίας



ημερησία ανάπαυση



περίοδος εκτός υπηρεσίας



περίοδος οδήγησης

(1<sup>η</sup> παραλλαγή)\*-/



περίοδος επαγγελματικών δραστηριοτήτων εκτός της οδήγησης

(2<sup>η</sup> παραλλαγή)\*-/



αποτελεσματικές εργασίες εκτός της οδήγησης






περίοδοι υπηρεσίας εκτός αυτών που καλύπτονται από τα  
σύμβολα






και




16. Αναφέρατε την περίοδο ημερήσιας ανάπαυσης (σύμβολον ) , τις περιόδους εκτός υπηρεσίας σας (σύμβολον ) και το χρόνο κατά τον οποίο απασχολείσθε στις δραστηριότητες που παριστάνονται με τα σύμβολα (πρώτη παραλλαγή)\*-/ των επικεφαλίδων 6

και 7  (2<sup>η</sup> παραλλαγή)\*-/ 6

και 7<sup>α</sup>  , 7   σύροντες μια οριζόντια γραμμή κάτω από τις αντίστοιχες ώρες και σχετικά με τα αντίστοιχα σύμβολα και συνδέοντας τις οριζόντιες γραμμές με τις κάθετες γραμμές. Θα υπάρξει έτσι μια συνεχής γραμμή κατά μήκος της σειράς (βλέπετε παράδειγμα στο βιβλίο).

17. Οι εγγραφές πρέπει να γίνονται στην αρχή και στο τέλος κάθε περιόδου στην οποία αναφέρονται.

18. Στη θυρίδα 16 («Παρατηρήσεις»), αναγράψετε, ενδεχόμενα το όνομα του δευτέρου οδηγού. Εξ άλλου η θυρίδα αυτή δύναται να χρησιμοποιηθεί για επεξήγηση ενδεχόμενης παραβίασης των διατάξεων ή για διόρθωση των ενδείξεων, των αναγραφόμενων στις άλλες θυρίδες (δείτε παράγραφο 25). Ο εργοδότης ή οι αρχές ελέγχου μπορούν επίσης να αναγράφουν παρατηρήσεις τους στη θυρίδα αυτή.

19. Στη θυρίδα 12 , αναγράψετε τον αριθμόν ωρών συνεχούς ανάπαυσης (ημερησία ανάπαυση) η οποία προηγήθηκε ευθύς αμέσως από την ανάληψη υπηρεσίας. Αν η περίοδος αυτή συμπίπτει σε δύο ημέρες, ο αριθμός θα αντιπροσωπεύει το σύνολο της περιόδου ανάπαυσης του τέλους, της προηγούμενης ημέρας και της περιόδου ανάπαυσης της έναρξης της ημέρας στην οποία αναφέρεται το φύλλο.

20. Πριν την αναχώρηση, αναγράψετε στη θυρίδα 11 «Έναρξη υπηρεσίας» τον αριθμόν χιλιομέτρων (μίλια) σύμφωνα με το μηχάνημα καταγραφής. Κατά το τέλος της υπηρεσίας, αναγράψετε στη θυρίδα 11 «Τέλος υπηρεσίας» τον νέο αριθμό χιλιομέτρων (μίλια) σύμφωνα με το μηχάνημα καταγραφής και σημειώσετε την καλυφθείσα απόσταση.

21. Υπογράψετε το ημερήσιο φύλλο

---

\*-/ Η χρησιμοποιούμενη παραλλαγή θα εξαρτάται από την, από το Συμβαλλόμενο Μέρος, επιλογή που γίνεται σύμφωνα με τη παράγραφο 6 των ΓΕΝΙΚΩΝ ΔΙΑΤΑΞΕΩΝ. Μόνον η, με αυτό τον τρόπο, επιλεγόμενη παραλλαγή θα αναφέρεται στο ατομικό βιβλίο ελέγχου.

#### Εβδομαδιαία έκθεση

22. Η έκθεση αυτή πρέπει να συντάσσεται κατά το τέλος κάθε εβδομαδιαίας περιόδου η οποία είχε σαν αποτέλεσμα την σύνταξη ενός ή περισσότερων ημερησίων φύλλων. Για τις ημέρες κατά τις οποίες είσαстан σε υπηρεσία χωρίς να είσαστε μέλος του πληρώματος, δηλαδή δεν υπήρχε ανάγκη σύνταξης ημερησίου φύλλου,

αναγράψετε τον αριθμό «0» στην θυρίδα Z και την διάρκεια των περιόδων υπηρεσίας στις θυρίδες Ηα και Ηβ. Αν δεν ασκήσετε μια των προβλεπόμενων δραστηριοτήτων, αναγράψετε τον αριθμόν «0» στις θυρίδες Z, Ηα και Ηβ και προσθέσετε μια επεξήγηση, όπως «διακοπή», «ημέρα άδειας».

23. Αναγράψετε στις θυρίδες ΣΤ και Z τους αριθμούς που περιλαμβάνονται στις θυρίδες 12 και 13 των αντίστοιχων ημερήσιων φύλλων.

**Συμπληρωματικές οδηγίες για τη περίπτωση όπου η εσωτερική νομοθεσία υπογράφει τα μέλη του προσωπικού να μη κατέχουν ατομικό βιβλίο ελέγχου παρά μόνο για τις διεθνείς μεταφορές.**

24. Πριν την έναρξη διεθνούς μεταφοράς, πρέπει να εκφράζονται στα ημερήσια φύλλα για τις επτά ημέρες πριν την έναρξη της εν λόγω μεταφοράς, εντός των θυρίδων 12 και 13, οι υπομνήσεις αναφορικά με τις ολικές διάρκειες των συνεχών αναπαύσεων, πριν την ανάληψη υπηρεσίας και με τις περιόδους ημερήσιας οδήγησης ή να συντάσσεται μια εβδομαδιαία έκθεση για τις επτά αυτές ημέρες.

Γενικές Παρατηρήσεις

25. Δε πρέπει να υπάρχουν στο βιβλίο σβησίματα, διορθώσεις, διαγραφές ή προσθήσεις. Τα λάθη, έστω και απλώς δομής, πρέπει να διορθώνονται κάτω από την επικεφαλίδα «παρατηρήσεις» (θυρίδα 16).

26. Κανένα φύλλο δεν πρέπει να καταστρέφεται.

27. Όλες οι εγγραφές πρέπει να γίνονται με μελάνι.

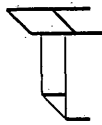
(F) ΗΜΕΡΗΣΙΟ ΦΥΛΛΟ

2. Αριθμός Μητρώου οχηματος ή οχημάτων		1. Ημερήσιο φύλλο Αρ. ....												3. Ημέρα και Ημερομηνία									
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24
4.																							
5.																							
6.																							
7.																							
7 <sup>α</sup> .																							

- 8. Τόπος ανάληψης υπηρεσίας;
- 9. Τόπος παύσης υπηρεσίας;
- 10. Μεταφορά εμπορευμάτων.  
Μέγιστο επιτρεπτό βάρος συνόλου οχημάτων \*/ (ενδεχόμενα):
- 10<sup>α</sup>. Μεταφορά επιβατών  
Επιλεγόμενο σύστημα ημερήσιας ανάπτυξης:

11. Χιλιομετρικός υπολογιστής: Τέλος υπηρεσίας ..... χλμ./Μιλ.  
 Έναρξη υπηρεσίας ..... χλμ./Μιλ.

Ολική διαδρομή ..... χλμ./Μιλ.

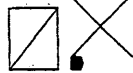


12.

Αριθμός Ωρών



13.



14.

14α.

15. Σύνολο  
 13+14+14α  
 ενδεχόμενα.

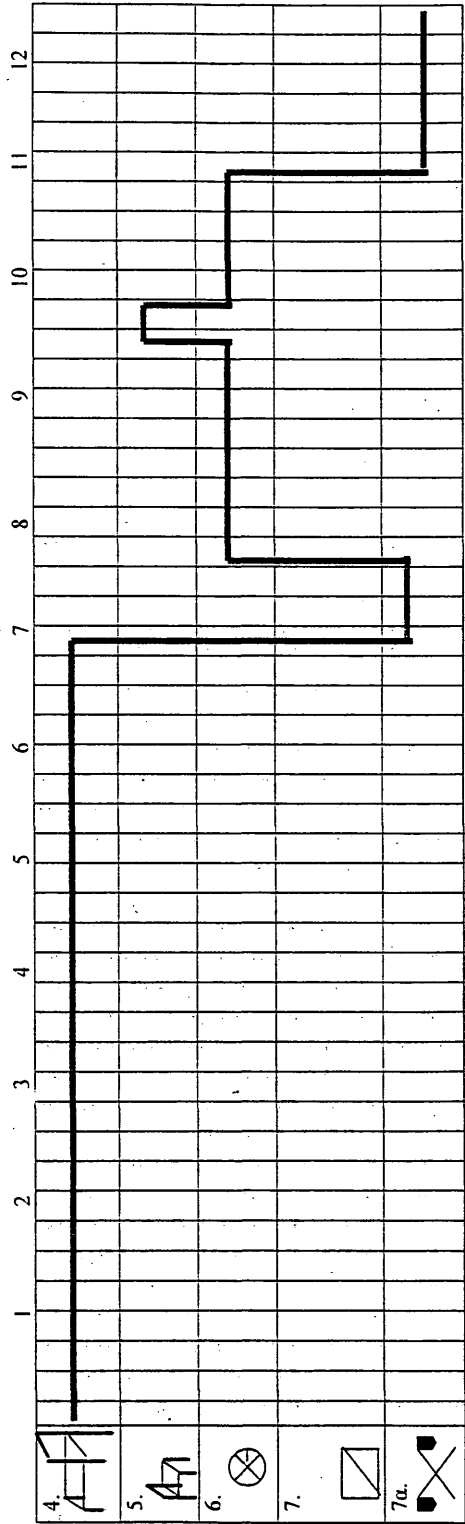
16. Παρατηρήσεις και υπογραφή:

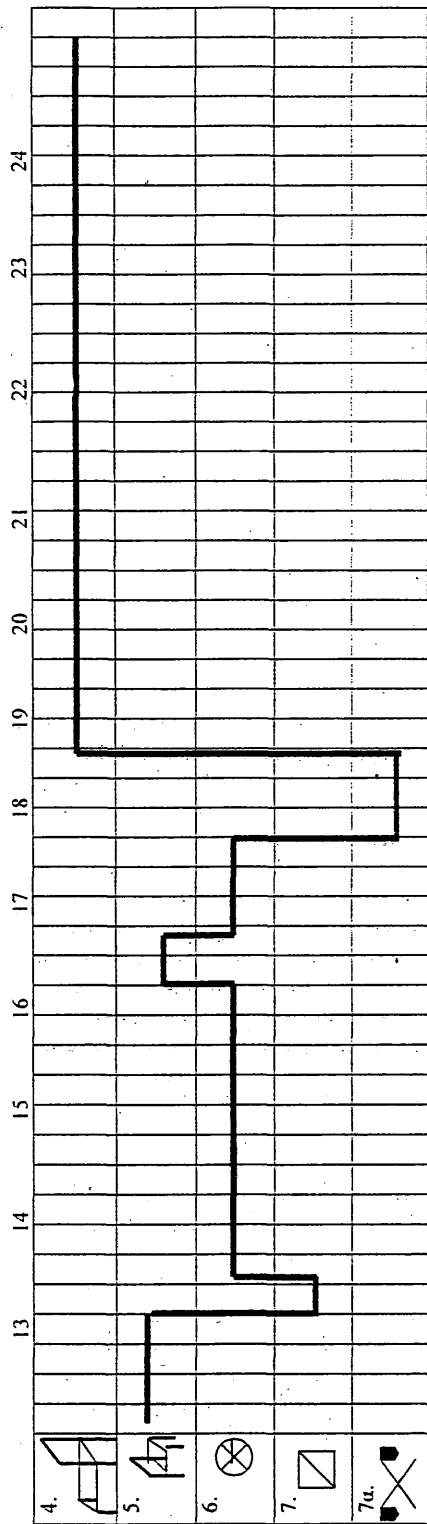
(\*) Οδικό τριάντο ή όχημα



(Δ) ΔΕΙΓΜΑ ΣΥΜΠΛΗΡΩΜΕΝΟΥ ΗΜΕΡΗΣΙΟΥ ΦΥΛΛΟΥ

2. Αριθμός Εγγραφής οχήματος ή οχημάτων 3.462 ΗΒ75	1. Ημερήσιο Φύλλο Αριθμός 21	3. Ημέρα και Ημερομηνία Τρίτη, 15 Σεπτεμβρίου 1972
--	------------------------------	--





8. Τόπος ανάληψης υπερσεισής: Παρίσι

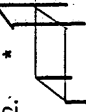



9. Τόπος πάσης υπερσεισής: Αμβέρσα

10. Μεταφορά εμπορευμάτων.  
Μέγιστο επιτρεπτό βάρος συνόλου οχημάτων\*/(ενδοχόμενα): 19T

10α. Μεταφορά επιβατών.  
Επιλεγόμενο σύστημα ημερήσιας ανάπαυσης: (10N)

11. Χιλιομετρικός υπολογιστής: Τέλος υπηρεσίας: 91.430 χλμ/μιά  
 Έναρξη υπηρεσίας: 91.090 χλμ/μιά

Ολική διαδρομή: ..... 340 χλμ/μιά

Αριθμός Ωρών	
12: * 	12
13. 	6 1/2
14. 	1/2
14α. 	2 1/2
15. Σύνολον 13+14+14α ενδεχόμενα	9 1/2

16. Παρατηρήσεις και υπογραφή:

(\*) Οδικόν τραίνο ή όχημα

Σημείωση 1. Στη πράξη, οι θυρίδες 10 και 10α θα συμπληρώνονται και οι δύο στο ίδιο ημερήσιο φύλλο μόνο σε περίπτωση κατά την οποία μέλος του πληρώματος πραγματοποιήσει την ίδια ημέρα, ταυτόχρονα, μεταφορά επιβατών και μεταφορά εμπορευμάτων. Στη θυρίδα 10α (συμπληρωμένη μόνο από τα μέλη του πληρώματος οχημάτων μεταφοράς επιβατών), πρέπει να αναγράφεται «10<sup>h</sup>» ή το «11<sup>h</sup>», ανάλογα με το σύστημα ημερήσιας ανάπαυσης που εφαρμόζεται στο μέλος του πληρώματος.

Σημείωση 2. Στη θυρίδα 12, η ένδειξη 12 ώρες συνολικής διάρκειας αδιάκοπης ανάπαυσης πριν την ανάληψη υπηρεσίας, αυτό σημαίνει ότι ο οδηγός τελείωσε την εργασία του την προηγούμενη ημέρα στις 19.00 ώρα, διότι προσθέτοντας τις 5 ώρες από τις 19.00 μέχρι τα μεσάνυχτα της προηγούμενης ημέρας στις 7 ώρες που αναγράφονται στη θυρίδα 4, φθάνουμε στο σύνολο των 12 ωρών.



Κ. Παρατηρήσεις:.....  
.....  
.....

Λ. Ημερομηνία της προηγούμενης εβδομαδιαίας ανάπαυσης: .....

Μ. Υπογραφή του μέλους του πληρώματος: .....

Ν. Υπογραφή του εργοδότη: .....

Αριθμός βιβλίου: .....

ΥΠΗΡΕΣΙΑ ΒΙΟΜΗΧΑΝΙΚΩΝ ΣΧΕΣΕΩΝ

ΥΠΟΥΡΓΕΙΟ ΕΡΓΑΣΙΑΣ ΚΑΙ  
ΚΟΙΝΩΝΙΚΩΝ ΑΣΦΑΛΙΣΕΩΝ  
ΛΕΥΚΩΣΙΑ

13 Μαΐου 2002

1070

Ευρωπαϊκή Συμφωνία  
αναφορικά με την  
Εργασία Πληρωμάτων Οχημάτων που  
απασχολούνται στις Διεθνείς Οδικές Μεταφορές  
(ΑΕΤΡ)

Γενεύη 1η Ιουλίου 1970.

1η Τροποποίηση

ΚΑΙ ΠΡΩΤΟΚΟΛΛΟ ΥΠΟΓΡΑΦΗΣ

---

Τέθηκε σε ισχύ την 3ην Αυγούστου 1983.

**Άρθρο 3 - Εφαρμογή μερικών διατάξεων της Συμφωνίας στις οδικές μεταφορές που εκτελούνται από οχήματα εγγεγραμμένα στο έδαφος μη Συμβαλλόμενων Κρατών.**

Τροποποιείται η παράγραφος 1 ώστε να διαβάζεται:

«.....διατάξεις όχι λιγότερο αυστηρές με τις προβλεπόμενες στα άρθρα 5,6,7,8,9,10,11 και του άρθρου 12, παράγραφος 1,2,6 και 7 και του άρθρου 12 δς της παρούσας Συμφωνίας.»

Προστίθεται νέο άρθρο ως ακολούθως:

**«Άρθρο 6 δς- Διακοπή της ημερήσιας ανάπαυσης μέσα στα πλαίσια συνδυασμένων λειτουργιών μεταφοράς.**

Όπου μέλος προσωπικού το οποίο απασχολείται εις την μεταφορά εμπορευμάτων ή επιβατών συνοδεύει ένα όχημα το οποίο μεταφέρεται με πλοιαρίο ή τραίνο, η ημερήσια ανάπαυση, δύναται όπως διακοπεί, όχι περισσότερο της μιας φορές, υπό την προϋπόθεση ότι πληρούνται οι ακόλουθοι όροι:

- (α) Ότι μέρος της ημερήσιας ανάπαυσης που διατίθεται στη ξηρά δύναται όπως λαμβάνεται πριν ή μετά του τμήματος της ημερήσιας ανάπαυσης που λαμβάνεται επί του πλοιαρίου ή του τραίνου
- (β) Η περίοδος μεταξύ των δύο τμημάτων της ημερήσιας ανάπαυσης πρέπει να είναι όσο το δυνατό συντομότερη και δεν πρέπει, κατ' ουδένα λόγο, να υπερβαίνει την μια ώρα πριν την επιβίβαση ή μετά την αποβίβαση, συμπεριλαμβανομένων στην λειτουργία επιβίβασης ή αποβίβασης των τελωνειακών διατυπώσεων



- (γ) Κατά την διάρκεια και των δύο τμημάτων της ανάπαυσης μέλος του πληρώματος πρέπει να έχει πρόσβαση σε κλίνη ή κουκέτα
- (δ) Όπου η ημερήσια ανάπαυση διακόπτεται με αυτόν τον τρόπο, αυξάνεται σε δύο ώρες
- (ε) Οποιοσδήποτε χρόνος ξοδεύεται επί πλοιαρίου ή επί πλοίου και ο οποίος δεν λογαριάζεται σαν μέρος της ημερήσιας ανάπαυσης θεωρείται ως διάλειμμα όπως ορίζεται στο άρθρο 8."

**Άρθρο 10 – Στελέγωση**

Η αρχή του άρθρου πρέπει να διαβάζεται:

«Σύμφωνα με τις διατάξεις του άρθρου 12 δix, παράγραφος 2 της Συμφωνίας αυτής, στην περίπτωση που.....».

**Άρθρο 11 – Εξαιρετικές Περιπτώσεις**

Τροποποιείται η τελευταία πρόταση ώστε να διαβάζεται:

".....καταγράφει στο ατομικό βιβλίο ελέγχου ή στην περίπτωση που αναφέρεται στο Άρθρο 12, δix, αναλόγως, στο φύλλο καταγραφής και/ή στα άλλα έγγραφα ελέγχου υπό της παραγράφου 1 του άρθρου εκείνου, το είδος και ....."

**Προστίθεται νέο άρθρο ως ακολούθως:**

«Άρθρο 12 δix – Σύστημα Ελέγχου.

1. Εάν Συμβαλλόμενο Μέρος ορίζει ή εξουσιοδοτεί την εγκατάσταση και χρήση μηχανικού συστήματος ελέγχου πάνω σε οχήματα εγγεγραμμένα στο έδαφος του, τέτοιο σύστημα μπορεί να προκαλέσει την ολική ή μερική εξαίρεση από την συμπλήρωση του ατομικού βιβλίου ελέγχου που αναφέρεται στο Άρθρο 12, υπό τους πιο κάτω όρους:

- (α) Το Σύστημα Ελέγχου να είναι τύπου που είτε εγκρίνεται είτε αναγνωρίζεται από ένα από τα Συμβαλλόμενα Μέρη
- (β) Εάν το πλήρωμα περιλαμβάνει περισσότερα από ένα άτομο και εάν η καταγραφή δεν γίνεται σε ξεχωριστά φύλλα αλλά σε ένα μόνο φύλλο, αυτό πρέπει να δείχνει καθαρά το μέρος της καταγραφής που ανταποκρίνεται στο κάθε ένα από τα άτομα
- (γ) Εάν το σύστημα προβλέπει για την καταγραφή των χρόνων οδήγησης των μελών του πληρώματος, των χρόνων που ξοδεύονται για την εκτέλεση άλλων επαγγελματικών δραστηριοτήτων πλην της οδήγησης, και περιόδους ανάπαυσης καθώς επίσης τις ταχύτητες του οχήματος και τις διανυθείσες αποστάσεις, δύναται όπως γίνει πλήρης απαλλαγή της τήρησης ατομικού βιβλίου ελέγχου
- (δ) Εάν το σύστημα προβλέπει μόνον για την καταγραφή του χρόνου οδήγησης, χρόνος κατά τον οποίο το όχημα είναι ακινητοποιημένο, την ταχύτητα και καλυφθείσα απόσταση, η εξαίρεση θα είναι μόνον μερική και περιορισμένη στις καταχωρήσεις στα ημερήσια φύλλα του εν λόγω βιβλίου ελέγχου, τα δε μέλη του πληρώματος θα είναι υποχρεωμένα όπως συμπληρώνουν καθημερινώς τις πρότερες στήλες μιας εβδομαδιαίας έκθεσης όπως προσαρμόζεται στο μοντέλλο φύλλου (ε) που εμφανίζεται στο παράρτημα της παρούσας Συμφωνίας.

- (ε) Εάν δεν είναι εφικτή η κανονική και κατάλληλη χρήση ενός συστήματος ελέγχου που εγκαθίσταται σ' ένα όχημα, το κάθε μέλος του πληρώματος έχει τη δυνατότητα να καταγράψει δια χειρός, χρησιμοποιώντας την κατάλληλη γραφική παράσταση, τις λεπτομέρειες αναφορικά με τις επαγγελματικές του δραστηριότητες και τις περιόδους ανάπαυσης στο φύλλο καταγραφής ή σε ημερήσιο φύλλο όπως προσαρμόζεται στο πρότυπον φύλλου (ε) που εμφανίζεται στο παράρτημα της παρούσας Συμφωνίας.
- (στ) Όταν τα μέλη του πληρώματος αδυνατούν να χρησιμοποιήσουν το σύστημα, λόγω του ότι βρίσκονται μακριά από το όχημα πρέπει να καταχωρούν δια χειρός, χρησιμοποιώντας την κατάλληλη γραφική παράσταση, στο φύλλο καταγραφής, ή σε ημερήσιο φύλλο όπως προσαρμόζεται στο μοντέλλο φύλλου (γ) που βρίσκεται στο παράρτημα της παρούσας Συμφωνίας, τις διάφορες ώρες που ανταποκρίνονται στις επαγγελματικές δραστηριότητες τους, όσον αυτοί βρίσκονται μακριά.
- (ζ) Τα μέλη του πληρώματος πρέπει πάντοτε να έχουν διαθέσιμα και να μπορούν να παρουσιάζουν για έλεγχο, όπου αρμόζει, τα φύλλα καταγραφής και/ή τα άλλα έγγραφα ελέγχου που καταχωρούνται, όπως προβλέπεται κάτω από το (γ), (δ),(ε) και (στ) της παραγράφου αυτής, που σχετίζονται με τις προηγούμενες επτά ημέρες.
- (η) Τα μέλη του πληρώματος πρέπει να διασφαλίζουν την ορθή ενεργοποίηση και χειρισμό του συστήματος ελέγχου και ότι σε περίπτωση δυσλειτουργίας αυτό πρέπει να επιδιορθώνεται το συντομότερο δυνατόν.

2. Εάν το σύστημα ελέγχου, με το νόημα που του αποδίδεται στην παράγραφο 1, εγκατασταθεί και χρησιμοποιηθεί πάνω σε όχημα εγγεγραμμένο στο έδαφος ενός από τα Συμβαλλόμενα Μέρη, δεν χρειάζεται η εφαρμογή των διατάξεων του άρθρου 10 της παρούσας Συμφωνίας γι' αυτό το όχημα από τα άλλα Συμβαλλόμενα Μέρη.

3. Οι επιχειρήσεις, όπου είναι πρόπον, διατηρούν τα φύλλα καταχώρησης και/ή τα άλλα έγγραφα ελέγχου που καταχωρούνται, όπως προβλέπεται κάτω από το (γ), (δ), (ε) και (στ) της παραγράφου 1, του άρθρου αυτού, για περίοδο τουλάχιστον δώδεκα μηνών μετά την ημερομηνία της τελευταίας καταχώρησης και τα παρουσιάζουν κατά παράκληση των αρχών ελέγχου."

Άρθρο 14 - Μέτρα για εφαρμογή της Συμφωνίας.

Τροποποιείται η παράγραφος 2 ώστε να διαβάζεται:

« .....με επί τόπου ελέγχους των φύλλων καταχώρησης και άλλων εγγράφων ελέγχου ότι οι διατάξεις της.....".

1076

Ευρωπαϊκή Συμφωνία  
αναφορικά με την  
Εργασία Πληρωμάτων Οχημάτων που  
απασχολούνται στις Διεθνείς Οδικές Μεταφορές  
(ΑΕΤΡ)

Γενεύη 1η Ιουλίου 1970

2η Τροποποίηση

**ΚΑΙ ΠΡΩΤΟΚΟΛΛΟ ΥΠΟΓΡΑΦΗΣ**

---

τέθηκε σε ισχύ την 24ην Απριλίου 1992.

Άρθρο 1- Ορισμοί

Τροποποιείται η παράγραφος (ζ) ώστε να διαβάζεται:

- «(ζ) «οδική μεταφορά» σημαίνει οποιοδήποτε ταξίδι που πραγματοποιείται σε δρόμους ανοιχτούς για οχήματα, είτε με φορτίο είτε όχι, που χρησιμοποιούνται για την μεταφορά επιβατών ή εμπορευμάτων».

Τροποποιείται η παράγραφος (θ) ώστε να διαβάζεται:

- «(θ) «κανονικές υπηρεσίες» σημαίνει υπηρεσίες που προνοούν για την μεταφορά επιβατών, που πραγματοποιούνται σε συγκεκριμένα διαστήματα καθορισμένων διαδρομών, με επιβάτες να επιβιβάζονται και αποβιβάζονται σε προκαθορισμένες στάσεις.

Κανονισμοί που διέπουν τις λειτουργίες των υπηρεσιών ή έγγραφα προς αντικατάσταση αυτών, εγκρινόμενοι από τις αρμόδιες αρχές των Συμβαλλόμενων Μερών, και οι οποίοι δημοσιεύθηκαν από τον μεταφορέα πριν να τεθούν σε ισχύ, πρέπει να καθορίζουν τους όρους μεταφοράς και συγκεκριμένα την συχνότητα των υπηρεσιών, τις ώρες εργασίας, τα τέλη και την υποχρέωση μεταφοράς επιβατών, εφ' όσον τέτοιοι όροι δεν καθορίζονται από οποιονδήποτε νόμο ή κανονισμό.

Υπηρεσίες οργανωμένες από οποιονδήποτε, οι οποίες προνοούν για την μεταφορά συγκεκριμένων κατηγοριών επιβατών κατ' εξαίρεση άλλων επιβατών, εφ' όσον τέτοιες υπηρεσίες λειτουργούν υπό τους όρους που καθορίζονται στην πρώτη υποπαράγραφο του ορισμού αυτού θεωρούνται

κανονικές υπηρεσίες. Τέτοιες υπηρεσίες, συγκεκριμένα εκείνες που προνοούν για την μεταφορά εργατών προς και από τον χώρο εργασίας τους ή μαθητών προς και από το σχολείο, καλούνται εφ' εξής «ειδικές κανονικές υπηρεσίες».

Τροποποιείται η παράγραφος (Ι) ώστε να διαβάζεται:

(Ι) «εβδομάδα» σημαίνει την περίοδο μεταξύ 00.00 ωρών της Δευτέρας και 24.00 ωρών της Κυριακής.»

Τροποποιείται η παράγραφος (μ) ώστε να διαβάζεται:

«(μ) ανάπαυση» σημαίνει την αδιάλειπτο περίοδο τουλάχιστον μίας ώρας κατά την οποία ο οδηγός έχει τη δυνατότητα να διαθέσει ελεύθερα το χρόνο του.»

Διαγράφονται οι παραγράφοι (ν) και (ο).

#### Άρθρο 2 – Πεδίον εφαρμογής

Τροποποιείται η υποπαράγραφος 2(β) ώστε να διαβάζεται:

«(β) Εκτός εάν τα Συμβαλλόμενα Μέρη το έδαφος των οποίων χρησιμοποιείται συμφωνήσουν διαφορετικά, η παρούσα Συμφωνία δεν τυγχάνει εφαρμογής σε διεθνείς οδικές μεταφορές που εκτελούνται από:

1. Οχήματα που χρησιμοποιούνται για την μεταφορά εμπορευμάτων όπου το ανώτατο επιτρεπτό βάρος του οχήματος, συμπεριλαμβανομένου οποιουδήποτε ρυμουλκού ή ημιρυμουλκού, δεν υπερβαίνει τους 3,5 τόνους
2. Οχήματα που χρησιμοποιούνται για την μεταφορά επιβατών, τα οποία λόγω της κατασκευής και εξοπλισμού τους είναι κατάλληλα για την μεταφορά όχι περισσότερο των εννέα ατόμων, συμπεριλαμβανομένου και του οδηγού, και είναι προορισμένα για το σκοπό αυτό
3. Οχήματα που χρησιμοποιούνται για την μεταφορά επιβατών σε κανονικές υπηρεσίες, όπου η διανυθείσα διαδρομή από την εν λόγω υπηρεσία δεν υπερβαίνει τα 50 χιλιόμετρα
4. Οχήματα με ανώτατο επιτρεπτό όριο ταχύτητας να μην υπερβαίνει τα 30 χιλιόμετρα την ώρα
5. Οχήματα που χρησιμοποιούνται από ή κάτω από τον έλεγχο των στρατιωτικών υπηρεσιών, πολιτικής άμυνας, πυροσβεστικών υπηρεσιών, και δυνάμεων υπεύθυνων για την διατήρηση της δημόσιας τάξης
6. Οχήματα που χρησιμοποιούνται σε σχέση με αποχετευτικά, προστασία από πλήμμυρα, υπηρεσίες ύδατος, γκαζιού και ηλεκτρισμού, συντήρηση και έλεγχο αυτοκινητόδρομων, συλλογή και απόρριψη σκυβάλων, υπηρεσίες τηλεγραφημάτων και τηλεφώνων, μεταφορά ταχυδρομικών δεμάτων, ραδιοφωνική και τηλεοπτική μετάδοση και κράτηση ραδιοφωνικών ή τηλεοπτικών μεταδοτών ή δέκτων



7. Οχήματα που χρησιμοποιούνται σε επείγουσες επιχειρήσεις ή επιχειρήσεις διάσωσης
8. Εξειδικευμένα οχήματα που χρησιμοποιούνται για ιατρικούς σκοπούς
9. Οχήματα που μεταφέρουν εξοπλισμό τσίρκων ή λούνα- πάρκ
10. Εξειδικευμένα οχήματα βοηθείας βλαβών
11. Οχήματα που υπόκεινται σε οδικούς ελέγχους για σκοπούς τεχνικής ανάπτυξης, επιδιόρθωσης ή διατήρησης και οχήματα καινούργια ή επισκευασμένα τα οποία δεν έχουν ακόμη τεθεί σε κυκλοφορία
12. Οχήματα που χρησιμοποιούνται για μη-εμπορική μεταφορά εμπορευμάτων προσωπικής χρήσης.
13. Οχήματα που χρησιμοποιούνται για την συλλογή, γάλακτος από φάρμες και την επιστροφή σ' αυτές δοχείων γάλακτος ή γαλακτοκομικών προϊόντων δια σκοπούς τροφής ζώων.

Διαγράφονται οι υποπαραγράφοι (γ) και (δ) της παραγράφου 2.

Άρθρο 3. - Εφαρμογή ορισμένων διατάξεων της Συμφωνίας στις οδικές μεταφορές που εκτελούνται από οχήματα εγγεγραμμένα στο έδαφος μη Συμβαλλόμενων Κρατών-Μέλη.

Τροποποιείται το άρθρο αυτό ώστε να διαβάζεται:

**«Άρθρο 3**

**Εφαρμογή ορισμένων διατάξεων της Συμφωνίας στις οδικές μεταφορές που εκτελούνται από οχήματα εγγεγραμμένα στο έδαφος μη Συμβαλλόμενων Κρατών.**

1. Κάθε Συμβαλλόμενο Μέρος εφαρμόζει στο έδαφος του σε σχέση με διεθνείς οδικές μεταφορές που πραγματοποιούνται από οποιονδήποτε όχημα εγγεγραμμένο στο έδαφος Κράτους το οποίο δεν είναι Συμβαλλόμενο Μέρος της παρούσας Συμφωνίας, διατάξεις όχι λιγότερο αυστηρές απ' αυτές που προβλέπονται στα άρθρα 5,6,7,8,9 και 10 της παρούσας Συμφωνίας .

2. Οποιοδήποτε Συμβαλλόμενο Μέρος είναι ελεύθερο, στην περίπτωση οχήματος εγγεγραμμένου σε Κράτος το οποίο δεν αποτελεί Συμβαλλόμενο Μέρος της παρούσας Συμφωνίας, απλά να ζητά, αντί του συστήματος ελέγχου που προσαρμόζεται στις διατάξεις του παραρτήματος της παρούσας Συμφωνίας, ημερήσια φύλλα καταγραφής, συμπληρωμένα δια χειρός από τον οδηγό».

**Άρθρο 4 – Γενικές Αρχές**

Τροποποιείται το άρθρο αυτό ώστε να διαβάζεται:

**Άρθρο 4****Γενικές Αργές**

Κάθε Συμβαλλόμενο Μέρος δύναται να αιτείται higher minimum or lower maximum από αυτούς που προβλέπονται στα Άρθρα 5 μέχρι 8 συμπεριλαμβανομένου. Παρόλα αυτά, οι διατάξεις της παρούσας Συμφωνίας, παραμένουν εφαρμόσιμες σε οδηγούς που απασχολούνται σε λειτουργίες διεθνών οδικών μεταφορών σε οχήματα εγγεγραμμένα σε άλλο Συμβαλλόμενο ή μη Συμβαλλόμενο Κράτος».

**Άρθρο 5 / Εκπληρωτέες προϋποθέσεις οδηγών**

Αντικαθιστάται το άρθρο αυτό με το ακόλουθο κείμενο:

**Άρθρο 5****Πληρώματα**

1. Οι κατώτατες ηλικίες των οδηγών που απασχολούνται στην μεταφορά εμπορευμάτων είναι ως ακολούθως:

- (α) Για οχήματα, συμπεριλαμβανομένων, όπου πρέπει, ρημουλκών ή ημι-ρημουλκών, με ανώτατο επιτρεπτό βάρος όχι περισσότερο των 7,5 τόνων, 18 ετών

(β) για άλλα οχήματα:

21 ετών, ή

18 ετών εφ' όσον το εν λόγω άτομο είναι κάτοχος πιστοποιητικού επαγγελματικής ικανότητας αναγνωρισμένο από ένα από τα Συμβαλλόμενα Μέρη που βεβαιώνει την συμπλήρωση εκπαίδευσης για οδηγούς οχημάτων που προορίζονται για την οδική μεταφορά εμπορευμάτων. Τα Συμβαλλόμενα Μέρη πρέπει να πληροφορούν το ένα το άλλο για τα υπερισχύοντα εθνικά κατώτατα επίπεδα εκπαίδευσης και άλλους σχετικούς όρους που σχετίζονται με οδηγούς που απασχολούνται στη διεθνή μεταφορά εμπορευμάτων δυνάμει της παρούσας Συμφωνίας.

2. Κάθε οδηγός που απασχολείται με μεταφορά επιβατών πρέπει να έχει συμπληρώσει το 21 έτος της ηλικίας του.

Κάθε οδηγός που απασχολείται με την μεταφορά επιβατών, σε ταξίδια της ακτίνας άνω των 50 χιλιομέτρων από τη συνηθισμένη βάση του οχήματος, πρέπει επίσης να εκπληρώνει ένα από τους ακόλουθους όρους:

(α) πρέπει να έχει εργαστεί για τουλάχιστον ένα χρόνο στην μεταφορά εμπορευμάτων σαν οδηγός οχημάτων με ανώτατο επιτρεπτό βάρος να υπερβαίνει τους 3,5 τόνους

(β) πρέπει να έχει εργασθεί για τουλάχιστον ένα χρόνο σαν οδηγός οχημάτων που παρείχαν υπηρεσίες μεταφοράς επιβατών σε ταξίδια μέσα σε ακτίνα 50 χιλιομέτρων από τη συνηθισμένη βάση του οχήματος, ή άλλα είδη υπηρεσιών μεταφοράς επιβατών που δεν υπόκεινται σ' αυτή την Συμφωνία εφ' όσον η αρμόδια αρχή θεωρεί ότι αυτός έχει αποκτήσει την απαραίτητη πείρα με αυτές τις εργασίες

- (γ) πρέπει να κατέχει πιστοποιητικό επαγγελματικής ικανότητας, αναγνωρισμένο από ένα από τα Συμβαλλόμενα Μέρη, το οποίο επιβεβαιώνει ότι έχει συμπληρώσει ένα εκπαιδευτικό πρόγραμμα για οδηγούς οχημάτων οδικής μεταφοράς επιβατών.»

#### Άρθρο 6 – Ημερήσια Ανάπαυση

Αντικαθίσταται το άρθρο αυτό με το ακόλουθο κείμενο:

#### «Άρθρο 6

#### Περίοδοι Οδήγησης

1. Η περίοδος οδήγησης μεταξύ οποιωνδήποτε δύο ημερήσιων αναπαύσεων ή μεταξύ μιας ημερήσιας και μιας εβδομαδιαίας αναπαύσεως, εις το εξής καλούμενη «ημερήσια περίοδος οδήγησης» δεν υπερβαίνει τις εννέα ώρες. Δύναται όπως επεκταθεί δύο φορές μέσα σε οποιαδήποτε μια εβδομάδα στις 10 ώρες.

Ο οδηγός πρέπει, μετά από όχι περισσότερο των έξι ημερήσιων περιόδων οδήγησης, να πάρει μια εβδομαδιαία περίοδο ανάπαυσης όπως ορίζεται στο άρθρο 8(3).

Η εβδομαδιαία περίοδος ανάπαυσης δύναται όπως αναβληθεί μέχρι το τέλος της έκτης ημέρας, εάν η ολική διάρκεια οδήγησης εντός των έξι ημερών δεν υπερβεί το ανώτατο που αντιστοιχεί στις έξι ημερήσιες περιόδους οδήγησης.

Στις περιπτώσεις διεθνών μεταφορών επιβατών, άλλων από των κανονικών υπηρεσιών, οι όροι «έξι» και «έκτη» στην δεύτερη και τρίτη υποπαράγραφο αντικαθίσταται με «δώδεκα» και «δωδέκατη» αντίστοιχα.

2. Η ολική περίοδος οδήγησης δεν υπερβαίνει τις ενενήντα ώρες κάθε δεκαπενθήμερο.

Άρθρο 6 δις - Διακοπή της ημερήσιας ανάπαυσης μέσα στα πλαίσια συνδυασμένων λειτουργιών μεταφοράς

Διαγράφεται το κείμενο του άρθρου αυτού

Άρθρο 7 - Ημερήσια διάρκεια οδήγησης, μέγιστη εβδομαδιαία και δεκαπενθήμερη διάρκεια οδήγησης.

Αντικαθίσταται το άρθρο αυτό με το ακόλουθο κείμενο:

«Άρθρο 7

Διαλείμματα

1. Μετά από οδήγηση τεσσεράμισυ ωρών, ο οδηγός πρέπει να τηρεί διάλειμμα τουλάχιστον σαράντα-πέντε λεπτών, εκτός εάν ξεκινά περίοδο ανάπαυσης.
2. Το διάλειμμα αυτό δύναται όπως αντικατασταθεί με διαλείμματα των τουλάχιστον δεκαπέντε λεπτών που διανέμονται, στην περίοδο οδήγησης ή αμέσως μετά την περίοδο αυτή, με τέτοιο τρόπο ώστε να συνάδει με τις πρόνοιες της παραγράφου 1.

3. Κατά τα διαλείμματα αυτά, ο οδηγός δεν πρέπει να ασκεί οποιαδήποτε άλλη δουλειά. Για τους σκοπούς του άρθρου αυτού, ο χρόνος αναμονής και ο χρόνος που δεν αφιερώνεται για οδήγηση οχήματος σε κίνηση, πλοιάριου ή τραίνου δεν θεωρείται ως «άλλη δουλειά».

4. Τα διαλείμματα που τηρούνται κάτω από το Άρθρο αυτό δεν πρέπει να θεωρούνται σαν ημερήσιοι περίοδοι ανάπαυσης.

#### **Άρθρο 8 – Μέγιστες περίοδοι συνεχούς οδήγησης**

Αντικαθιστάται το άρθρο αυτό με το ακόλουθο κείμενο:

#### **«Άρθρο 8**

#### **Περίοδοι Ανάπαυσης**

1. Σε κάθε περίοδο εικοσι-τεσσάρων ωρών, ο οδηγός πρέπει να έχει μια ημερήσια περίοδο ανάπαυσης τουλάχιστον έντεκα συνεχόμενων ωρών η οποία δύναται να μειωθεί στις εννέα συνεχόμενες ώρες όχι περισσότερο από τρεις φορές μέσα σε μια βδομάδα, υπό τον όρο ότι ισότιμη περίοδος ανάπαυσης δίδεται σαν αποζημίωση πριν από το τέλος της ερχόμενης βδομάδας.

Στις μέρες κατά τις οποίες η ανάπαυση δεν μειώνεται σύμφωνα με την πρώτη υποπαράγραφο, δύναται όπως λαμβάνεται σε δύο ή τρεις ξεχωριστές περιόδους κατά την περίοδο των εικοσιτεσσάρων ωρών, μια εκ των οποίων πρέπει να αποτελείται από τουλάχιστον οκτώ συνεχόμενες ώρες. Σε αυτή την περίπτωση η ελάχιστη διάρκεια της ανάπαυσης πρέπει να αυξάνεται στις δώδεκα ώρες.

2. Κατά τη διάρκεια κάθε περιόδου τριάντα ωρών, όταν το όχημα είναι στελεχωμένο από τουλάχιστον δύο οδηγούς, κάθε οδηγός έχει περίοδο ανάπαυσης όχι λιγότερο των οκτώ συνεχόμενων ωρών.
3. Στα πλαίσια κάθε εβδομάδας, μια από τις περιόδους ανάπαυσης που αναφέρεται στις παραγράφους 1 και 2, επεκτείνεται ως εβδομαδιαία ανάπαυση, ολικής διάρκειας σαράντα-πέντε συνεχόμενων ωρών. Η περίοδος ανάπαυσης δύναται όπως μειωθεί στο ελάχιστο των τριάντα έξι συνεχόμενων ωρών εάν λαμβάνεται σε μέρος όπου κανονικά βρίσκεται η βάση του οχήματος ή η βάση του οδηγού, ή στο ελάχιστο των είκοσι-τεσσάρων συνεχόμενων ωρών εάν θα λαμβάνεται αλλού. Η κάθε μείωση θα αποζημιώνεται από μία ισότιμη ανάπαυση που λαμβάνεται en bloc πριν από το τέλος της τρίτης εβδομάδας που ακολουθεί την εν λόγω εβδομάδα.
4. Εβδομαδιαία περίοδος ανάπαυσης που ξεκινά στη μια εβδομάδα και συνεχίζει στην επόμενη εβδομάδα δύναται όπως επισυναωθεί ή στη μια ή στην άλλη εβδομάδα.
5. Στην περίπτωση μεταφοράς επιβατών στην οποία ισχύει το άρθρο 6(1), τέταρτη υποπάργραφος, η εβδομαδιαία περίοδος ανάπαυσης δύναται όπως αναβληθεί μέχρι την επόμενη εβδομάδα σε σχέση με την οποία η ανάπαυση λήγει και να προστεθεί στην εβδομαδιαία ανάπαυση της δεύτερης εβδομάδας.
6. Κάθε ανάπαυση που λαμβάνεται ως αποζημίωση δια την μείωση των ημερήσιων και /ή εβδομαδιαίων περιόδων ανάπαυσης πρέπει να επισυνάπτεται σε άλλη ανάπαυση τουλάχιστον οκτώ ωρών και πρέπει να παραχωρείται, κατά παράκληση του ενδιαφερόμενου προσώπου, στο χώρο στάθμευσης του οχήματος ή στη βάση του οδηγού.



7. Η ημερήσια περίοδος ανάπαυσης δύναται όπως λαμβάνεται μέσα στο όχημα, εφ' όσον είναι εξοπλισμένο με κλίνη και είναι ακινητοποιημένο.

8. Εξαιρουμένων των διατάξεων της παραγράφου 1 πιο πάνω, όπου ο οδηγός που απασχολείται στην μεταφορά εμπορευμάτων ή επιβατών, συνοδεύει ένα όχημα το οποίο μεταφέρεται με πλοιάριο ή τραίνο, η ημερήσια ανάπαυση δύναται όπως διακοπεί όχι περισσότερο της μιας φορές, εφ' όσον πληρούνται οι ακόλουθοι όροι:

ότι το μέρος της ημερήσιας ανάπαυσης που διατίθεται στην ξηρά μπορεί να λαμβάνεται πριν ή μετά του τμήματος της ημερήσιας ανάπαυσης που λαμβάνεται επί του πλοιαρίου ή του τραίνου,

η περίοδος μεταξύ των δύο τμημάτων των ημερήσιων αναπαύσεων πρέπει να είναι όσο το δυνατό συντομότερη και δεν πρέπει για κανένα λόγο να υπερβαίνει την μια ώρα πριν την επιβίβαση ή μετά την αποβίβαση, συμπεριλαμβανομένων στις λειτουργίες επιβίβασης και αποβίβασης των τελωνειακών διατυπώσεων, κατά τη διάρκεια και των δύο τμημάτων της ανάπαυσης ο οδηγός πρέπει να έχει πρόσβαση σε κλίνη ή κουκέττα.

Η ημερήσια ανάπαυση, διακοπτόμενη με αυτόν τον τρόπο, πρέπει να αυξάνεται κατά δύο ώρες».

#### **Άρθρο 9 – Εβδομαδιαία ανάπαυση**

Διαγράφεται το κείμενο του άρθρου αυτού.

**Άρθρο 10 – Στελέγωση**

Διαγράφεται το κείμενο του άρθρου αυτού.

**Άρθρο 11 – Εξαιρετικές Περιπτώσεις.**

Επαναριθμείται και τροποποιείται το κείμενο του άρθρου αυτού ώστε να διαβάζεται:

**«Άρθρο 9****Εξαιρέσεις**

Υπό την προϋπόθεση ότι δεν διακινδυνεύεται η οδική ασφάλεια και προκειμένου να επιτρέπεται σ' αυτόν η δυνατότητα στάθμευσης, σε κατάλληλο σημείο στάθμευσης, ο οδηγός δύναται όπως παρεκκλίνει των διατάξεων της παρούσας Συμφωνίας μέχρι του απαραίτητου σημείου για να διασφαλίσει την ασφάλεια των ατόμων, του οχήματος ή του φορτίου του. Ο οδηγός πρέπει να υποδεικνύει τη φύση και το λόγο παρέκκλισης του από τις διατάξεις εκείνες στο φύλλο καταγραφής του συστήματος ελέγχου ή στον κατάλογο υπηρεσίας του »

**Άρθρο 12 – Ατομικό Βιβλίο Ελέγχου**

Διαγράφεται το κείμενο του άρθρου αυτού.

**Άρθρο 12 δις – Σύστημα Ελέγχου.**

Επαναριθμείται και τροποποιείται το άρθρο αυτό ώστε να διαβάζεται:

«Άρθρο 10Σύστημα ελέγχου

1. Τα Συμβαλλόμενα Μέρη ορίζουν την εγκατάσταση και χρήση συστήματος ελέγχου στα οχήματα που είναι εγγεγραμμένα στο έδαφος τους σύμφωνα με τις ακόλουθες απαιτήσεις:

- (α) Το σύστημα ελέγχου όσον αφορά κατασκευή, εγκατάσταση, χρήση και δοκιμή προσαρμόζεται στις απαιτήσεις της Συμφωνίας και του παραρτήματος αυτής, το οποίο αποτελεί αναπόσπαστο μέρος της παρούσας Συμφωνίας.
- (β) Εάν δεν είναι εφικτή η κανονική και σωστή χρήση ενός συστήματος ελέγχου που εγκαθίσταται σ' ένα όχημα, κάθε μέλος του πληρώματος καταχωρεί με το χέρι, τις λεπτομέρειες που ανταποκρίνονται στις επαγγελματικές του δραστηριότητες και στις περιόδους ανάπαυσης του στο φύλλο καταγραφής του, χρησιμοποιώντας την κατάλληλη γραφική παράσταση.
- (γ) Όταν τα μέλη του πληρώματος αδυνατούν να χρησιμοποιήσουν το σύστημα λόγω του ότι βρίσκονται μακριά από το όχημα, καταχωρούν με το χέρι τις ποικίλες ώρες που ανταποκρίνονται στις επαγγελματικές τους δραστηριότητες όσον αυτοί βρίσκονταν μακριά, στο φύλλο καταγραφής τους, χρησιμοποιώντας την κατάλληλη γραφική παράσταση.

- (δ) Τα μέλη του πληρώματος πρέπει να έχουν πάντοτε διαθέσιμα και να μπορούν να παρουσιάζουν για έλεγχο φύλλα καταγραφής της τωρινής εβδομάδας και της τελευταίας ημέρας της προηγούμενης εβδομάδας κατά την οποία οδήγησαν.
- (ε) Τα μέλη του πληρώματος πρέπει να διασφαλίζουν την ορθή ενεργοποίηση και χειρισμό του συστήματος ελέγχου, και σε περίπτωση δυσλειτουργίας, αυτό πρέπει να επιδιορθώνεται το συντομότερο δυνατό.

2. Ο εργοδότης εκδίδει ένα ικανοποιητικό αριθμό φύλλων καταγραφής στους οδηγούς, λαμβάνοντας υπόψη το γεγονός ότι τα φύλλα αυτά είναι προσωπικά σε χαρακτήρα, τη διάρκεια της περιόδου υπηρεσίας και την πιθανή υποχρέωση αντικατάστασης φύλλων που έχουν υποστεί ζημιά, ή που έχουν παρθεί από κάποιο εγκεκριμένο επιθεωρητή. Ο εργοδότης εκδίδει στους οδηγούς μόνον φύλλα εγκεκριμένου μοντέλου κατάλληλα για χρήση στον εξοπλισμό που εγκαθίσταται στο όχημα.

3. Οι επιχειρήσεις πρέπει να διατηρούν σε καλή κατάσταση τα φύλλα καταγραφής που έχουν καταχωρηθεί δυνάμει του (β), (γ) και (δ) της παραγράφου 1 του άρθρου αυτού, για περίοδο όχι λιγότερη των 12 μηνών μετά την ημερομηνία της τελευταίας καταχώρησης και τα παρουσιάζουν κατά παράκληση των αρχών ελέγχου».

#### **Άρθρο 13– Επιθεώρηση από την επιχείρηση.**

Επαναριθμείται το άρθρο αυτό ως άρθρο 11 και προστίθεται νέα παράγραφος 3 ώστε να διαβάζεται:

«3. Αμοιβές σε μισθωτούς οδηγούς, έστω και σε μορφή φιλοδωρημάτων ή επιμισθίων, σε σχέση με τη διανυθείσα απόσταση και/ή την ποσότητα των μεταφερθέντων προϊόντων απαγορεύονται. εκτός εάν οι αμοιβές αυτές είναι τέτοιες ούτως ώστε δεν θέτουν σε κίνδυνο την οδική ασφάλεια.»

#### **Άρθρο 14 – Μέτρα για εφαρμογή της Συμφωνίας.**

Επαναριθμείται και τροποποιείται το άρθρο αυτό ώστε να διαβάζεται:

#### **«Άρθρο 12**

#### **Μέτρα για εφαρμογή της Συμφωνίας**

1. Κάθε Συμβαλλόμενο Μέρος λαμβάνει όλα τα κατάλληλα μέτρα για να διασφαλίσει την τήρηση των διατάξεων της παρούσας Συμφωνίας συγκεκριμένα με επαρκή επίπεδο οδικών ελέγχων και ελέγχων που πραγματοποιούνται στους χώρους των επιχειρήσεων. Οι αρμόδιες διοικήσεις των Συμβαλλόμενων Μερών τηρούν η μια την άλλη ενήμερες για τα γενικά μέτρα που λαμβάνονται για το σκοπό αυτό.
2. Τα Συμβαλλόμενα Μέρη παρέχουν βοήθεια το ένα στο άλλο για την εφαρμογή της παρούσας Συμφωνίας και τον έλεγχο συμμόρφωσης με αυτή.
3. Μέσα στα πλαίσια της αμοιβαίας αυτής βοήθειας οι αρμόδιες αρχές των Συμβαλλόμενων Μερών αποστέλλουν συχνά η μια στην άλλη όλες τις διαθέσιμες πληροφορίες αναφορικά με:

παραβάσεις της παρούσας Συμφωνίας διαπραχθείσες από μη κάτοικους και οποιαδήποτε προστίματα επιβάλλονται για τέτοιες παραβάσεις

ποινές που επιβάλλονται από ένα Συμβαλλόμενο Μέρος στους κατοίκους του για τέτοιες παραβάσεις που διαπράττονται στο έδαφος Συμβαλλόμενου Μέρους.

Σε περίπτωση σοβαρών παραβάσεων τέτοιες πληροφορίες περιλαμβάνουν και την επιβληθείσα ποινή.

4. Εάν τα ευρήματα ενός ελέγχου στην άκρη του δρόμου πάνω σε οδηγό οχήματος εγγεγραμμένο στο έδαφος άλλου Συμβαλλόμενου Μέρους παρέχουν λόγους να πιστεύεται ότι έχουν διαπραχθεί παραβιάσεις οι οποίες δεν μπορούν να εντοπισθούν κατά την διάρκεια του ελέγχου λόγω έλλειψης απαραίτητων στοιχείων, οι αρμόδιες αρχές του εν λόγω Συμβαλλόμενου Μέρους βοηθούν η μια την άλλη να διευκρινισθεί η κατάσταση. Τέλος, στις περιπτώσεις όπου το αρμόδιο Συμβαλλόμενο Μέρος διαπράττει έλεγχο στους χώρους της επιχείρησης τα αποτελέσματα του ελέγχου αυτού μεταδίδονται στο άλλο ενδιαφερόμενο Μέρος.»

#### **Άρθρο 15 - Μεταβατικές Διατάξεις**

Επαναριθμείται και τροποποιείται το άρθρο αυτό ώστε να διαβάζεται:

#### **«Άρθρο 13**

#### **Μεταβατικές Διατάξεις**

Οι διατάξεις του νέου άρθρου 10 - Έλεγχος Συστήματος, δεν είναι υποχρεωτικές για χώρες, Συμβαλλόμενα Μέρη της παρούσας Συμφωνίας, μέχρις ότου περάσουν τρία χρόνια από την έναρξη ισχύος των τροποποιήσεων αυτών. Πριν από την ημερομηνία εκείνη ο διατάξεις του παλιού άρθρου 12 - Ατομικό βιβλίο ελέγχου, συνεχίζουν να ισχύουν.»

Επαναριθμούνται τα άρθρα 16 μέχρι 18 των τελικών διατάξεων ως άρθρα 14 μέχρι 16 αντιστοίχως.

#### Άρθρο 19

Επαναριθμείται το άρθρο αυτό ως άρθρο 17 και τροποποιείται το τελευταίο μέρος της παραγράφου 2 ώστε να διαβάζεται:

«2.....σύμφωνα με τις διατάξεις του Άρθρου 15 αυτού».

#### Άρθρο 20

Επαναριθμείται το άρθρο αυτό ως άρθρο 18.

#### Άρθρο 21

Επαναριθμείται το άρθρο αυτό ως άρθρο 19 και τροποποιείται η πρώτη πρόταση της παραγράφου 1 ώστε να διαβάζεται:

«1. Οποιοδήποτε Κράτος δύναται όπως κατά την υπογραφή, επικύρωση ή προσχώρηση στη παρούσα Συμφωνία δηλώνει ότι δεν δεσμεύεται από το Άρθρο 18, παράγραφοι 2 και 3 αυτού.....».

#### Άρθρο 22

Επαναριθμείται το άρθρο αυτό ως άρθρο 20 και τροποποιείται η παράγραφος 3 ώστε να διαβάζεται:

«3. Ο Γενικός Γραμματέας προσκαλεί σε οποιανδήποτε διάσκεψη, η οποία συγκαλείται βάση του άρθρου αυτού, όλα τα Κράτη που αναφέρονται στο άρθρο 14, παράγραφος 1, της Συμφωνίας αυτής.»

#### Άρθρο 23

Επαναριθμείται το άρθρο αυτό ως άρθρο 21 και τροποποιείται το τελευταίο μέρος της παραγράφου 1 ώστε να διαβάζεται:

«1..... που αναφέρεται στο άρθρο 14, παράγραφος 1, της Συμφωνίας αυτής».

Προστίθεται νέο Άρθρο 22 ως ακολούθως:

#### «Άρθρο 22

1. Οι επισυνάψεις 1 και 2 του παραρτήματος της παρούσας Συμφωνίας δύναται όπως τροποποιηθούν με την διαδικασία που καθορίζεται στο άρθρο αυτό.
2. Κατά παράκληση Συμβαλλόμενου Μέρους, οποιοσδήποτε προτεινόμενες τροποποιήσεις στις επισυνάψεις 1 και 2 του παραρτήματος της Συμφωνίας αυτής μελετούνται από το Principal Working Party στις Οδικές μεταφορές της Οικονομικής Επιτροπής για την Ευρώπη.
3. Εάν υιοθετηθεί από την πλειοψηφία των παρόντων και ψηφίζοντων μελών και εάν αυτή η πλειοψηφία συμπεριλαμβάνει την πλειοψηφία των παρόντων και ψηφίζοντων Συμβαλλόμενων Μερών, η τροποποίηση δίδεται από το Γενικό Γραμματέα για αποδοχή στις αρμόδιες αρχές όλων των Συμβαλλόμενων Μερών.



4. Η τροποποίηση γίνεται αποδεκτή, εάν, μέσα σε περίοδο έξι μηνών από της ημερομηνίας της κοινοποίησης, λιγότερο του ενός τρίτου των αρμόδιων αρχών των Συμβαλλόμενων Μερών κοινοποιήσει στον Γενικό Γραμματέα την ένσταση του στην τροποποίηση.

5. Οποιαδήποτε τροποποίηση γίνει αποδεκτή κοινοποιείται από τον Γενικό Γραμματέα σε όλα τα Συμβαλλόμενα Μέρη και τίθεται σε ισχύ τρεις μήνες μετά την ημερομηνία κοινοποίησης της.»

#### Άρθρο 24

Επαναριθμείται και τροποποιείται το άρθρο αυτό ώστε να διαβάζεται:

#### Άρθρο 23

Επιπροσθέτως των κοινοποιήσεων που αναφέρονται στα Άρθρα 20 και 21 της παρούσας Συμφωνίας, ο Γενικός Γραμματέας των Ηνωμένων Εθνών κοινοποιεί στα κράτη που αναφέρονται στο άρθρο 14, παράγραφο 1 αυτού για:

- (α) επικυρώσεις ή προσχωρήσεις δυνάμει του Άρθρου 14 της Συμφωνίας αυτής
- (β) τις ημερομηνίες έναρξης ισχύος της παρούσας Συμφωνίας, δυνάμει του Άρθρου 14 αυτής
- (γ) καταγγελίες δυνάμει του Άρθρου 15 της παρούσας Συμφωνίας
- (δ) τον τερματισμό της παρούσας Συμφωνίας δυνάμει του άρθρου 16 αυτής

- (ε) Κοινοποίησης που λαμβάνονται δυνάμει του Άρθρου 17 της παρούσας Συμφωνίας
- (στ) δηλώσεις και κοινοποιήσεις που λαμβάνονται δυνάμει του Άρθρου 19 της παρούσας Συμφωνίας
- (ζ) την έναρξη ισχύος κάθε τροποποίησης δυνάμει του άρθρου 21 της παρούσας Συμφωνίας»

#### **Άρθρο 25**

Επαναριθμείται το άρθρο αυτό ως άρθρο 24.

#### **Άρθρο 26**

Επαναριθμείται το άρθρο αυτό ως άρθρο 25 και τροποποιείται το τελευταίο μέρος του κειμένου ώστε να διαβάζεται:

«.....που αναφέρεται στο Άρθρο 14, παράγραφος 1, αυτής».

**Παράρτημα - Ατομικό Βιβλίο Ελέγχου**

Αντικαθιστάται το παράρτημα αυτό με το ακόλουθο κείμενο:

**«Παράρτημα - Σύστημα Ελέγχου****ΓΕΝΙΚΕΣ ΔΙΑΤΑΞΕΙΣ****I. ΕΓΚΕΚΡΙΜΕΝΟΣ ΤΥΠΟΣ****Άρθρο 1**

Αιτήσεις για την έγκριση ενός τύπου συστήματος ελέγχου ή ενός μοντέλου φύλλου καταγραφής υποβάλλονται, συνοδευόμενες από τα κατάλληλα χαρακτηριστικά, από τον κατασκευαστή ή τον αντιπρόσωπο του σε ένα Συμβαλλόμενο Μέρος. Καμία αίτηση σε σχέση με οποιονδήποτε τύπο συστήματος ελέγχου ή οποιονδήποτε μοντέλο φύλλου καταγραφής δεν δύναται όπως υποβάλλεται σε περισσότερα από ένα Συμβαλλόμενα Μέρη.

**Άρθρο 2**

Συμβαλλόμενο Μέρος παραχωρεί την έγκριση του σε οποιονδήποτε τύπο συστήματος ελέγχου ή σε οποιονδήποτε μοντέλο φύλλου καταγραφής το οποίο πληρεί τις προϋποθέσεις που διατυπώνονται στην επισύναψη I του παραρτήματος αυτού, εφ' όσον το Συμβαλλόμενο Μέρος είναι σε θέση να ελέγξει ότι τα μοντέλα παραγωγής συμφωνούν με την εγκεκριμένη φωτοτυπία.

Οποιοσδήποτε διαφοροποιήσεις ή προσθήκες σ' ένα εγκεκριμένο μοντέλο πρέπει να λαμβάνουν επιπρόσθετη έγκριση τύπου από το Συμβαλλόμενο Μέρος το οποίο παραχώρησε την αυθεντική έγκριση τύπου.

**Άρθρο 3**

Τα Συμβαλλόμενα Μέρη εκδίδουν στον αιτητή μια εγκεκριμένη ένδειξη, η οποία πρέπει να προσαρμόζεται στο μοντέλο που φαίνεται στο παράρτημα 2 για κάθε τύπο συστήματος ελέγχου ή μοντέλο φύλλου καταγραφής το οποίο εγκρίνουν σύμφωνα με το Άρθρο 2.

**Άρθρο 4**

Οι αρμόδιες αρχές του Συμβαλλόμενου Μέρους στις οποίες έχει καταχωρηθεί η αίτηση για έγκριση τύπου, σε σχέση με κάθε τύπο συστήματος ελέγχου ή μοντέλου φύλλου καταγραφής το οποίο εγκρίνουν ή αρνούνται να εγκρίνουν, ή στέλλουν εντός ενός μηνός στις αρχές των άλλων Συμβαλλόμενων Μερών φωτοαντίγραφο του πιστοποιητικού έγκρισης συνοδευόμενο από φωτοαντίγραφα των σχετικών χαρακτηριστικών ή, αν τέτοια είναι η περίπτωση, ειδοποιούν τις αρχές εκείνες ότι η έγκριση έχει απορριφθεί<sup>2</sup> σε περιπτώσεις απόρριψης γνωστοποιούν τους λόγους της απόφασής τους.

**Άρθρο 5**

1. Εάν Συμβαλλόμενο Μέρος το οποίο έχει παραχωρήσει έγκριση τύπου όπως προνοείται στο άρθρο 2 διαπιστώσει ότι συγκεκριμένο σύστημα ελέγχου ή φύλλο καταγραφής που φέρει ένδειξη εγκεκριμένου τύπου το οποίο έχει εκδώσει, δε συμφωνεί με την φωτοτυπία την οποία έχει εγκρίνει, λαμβάνει τα αναγκαία μέτρα για να διασφαλίσει ότι τα μοντέλα παραγωγής συμφωνούν με τις εγκεκριμένες φωτοτυπίες. Εάν είναι απαραίτητο τα μέτρα που λαμβάνονται εκτείνονται μέχρι την απόσυρση του εγκεκριμένου τύπου.

2. Συμβαλλόμενο Μέρος το οποίο έχει δώσει έγκριση τύπου την αποσύρει, εάν το σύστημα ελέγχου ή φύλλο καταγραφής το οποίο έχει εγκριθεί δεν συμφωνεί με το παράρτημα αυτό ή τις επισυνάψεις του ή παρουσιάζει κατά την χρήση κάποιο γενικό ελάττωμα το οποίο το καθιστά ακατάλληλο για τον σκοπό τον οποίο έχει σχεδιαστεί.

3. Εάν Συμβαλλόμενο Μέρος το οποίο έχει δώσει έγκριση τύπου ειδοποιείται από άλλο Συμβαλλόμενο Μέρος για μια από τις περιπτώσεις που αναφέρονται στις παραγράφους 1 και 2, πρέπει επίσης, μετά που συμβουλεύει το δεύτερο Συμβαλλόμενο Μέρος, να λαμβάνει επίσης τα διαβήματα που προβλέπονται στις παραγράφους εκείνες υπό την επιφύλαξη της παράγραφου 5.

4. Συμβαλλόμενο Μέρος το οποίο βεβαιώνεται ότι έχει παρουσιαστεί μια από τις περιπτώσεις που αναφέρονται στην παράγραφο 2, δύναται όπως απαγορεύσει χωρίς περαιτέρω προειδοποίηση την τοποθέτηση στην αγορά και την λειτουργία του συστήματος ελέγχου ή φύλλου καταγραφής. Το ίδιο ισχύει και στις περιπτώσεις που αναφέρονται την παράγραφο 1 σε σχέση με σύστημα ελέγχου ή φύλλα καταγραφής τα οποία έχουν εξαιρεθεί από τον αρχικό έλεγχο, εάν ο κατασκευαστής, μετά από κανονική προειδοποίηση, δεν φέρει το σύστημα σύμφωνα με το εγκεκριμένο μοντέλο ή με τις απαιτήσεις του παραρτήματος αυτού.

Σε οποιαδήποτε περίπτωση, οι αρμόδιες αρχές των Συμβαλλόμενων Μερών ειδοποιούν η μια την άλλη εντός ενός μήνα, για οποιαδήποτε απόσυρση εγκεκριμένου τύπου ή για οποιαδήποτε άλλα μέτρα που έχουν παρθεί σύμφωνα με τις παραγράφους 1, 2 και 3 και επεξηγούν τους λόγους για τέτοια ενέργεια.

5. Εάν Συμβαλλόμενο Μέρος το οποίο έχει παραχωρήσει έγκριση τύπου αμφισβητεί την ύπαρξη οποιωνδήποτε περιπτώσεων που κοινοποιούνται σ' αυτό όπως προσδιορίζονται στις παραγράφους 1 και 2, τα ενδιαφερόμενα Συμβαλλόμενα Μέρη καλούνται να λύσουν την διαφορά.

#### Άρθρο 6

1. Αιτητής για έγκριση τύπου μοντέλου φύλλου καταγραφής δηλώνει στην αίτηση του τον τύπο ή τους τύπους του συστήματος ελέγχου στον οποίο είναι σχεδιασμένο να χρησιμοποιηθεί το εν λόγω φύλλο και δίδει τον κατάλληλο εξοπλισμό για τέτοιο τύπο ή τύπους για σκοπούς δοκιμής του φύλλου.

2. Οι αρμόδιες αρχές κάθε Συμβαλλόμενου Μέρους προσδίδουν στο πιστοποιητικό έγκρισης του μοντέλου φύλλου καταγραφής τον τύπο ή τους τύπους συστήματος ελέγχου στα οποία μπορεί να χρησιμοποιηθεί αυτό το μοντέλο φύλλου.

#### Άρθρο 7

Κανένα Συμβαλλόμενο Μέρος δεν μπορεί να αρνηθεί την εγγραφή οποιουδήποτε οχήματος εφοδιασμένου με σύστημα ελέγχου, ή να απαγορεύσει την λειτουργία ή χρήση τέτοιου οχήματος για οποιοδήποτε λόγο συνδεδεμένο με το γεγονός ότι το όχημα είναι εφοδιασμένο με τέτοιο σύστημα, εάν το σύστημα φέρει το σήμα έγκρισης που αναφέρεται στο άρθρο 3 και την πινακίδα εγκατάστασης που αναφέρεται στο άρθρο 9.

**Άρθρο 8**

Όλες οι αποφάσεις σύμφωνα με το παράρτημα αυτό που απαγορεύουν ή αποσύρουν έγκριση ενός τύπου συστήματος ελέγχου ή μοντέλου φύλλου καταγραφής καθορίζουν με λεπτομέρεια τους λόγους στους οποίους έχουν βασιστεί. Η απόφαση κοινοποιείται στο ενδιαφερόμενο μέρος, το οποίο κατά τον ίδιο χρόνο πληροφορείται για τις θεραπείες που είναι διαθέσιμες σ' αυτόν κάτω από τους νόμους του Συμβαλλόμενου Μέρους και για τα χρονικά όρια για άσκηση τέτοιων θεραπειών.

**II. ΕΓΚΑΤΑΣΤΑΣΗ ΚΑΙ ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΗ****Άρθρο 9**

1. Το σύστημα ελέγχου μπορεί να εγκατασταθεί ή να επιδιορθωθεί από εφαρμοστές ή εργαστήρια εγκεκριμένα για το σκοπό αυτό από τις αρμόδιες αρχές των Συμβαλλόμενων Μερών, μετά που οι τελευταίοι, αν επιθυμούν, έχουν ακούσει τις απόψεις των ενδιαφερόμενων κατασκευαστών.
2. Ο εγκεκριμένος εφαρμοστής ή εγκεκριμένο εργαστήριο τοποθετεί ένα ειδικό σήμα στις σφραγίδες τις οποίες θέτει. Οι αρμόδιες αρχές των Συμβαλλόμενων Μερών διατηρούν αρχείο για τα σήματα που χρησιμοποιήθηκαν.
3. Οι αρμόδιες αρχές των Συμβαλλόμενων Μερών στέλνουν ή μια στην άλλη τις λίστες των εγκεκριμένων εφαρμοστών τους ή εργαστηρίων ως επίσης και φωτοαντίγραφα των σημάτων που χρησιμοποιήθηκαν.

4. Για σκοπούς πιστοποίησης ότι η εγκατάσταση συστήματος ελέγχου έλαβε χώρα σύμφωνα με τις απαιτήσεις του παραρτήματος αυτού χρησιμοποιείται πινακίδα εγκατάστασης τοποθετημένη όπως προβλέπεται στην επισύναψη 1.

### **III. ΧΡΗΣΗ ΤΟΥ ΕΞΟΠΙΑΣΜΟΥ**

#### **Άρθρο 10**

Ο εργοδότης και οι οδηγοί είναι υπεύθυνοι για την ορθή λειτουργία του συστήματος.

#### **Άρθρο 11**

1. Οι οδηγοί δεν χρησιμοποιούν λερωμένα ή κατεστραμμένα φύλλα καταγραφής. Τα φύλλα είναι επαρκώς προστατευμένα γι' αυτό το λόγο.

Σε περίπτωση ζημιάς σ' ένα φύλλο που φέρει καταγραφές, οι οδηγοί επισυνάπτουν το κατεστραμμένο φύλλο σ' ένα περίσσιο φύλλο που χρησιμοποιείται για αντικατάσταση αυτού.

2. Οι οδηγοί χρησιμοποιούν τα φύλλα καταγραφής κάθε μέρα κατά την οποία οδηγούν, αρχίζοντας από τη στιγμή που αναλαμβάνουν το όχημα. Το φύλλο καταγραφής δεν αποσύρεται πριν το τέλος της ημερήσιας εργασίμης περιόδου εκτός εάν η απόσυρση του εξουσιοδοτείται διαφορετικά. Κανένα φύλλο καταγραφής δεν μπορεί να χρησιμοποιηθεί για να καλύψει περίοδο μακρύτερη απ' αυτή που έχει σχεδιαστεί.



Όταν οδηγός αδυνατεί να χρησιμοποιήσει το σύστημα που είναι προσαρμοσμένο σ' ένα όχημα, ως αποτέλεσμα του ότι βρίσκεται μακριά από το όχημα, οι περίοδοι του χρόνου καταχωρούνται στο φύλλο, είτε με το χέρι, ή με αυτόματη καταχώρηση ή άλλα μέσα, και με τρόπο ώστε να διαβάζονται εύκολα και χωρίς να λερώνεται το φύλλο.

Σε περίπτωση που υπάρχουν περισσότεροι του ενός οδηγού πάνω στο όχημα, οι οδηγοί τροποποιούν τα φύλλα καταγραφής όπου είναι αναγκαίο, ούτως ώστε η πληροφορία που αναφέρεται στο Κεφάλαιο Π(1) μέχρι (3) της επισύναψης 1 να καταγράφεται στο φύλλο καταγραφής του οδηγού που πράγματι οδηγά.

3. Το σύστημα ελέγχου είναι με τέτοιο τρόπο σχεδιασμένο ώστε να είναι δυνατό για ένα εγκεκριμένο επιθεωρητή, εάν είναι αναγκαίο μετά που ανοιχθεί ο εξοπλισμός, να διαβάσει τις καταγραφές σχετικά με τις εννέα ώρες που προηγούνται του χρόνου ελέγχου χωρίς να αλλοιώσει, ζημιώσει ή λερώσει μόνιμα το φύλλο.

Το σύστημα ελέγχου, περαιτέρω, είναι με τέτοιο τρόπο σχεδιασμένο ώστε να είναι δυνατό, να αποδεικνύεται ότι έχουν γίνει καταγραφές χωρίς το άνοιγμα του κουτιού.

4. Όποτε ζητείται από εγκεκριμένο επιθεωρητή, ο οδηγός πρέπει να είναι σε θέση να παρουσιάσει τα φύλλα καταγραφής της παρούσας εβδομάδας, και σε οποιαδήποτε περίπτωση για την τελευταία μέρα της προηγούμενης εβδομάδας κατά την οποία οδήγησε».

**Παράρτημα - Επισύναυις 1**  
**ΠΡΟΥΠΟΘΕΣΕΙΣ ΓΙΑ ΚΑΤΑΣΚΕΥΗ, ΔΟΚΙΜΗ,**  
**ΕΓΚΑΤΑΣΤΑΣΗ ΚΑΙ ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΗ**  
**I. ΕΡΜΗΝΕΙΕΣ**

Σε αυτή την επισύναυη

- (α) «σύστημα ελέγχου» σημαίνει εξοπλισμό σχεδιασμένο για τοποθέτηση σε οδικά οχήματα με σκοπό να δείχνει και να καταγράφει αυτόματα ή ημι-αυτόματα λεπτομέρειες της κίνησης των οχημάτων αυτών και συγκεκριμένων περιόδων εργασίας των οδηγών τους
- (β) «φύλλο καταγραφής» σημαίνει φύλλο σχεδιασμένο να δέχεται και να διατηρεί καταγραμμένα δεδομένα, που τοποθετείται σε σύστημα ελέγχου και στο οποίο οι συσκευές ένδειξης του τελευταίου χαράσσουν μια συνεχόμενη καταγραφή των πληροφοριών που πρέπει να καταγράφονται
- (γ) «σταθερά του συστήματος ελέγχου» σημαίνει το αριθμητικό χαρακτηριστικό που δίδει την αξία του σήματος εισαγωγής που χρειάζεται για να δείξει και καταγράψει την διανυθείσα απόσταση του 1 χιλιομέτρου. Τα σταθερά αυτά πρέπει να εκφράζονται είτε σε στροφές ανά χιλιόμετρο  
( $k = \dots\dots\dots \text{rev/km}$ ) ή σε παλμούς ανά χιλιόμετρο ( $k = \dots\dots\dots \text{imp/km}$ ).

- (δ) «χαρακτηριστικός συντελεστής του οχήματος» σημαίνει το αριθμητικό χαρακτηριστικό που δίνει την αξία του σήματος απόδοσης που εκπέμπεται από το μέρος του οχήματος που το συνδέει με το σύστημα ελέγχου (άξονας κιβωτίου ταχυτήτων που δίνει κίνηση προς τα έξω ή άξονας που δίνει κίνηση ) καθώς το όχημα ταξιδεύει απόσταση ενός μετρημένου χιλιομέτρου κάτω από κανονικές συνθήκες δοκιμής (βλέπε κεφάλαιο VI, παράγραφος 4 της επισύναψης αυτής). Ο χαρακτηριστικός συντελεστής εκφράζεται είτε σε στροφές ανά χιλιόμετρο ( $w = \dots \dots \dots \text{imp/km}$ ) ή σε παλμούς ανά χιλιόμετρο ( $w = \dots \dots \dots \text{imp/km}$ )
- (ε) «Πραγματική περιφέρεια των ελαστικών τροχού» σημαίνει τον μέσον όρο των διανυθείσων αποστάσεων από τους πολλούς τροχούς που κινούν το όχημα (κινητήριοι τροχοί) κατά την διάρκεια μιας πλήρης περιστροφής. Η μέτρηση των αποστάσεων αυτών γίνεται κάτω από κανονικές συνθήκες δοκιμής (βλέπε κεφάλαιο VI, παράγραφος 4 της επισύναψης αυτής) και εκφράζεται με τον τύπο:  $l = \dots \dots \dots \text{mm}$ .

## II. ΓΕΝΙΚΑ ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΑ ΚΑΙ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΕΣ ΤΟΥ ΣΥΣΤΗΜΑΤΟΣ ΕΛΕΓΧΟΥ

Το σύστημα ελέγχου έχει τη δυνατότητα να καταγράφει τα ακόλουθα:

1. διανυθείσα απόσταση του οχήματος
2. ταχύτητα του οχήματος
3. διάρκεια οδήγησης
4. άλλες περιόδους εργασίας ή διαθεσιμότητας
5. διαλείμματα από την εργασία ή ημερήσιες αναπαύσεις
6. άνοιγμα του κουτιού που περιέχει το φύλλο καταγραφής

7. για ηλεκτρονικό σύστημα ελέγχου το οποίο είναι σύστημα που λειτουργεί με ηλεκτρικά μεταδιδόμενα σήματα από τον αισθητήρα απόστασης και ταχύτητας, κάθε διακοπή στην παροχή ενέργειας του εξοπλισμού καταγραφής (εκτός του φωτισμού) που υπερβαίνει τα 100 χιλιοδευτερόλεπτα, στην παροχή ενέργειας του αισθητήρα απόστασης και ταχύτητας και κάθε διακοπή στο σήμα που οδηγεί στον αισθητήρα απόστασης και ταχύτητας.

Για οχήματα που χρησιμοποιούνται από δύο οδηγούς το σύστημα ελέγχου πρέπει να έχει τη δυνατότητα να καταγράφει ταυτόχρονα αλλά ξεχωριστά και σε δύο ξεχωριστά φύλλα λεπτομέρειες για τις περιόδους που αριθμούνται κάτω από το 3, 4 και 5.

### **III. ΠΡΟΥΠΟΘΕΣΕΙΣ ΚΑΤΑΣΚΕΥΗΣ ΓΙΑ ΣΥΣΤΗΜΑ ΕΛΕΓΧΟΥ**

#### **A. ΓΕΝΙΚΑ ΣΗΜΕΙΑ.**

##### **I. Σύστημα ελέγχου περιλαμβάνει τα ακόλουθα:**

- (α) Οπτικά όργανα που δεικνύουν:  
διανυθείσα απόσταση (καταγραφείσα απόσταση),  
ταχύτητα (δείκτης ταχύτητας)  
χρόνος (ρολόι)

- (β) Όργανα καταγραφής που περιλαμβάνουν:  
μηχάνημα καταγραφής διανυθείσας απόστασης,  
μηχάνημα καταγραφής ταχύτητας,  
ένα ή περισσότερα μηχανήματα καταγραφής χρόνου που  
ικανοποιούν τις προϋποθέσεις που προβλέπονται στο κεφάλαιο  
III Γ4.
- (γ) Ένα τρόπο Σήμανση που δεικνύει ατομικώς στο φύλλο  
καταγραφής:  
κάθε άνοιγμα του κουτιού που περιέχει το φύλλο εκείνο,

για ηλεκτρονικό σύστημα ελέγχου, όπως ορίζεται στο σημείο 7 του  
κεφαλαίου II, κάθε διακοπή στην παροχή ενέργειας του συστήματος  
ελέγχου (εκτός του φωτισμού) που υπερβαίνει τα 100  
χιλιοδευτερόλεπτα, όχι αργότερα από το άναμμα και πάλι της  
παροχής ενέργειας,

για ηλεκτρονικό σύστημα ελέγχου, όπως ορίζεται στο σημείο 7 του  
κεφαλαίου II, κάθε διακοπή στην παροχή ενέργειας του αισθητήρα  
απόστασης και ταχύτητας που υπερβαίνει τα 100 χιλιοδευτερόλεπτα  
και κάθε σήματος που οδηγεί στον αισθητήρα απόστασης και  
ταχύτητας.

2. Οποιαδήποτε συμπερίληψη στον εξοπλισμό των συστημάτων επιπρόσθετη  
από αυτές που περιλαμβάνονται στον πιο πάνω κατάλογο δεν πρέπει να επεμβαίνει με  
την ορθή λειτουργία των υποχρεωτικών συστημάτων ή με την ερμηνεία τους.

Το σύστημα ελέγχου πρέπει να παρουσιάζεται για έλεγχο συμπληρωμένο με οποιαδήποτε τέτοια επιπρόσθετα συστήματα.

3. Υλικά

- (α) Όλα τα συστατικά μέρη του συστήματος ελέγχου αποτελούνται από υλικά με επαρκή σταθερότητα, μηχανική αντοχή και σταθερά και ηλεκτρικά και μαγνητικά χαρακτηριστικά.
- (β) Οποιαδήποτε διαφοροποίηση σε συστατικό μέρος του συστήματος ελέγχου ή στη φύση των υλικών που χρησιμοποιήθηκαν για την κατασκευή του πρέπει, πριν διατεθούν στην παραγωγή, να υποβληθούν για έγκριση στην αρχή η οποία χορήγησε έγκριση τύπου για το σύστημα ελέγχου.

4. Μέτρηση διανυθείσας απόστασης

Οι διανυθείσες αποστάσεις μπορούν να μετρηθούν και να καταγραφούν είτε:

έτσι ώστε να περιλαμβάνουν πρόσθια και όπισθεν κίνηση είτε

έτσι ώστε να περιλαμβάνουν μόνον πρόσθια κίνηση.

Οποιαδήποτε καταγραφή κινήσεων προς τα πίσω δεν πρέπει σε καμία περίπτωση να επηρεάζουν την διαύγεια και ακρίβεια των άλλων καταγραφών.

## 5. Μέτρηση ταχύτητας

- (α) Το πεδίο έκτασης της μέτρησης της ταχύτητας είναι όπως δηλώνεται στο πιστοποιητικό έγκρισης-τύπου.
- (β) Η φυσική συχνότητα και απόσβεση του συστήματος μέτρησης πρέπει να είναι τέτοια ώστε τα όργανα που δείχνουν και καταγράφουν την ταχύτητα μπορούν, μέσα στο πεδίο έκτασης της μέτρησης, να ακολουθούν αλλαγές επιτάχυνσης μέχρι  $2\text{m/s}^2$ , μέσα στα όρια των αποδεκτών ανοχών.

## 6. Μέτρηση χρόνου (ρολόι)

- (α) Ο έλεγχος του μηχανισμού για επανατοποθέτηση του ρολογιού πρέπει να τοποθετείται μέσα σε κουτί το οποίο περιλαμβάνει το φύλλο καταγραφής κάθε άνοιγμα του κουτιού εκείνου καταγράφεται αυτόματα στο φύλλο καταγραφής.
- (β) Εάν ο μηχανισμός της κίνησης του φύλλου καταγραφής προς τα εμπρός ελέγχεται από το ρολόι, η περίοδος κατά την οποία το τελευταίο λειτουργεί ορθά μετά που κουρδίζεται πλήρως, πρέπει να είναι τουλάχιστον 10% μεγαλύτερη από την περίοδο καταγραφής που ανταποκρίνεται στο μέγιστο φορτίο-φύλλου του εξοπλισμού.

## 7. Φωτισμός και προστασία

- (α) Τα οπτικά όργανα του συστήματος ελέγχου πρέπει να εξοπλίζονται με επαρκή χαμηλό φωτισμό.
- (β) Για κανονικές συνθήκες χρήσης, όλα τα εσωτερικά εξαρτήματα του συστήματος ελέγχου πρέπει να προστατεύονται από υγρασία και σκόνη.  
Επιπρόσθετα, πρέπει να γίνονται διάβροχα με τρόπο εγκαθιτωτισμών που μπορούν να σφραγισθούν.

**B. ΟΠΤΙΚΑ ΟΡΓΑΝΑ**

- 1. Δείκτης διανυθείσας απόστασης (καταγραφέας απόστασης).
  - (α) Η τιμή της μικρότερης διαβάθμισης στο σύστημα ελέγχου που δείχνει τη διανυθείσα απόσταση πρέπει να είναι 0.1 χιλιόμετρα. Οι αριθμοί που δείχνουν εκατοστόμετρα πρέπει να ξεχωρίζουν καθαρά από αυτούς που δείχνουν ολόκληρα χιλιόμετρα.
  - (β) Οι αριθμοί πάνω στον καταγραφέα, απόστασης πρέπει να είναι ευανάγνωστοι και να έχουν εμφανές ύψος το λιγότερο των 4 μμ.
  - (γ) Ο καταγραφέας απόστασης πρέπει να έχει την δυνατότητα να δείχνει τουλάχιστον μέχρι 99,999.9 χιλιόμετρα.



## 2. Δείκτες ταχύτητας (ταχύμετρον)

- (α) Μέσα στο πεδίο έκτασης της μέτρησης, η κλίμακα ταχύτητας πρέπει να διαβαθμίζεται ομοιόμορφα με 1,2,5 ή 10 χιλιόμετρα την ώρα. Η τιμή της διαβάθμισης της ταχύτητας (διάστημα μεταξύ δύο διαδοχικών σημείων) δεν πρέπει να υπερβαίνει το 10% της μέγιστης ταχύτητας που δεικνύεται στην κλίμακα.
- (β) Το πεδίο έκτασης που υποδεικνύεται πέραν αυτού που έχει μετρηθεί δεν χρειάζεται να σημειώνεται με αριθμούς.
- (γ) Το μήκος κάθε διαστήματος πάνω στην κλίμακα που αντιπροσωπεύει ταχύτητα αναφοράς 10 χιλιομέτρων την ώρα δεν πρέπει να είναι λιγότερο από 10 मिलीμετρα.
- (δ) Πάνω σε δείκτη με βελόνα, η απόσταση μεταξύ της βελόνας και της όψης του συστήματος ελέγχου δεν πρέπει να υπερβαίνει τα 3 मिलीμετρα.

## 3. Δείκτης χρόνου (ρολόι)

Ο δείκτης χρόνου πρέπει να είναι εμφανής απ' έξω από το σύστημα ελέγχου και να δίδει μια σαφή, απλή και αναμφίβολη ένδειξη.

**Γ. ΟΡΓΑΝΑ ΚΑΤΑΓΡΑΦΗΣ.**

## 1. Γενικά σημεία

- (α) Όλος ο εξοπλισμός, όποια και αν είναι η μορφή του φύλλου καταγραφής (ταινία ή δίσκος), πρέπει να εφοδιάζεται με ένα σημείο που θα επιτρέπει την ορθή εισαγωγή του φύλλου καταγραφής, με τέτοιο τρόπο ούτως ώστε να διασφαλίζει ότι η ώρα που δείχνει το ρολόϊ και ο χρόνος ένδειξης στο φύλλο συμφωνούν.
- (β) Ο μηχανισμός που κινεί το φύλλο καταγραφής πρέπει να είναι τέτοιος ούτως ώστε να διασφαλίζει ότι το τελευταίο κινείται χωρίς λειτουργία και μπορεί να εισαχθεί και να μετακινηθεί ελεύθερα.
- (γ) Για φύλλα καταγραφής σε μορφή δίσκου, το σύστημα πρόσθιας κίνησης πρέπει να ελέγχεται από το μηχανισμό του ρολογιού. Στην περίπτωση αυτή, η περιστρεφόμενη κίνηση του φύλλου πρέπει να είναι συνεχής και ομοιόμορφη, με ελάχιστη κίνηση 7 μιλιμετρών ανά ώρα που μετριέται στο εσωτερικό πλαίσιο του δακτύλιου που σημειώνει την άκρη της περιοχής καταγραφής ταχύτητας.

Σε εξοπλισμό τύπου ταινίας, όπου το πρόσθιο σύστημα κίνησης των φύλλων ελέγχεται από το μηχανισμό ρολογιού, η ταχύτητα της ευθύγραμμης πρόσθιας κίνησης πρέπει να είναι το λιγότερο 10 μιλίμετρα ανά ώρα.

- (δ) Καταγραφή της διανυθείσας απόστασης, της ταχύτητας του οχήματος και οποιουδήποτε ανοίγματος του κουτιού που εμπεριέχει το φύλλο καταγραφής ή φύλλα πρέπει να είναι αυτόματα.

## 2. Καταγραφή διανυθείσας απόστασης

- (α) Κάθε χιλιόμετρο διανυθείσας απόστασης πρέπει να αντιπροσωπεύεται στην καταγραφή με ταλάντευση το λιγότερο 1 μιλιμέτρου στην αντίστοιχη συντεταγμένη.
- (β) Ακόμη και σε ταχύτητες που φθάνουν το ψηλότερο όριο του πεδίου της μέτρησης, η καταγραφή των αποστάσεων πρέπει ακόμη να είναι σαφώς ευανάγνωστη.

## 3. Καταγραφή ταχύτητας

- (α) Όποιο και αν είναι το σχήμα του φύλλου καταγραφής ο στύλος καταγραφής ταχύτητας πρέπει κανονικά να κινείται σε ευθεία γραμμή και σε ορθές γωνίες στην κατεύθυνση που ταξιδεύει το φύλλο καταγραφής.

Όμως, η κίνηση του στύλου μπορεί να είναι καμπυλόγραμμη υπό τον όρο ότι ικανοποιούνται οι ακόλουθες προϋποθέσεις:

το ίχνος που χαράσσεται από το στύλο πρέπει να είναι κάθετο με τη μέση περιφέρεια (στην περίπτωση φύλλων σε μορφή δίσκου) ή με τον άξονα (στη

περίπτωση φύλλων σε μορφή ταινίας) της περιοχής που διατηρείται για την καταγραφή της ταχύτητας,




η αναλογία μεταξύ της ακτίνας καμπυλότητας του ίχνους που χαράσσεται από το στύλο και του πλάτους της περιοχής που διατηρείται για την καταγραφή της ταχύτητας δεν πρέπει να είναι λιγότερη από 2.4 προς 1 όποιο κι' αν είναι το σχήμα του φύλλου καταγραφής,

τα σημεία στην κλίμακα χρόνου πρέπει να συναντούν την περιοχή καταγραφής σε καμπύλη της ίδιας ακτίνας όπως το ίχνος που χαράσσεται από το στύλο. Τα διαστήματα μεταξύ των σημείων πάνω στην κλίμακα χρόνου πρέπει να αντιπροσωπεύουν μία περίοδο που δεν υπερβαίνει την μια ώρα.

(β) Κάθε διαφοροποίηση σε ταχύτητα 10 χιλιομέτρων την ώρα πρέπει να αντιπροσωπεύεται στην καταγραφή με διαφοροποίηση τουλάχιστον 1,5 μιλιμέτρων στην αντίστοιχη συνεταγμένη.

#### 4. Χρόνος καταγραφής

(α) Το σύστημα ελέγχου πρέπει να είναι με τέτοιο τρόπο κατασκευασμένο ώστε η χρονική περίοδος οδήγησης να καταγράφεται πάντοτε αυτόματα και αυτό είναι εφικτό μέσω της λειτουργίας, όπου είναι απαραίτητο, ενός συστήματος διακόπτη για να καταγράφει ξεχωριστά τις άλλες χρονικές περιόδους ως ακολούθως:

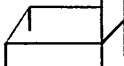
- (i) με βάση το σύμβολο:  : περίοδος οδήγησης
- (ii) με βάση το σύμβολο:  : όλες οι άλλες περιόδοι  
εργασίας.
- (iii) με βάση το σύμβολο:  : άλλες περιόδους δια-  
θεσιμότητας.

Κυρίως:

χρόνος αναμονής, δηλ. η περίοδος κατά την οποία οι οδηγοί χρειάζεται να παραμένουν στα πόστα τους μόνο για να απαντούν κάθε κλήση για να αρχίσουν ή να ξαναγυρίσουν στο οδήγημα ή να εκτελέσουν άλλη εργασία.

χρόνος που ξοδεύεται εκτός από τον οδηγό καθώς το όχημα είναι σε κίνηση.

χρόνος που ξοδεύεται σε κουκέττα καθώς το όχημα είναι σε κίνηση.

- (iv) με βάση το σύμβολο  : διαλείμματα στην εργασία  
και περίοδοι ημερήσιας  
ανάπαυσης.

Κάθε Συμβαλλόμενο Μέρος μπορεί να επιτρέψει όλες οι περίοδοι που αναφέρονται στις υποπαραγράφους (ii) και (iii) ανωτέρω να καταγράφονται στο φύλλο καταγραφής που χρησιμοποιείται στα υπό του σήματος οχήματα εγγεγραμμένα στο έδαφος του.

- (β) Πρέπει να είναι δυνατόν, από τα χαρακτηριστικά των ίχνων, τις σχετικές τους θέσεις και αν είναι απαραίτητο από τα σήματα που προβλέπονται στην παράγραφο 4(α) όπως γίνεται καθαρά διάκριση μεταξύ των ποικίλων χρονικών περιόδων.

Οι ποικίλες χρονικές περίοδοι πρέπει να διαφοροποιούνται η μια από την άλλη στην καταγραφή από διαφορές στην πυκνότητα των σχετικών ίχνων, ή από οποιοδήποτε άλλο σύστημα το οποίο είναι τουλάχιστον ίσης αποτελεσματικότητας από άποψη ότι διαβάζεται εύκολα και υπάρχει ευκολία στην ερμηνεία της καταγραφής.

- (γ) Στην περίπτωση οχημάτων με πλήρωμα που αποτελείται από περισσότερο από ένα οδηγό οι καταγραφές που προβλέπονται στην παράγραφο 4(α) πρέπει να γίνονται σε δύο διαφορετικά φύλλα, κάθε φύλλο δε να παραχωρείται σ' ένα οδηγό. Σ' αυτή την περίπτωση, η πρόσθια κίνηση των ξεχωριστών φύλλων πρέπει να γίνεται είτε με ένα μόνο μηχανισμό ή με ξεχωριστούς συγχρονισμένους μηχανισμούς.

#### **Δ. ΣΦΑΛΙΣΜΑ ΣΥΣΤΗΜΑΤΟΣ**

1. Το κουτί που εμπεριέχει το φύλλο καταγραφής ή φύλλα και τον έλεγχο του μηχανισμού για επανατοποθέτηση του ρολογιού πρέπει να εφοδιάζεται με κλειδαριά.

2. Κάθε άνοιγμα του κουτιού που εμπεριέχει το φύλλο καταγραφής ή φύλλα και τον έλεγχο του μηχανισμού για επανατοποθέτηση του ρολογιού πρέπει να καταγράφεται αυτόματα στο φύλλο ή φύλλα.

#### **Ε. ΕΝΔΕΙΞΕΙΣ**

1. Οι ακόλουθες ενδείξεις πρέπει να εμφανίζονται στην όψη του οργάνου του συστήματος ελέγχου:

Κοντά στον αριθμό που δείχνει ο μηχανισμός καταγραφής απόστασης, το μέρος της μέτρησης της απόστασης, υποδεικνύεται με την σύντμηση «χλμ.»

πλησίον της κλίμακας ταχύτητας, η ένδειξη «χλμ/ανά ώρα»

Η κλίμακα μέτρησης του δείκτη ταχύτητας με τον τύπο «Vμιν..... χλμ/ανά ώρα, Vmax χλμ/ανά ώρα». Η ένδειξη αυτή δεν είναι απαραίτητη εάν φαίνεται στην περιγραφική πλάκα του εξοπλισμού.

Όμως, οι απαιτήσεις αυτές δεν θα ισχύουν για συστήματα ελέγχου εγκεκριμένα πριν την 10η Αυγούστου 1970.

2. Η περιγραφική πλάκα πρέπει να εντοιχισθεί στον εξοπλισμό και πρέπει να δείχνει τις ακόλουθες ενδείξεις, οι οποίες πρέπει να είναι ορατές στο σύστημα ελέγχου κατά την εγκατάσταση του:

όνομα και διεύθυνση του κατασκευαστή του εξοπλισμού,

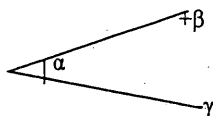
αριθμός του κατασκευαστή και χρόνος κατασκευής,

ένδειξη έγκρισης του τύπου συστήματος ελέγχου.

τα σταθερά του εξοπλισμού στο τύπο " $K=.....\text{rev/km}$ " ή " $K=.....\text{imp/km}$ ",

προαιρετικά, τη κλίμακα μέτρησης της ταχύτητας, στον τύπο που υποδεικνύεται στο σημείο 1,

αν η ευπάθεια του οργάνου στη γωνία κλίσης είναι ικανή να επηρεάσει τις ενδείξεις που δίνονται από τον εξοπλισμό πέραν των επιτρεπόμενων ανοχών, η επιτρεπόμενη γωνία εκφράζεται ως:



όπου  $\alpha$  είναι η γωνία που μετριέται από την οριζόντια θέση της μπροστινής όψης (εφαρμοσμένη προς τα πάνω) του εξοπλισμού για την οποία το όργανο ρυθμίζεται, ενώ  $\beta$  και  $\gamma$  αντιπροσωπεύουν αντίστοιχα τις μέγιστες ανερχόμενες και κατερχόμενες παρεκλίσεις από την γωνία ρύθμισης  $\alpha$

#### ΣΤ. ΜΕΓΙΣΤΕΣ ΑΝΟΧΕΣ (ΟΠΤΙΚΑ ΟΡΓΑΝΑ ΚΑΙ ΟΡΓΑΝΑ ΚΑΤΑΓΡΑΦΗΣ)

1. Στην τράπεζα δοκιμής πριν από την εγκατάσταση:

(α) διανυθείσα απόσταση:



1% περισσότερο ή λιγότερο από την πραγματική απόσταση, όπου η απόσταση είναι τουλάχιστον 1 χιλιόμετρο

(β) ταχύτητα:

3 χλμ/ανά ώρα περισσότερο ή λιγότερο από την πραγματική ταχύτητα.

(γ) χρόνος:

± δύο λεπτά την ημέρα με μέγιστο 10 λεπτά ανά 7 ημέρες σε περιπτώσεις όπου η τρέχουσα περίοδος του ρολογιού μετά που ξανακουρδιστεί δεν είναι λιγότερη της περιόδου εκείνης

2. Στην εγκατάσταση:

(α) διανυθείσα απόσταση:

2% περισσότερο ή λιγότερο από την πραγματική απόσταση, όπου η απόσταση είναι τουλάχιστον 1 χιλιόμετρο

(β) ταχύτητα:

4 χλμ./ανά ώρα περισσότερο ή λιγότερο από την πραγματική ταχύτητα

(γ) χρόνος:

± δύο λεπτά την ημέρα, ή

± δέκα λεπτά ανά επτά ημέρες.

3. Στη χρήση:

(α) διανυθείσα απόσταση:

4% περισσότερο ή λιγότερο από την πραγματική απόσταση, όπου η απόσταση εκείνη είναι τουλάχιστον 1 χιλιόμετρο.

- (β) ταχύτητα:  
6 χλμ./ανά ώρα περισσότερο ή λιγότερα από την πραγματική ταχύτητα
- (γ) χρόνος:  
± δύο λεπτά ανά ημέρα, ή  
± 10 λεπτά ανά επτά ημέρες.

4. Οι μέγιστες ανοχές που παρατίθενται στις παραγράφους 1, 2 και 3 ισχύουν για θερμοκρασίες μεταξύ 0<sup>0</sup> και 40<sup>0</sup> Κελσίου, θερμοκρασίες που θερμομετρούνται κοντά στον εξοπλισμό.

5. Μέτρηση των μέγιστων ανοχών που παρατίθενται στις παραγράφους 2 και 3 πρέπει να γίνονται υπό τις συνθήκες που εκτίθενται στο Κεφάλαιο VI.

#### IV. ΦΥΛΛΑ ΚΑΤΑΓΡΑΦΗΣ

##### A. ΓΕΝΙΚΑ ΣΗΜΕΙΑ.

1. Τα φύλλα καταγραφής πρέπει να είναι τέτοια ώστε να μην εμποδίζουν την φυσιολογική λειτουργία του οργάνου και ώστε τα φύλλα που περιέχουν να είναι άφθαρτα, ευανάγνωστα και η ταυτότητα των οποίων μπορεί να καθορισθεί.

Τα φύλλα καταγραφής πρέπει να διατηρούν τις διαστάσεις τους και οποιεσδήποτε καταγραφές γίνονται σε αυτά κάτω από φυσιολογικές συνθήκες υγρασίας και θερμοκρασίας.

Επιπρόσθετα, πρέπει να είναι δυνατόν όπως κάθε μέλος του πληρώματος καταχωρεί στα φύλλα, χωρίς να τους προκαλεί ζημιά και χωρίς να επηρεάζεται το καθαρό γράψιμο των καταγραφών, τις ακόλουθες πληροφορίες:

- (α) στο ξεκίνημα της χρήσης του φύλλου - το επίθετο και όνομα του
- (β) την ημερομηνία και τον τόπο όπου ξεκινά η χρήση του φύλλου και την ημερομηνία και τόπο όπου η χρήση αυτή τελειώνει
- (γ) ο αριθμός εγγραφής κάθε οχήματος το οποίο έχει παραχωρηθεί σ' αυτόν και στην αρχή του πρώτου ταξιδιού που καταγράφεται στο φύλλο καθώς και μετά , σε περίπτωση αλλαγής οχήματος, κατά τη χρήση του φύλλου.
- (δ) την οδομετρική ένδειξη:  
  
στην αρχή του πρώτου ταξιδιού που καταγράφεται στο φύλλο,  
  
στο τέλος του τελευταίου ταξιδιού που καταγράφεται στο φύλλο,  
  
σε περίπτωση αλλαγής οχήματος κατά τη διάρκεια εργάσιμης ημέρας (ένδειξη στο όχημα το οποίο έχει παραχωρηθεί σ' αυτόν και ένδειξη στο όχημα στο οποίο πρόκειται να του παραχωρηθεί)
- (ε) το χρόνο οποιασδήποτε αλλαγής οχήματος.

Κάτω από φυσιολογικές συνθήκες φύλαξης, οι καταγραφές πρέπει να παραμένουν ευανάγνωστες για τουλάχιστον ένα χρόνο.

2. Η ελάχιστη χωρητικότητα καταγραφής των φύλλων, οποιουδήποτε σχήματος πρέπει να είναι 24 ώρες.

Εάν διάφοροι δίσκοι συνδεθούν μαζί για να αυξήσουν την συνεχόμενη χωρητικότητα καταγραφής η οποία μπορεί να επιτευχθεί χωρίς παρέμβαση από το προσωπικό, οι συνδέσμοι μεταξύ των ποικίλων δίσκων πρέπει να γίνονται με τέτοιο τρόπο ώστε να μην υπάρχουν παρεμβάσεις ή επικαλύψεις καταγραφών στο σημείο μεταφοράς από τον ένα δίσκο στον άλλο.

## **B. ΠΕΡΙΟΧΕΣ ΚΑΤΑΓΡΑΦΗΣ ΚΑΙ ΟΙ ΚΛΙΜΑΚΩΣΕΙΣ ΤΟΥΣ**

1. Τα φύλλα καταγραφής πρέπει να περιλαμβάνουν τις ακόλουθες περιοχές καταγραφής:

μια επιφυλασόμενη περιοχή αποκλειστικά για δεδομένα που σχετίζονται με την ταχύτητα,

μια επιφυλασόμενη περιοχή αποκλειστικά για δεδομένα που σχετίζονται με τη διανυθείσα απόσταση,

μια ή περισσότερες περιοχές για δεδομένα που σχετίζονται με το χρόνο οδήγησης, με άλλες περιόδους εργασίας και διαθεσιμότητας,

με διαλείμματα από την εργασία και με περιόδους ανάπαυσης των οδηγών.

2. Η περιοχή για καταγραφή ταχύτητας πρέπει να κλιμακώνεται σε τμήματα των 20 χιλιομέτρων την ώρα ή λιγότερων. Η ταχύτητα που ανταποκρίνεται σε κάθε ένδειξη στην κλίμακα πρέπει να φαίνεται σε αριθμούς για την ένδειξη εκείνη. Το σύμβολο «χλμ/ανά ώρα» πρέπει να φαίνεται τουλάχιστον μία φορά μέσα στην περιοχή. Η τελευταία ένδειξη στην κλίμακα πρέπει να συμφωνεί με το ανώτερο όριο της έκτασης της μέτρησης.

3. Η περιοχή για καταγραφή της διανυθείσας απόστασης πρέπει να εκτίθεται με τέτοιο τρόπο ώστε ο αριθμός των διανυθείσων χιλιομέτρων να διαβάζεται χωρίς δυσκολία.

4. Η επιφυλασσύμενη περιοχή ή περιοχές για καταγραφή των περιόδων που αναφέρονται στο σημείο I πρέπει να ενδεικνύεται με τέτοιο τρόπο ώστε να είναι δυνατόν να ξεχωρίζει καθαρά μεταξύ των ποικίλων χρονικών περιόδων.

#### **Γ. ΠΛΗΡΟΦΟΡΙΕΣ ΠΟΥ ΑΠΟΤΥΠΩΝΟΝΤΑΙ ΣΤΑ ΦΥΛΛΑ ΚΑΤΑΓΡΑΦΗΣ**

Κάθε φύλλο πρέπει να φέρει, σε έντυπη μορφή, τις ακόλουθες πληροφορίες:

όνομα και διεύθυνση ή εμπορική επωνυμία του κατασκευαστή,

ένδειξη έγκρισης του μοντέλλου του φύλλου,

ένδειξη έγκρισης για τον τύπο ή τύπους συστήματος ελέγχου στα οποία μπορεί να χρησιμοποιηθεί το φύλλο.

ανώτερο όριο της κλίμακας της μέτρησης της ταχύτητας, τυπωμένη σε χιλιόμετρα ανά ώρα.

Ως ελάχιστες επιπρόσθετες απαιτήσεις, κάθε φύλλο πρέπει να φέρει, σε έντυπη μορφή μια κλίμακα χρόνου που θα κλιμακώνεται με τέτοιο τρόπο ούτως ώστε η ώρα να διαβάζεται απευθείας με διαλείμματα των 15 λεπτών ενώ κάθε 5 λεπτών διάλειμμα να μπορεί να καθοριστεί χωρίς δυσκολία.

#### **Δ. ΕΛΕΥΘΕΡΟΣ ΧΩΡΟΣ ΓΙΑ ΧΕΙΡΟΓΡΑΦΕΣ ΟΔΗΓΙΕΣ**

Πρέπει να υπάρχει πρόνοια για τέτοιο ελεύθερο χώρο στα φύλλα ώστε οι οδηγοί να μπορούν ως ελάχιστον να γράφουν τις ακόλουθες λεπτομέρειες:

επίθετο και όνομα του οδηγού,

ημερομηνία και τόπο όπου αρχίζει η χρήση του φύλλου και ημερομηνία και τόπο όπου τέτοια χρήση τελειώνει,

ο αριθμός ή αριθμοί εγγραφής του οχήματος ή των οχημάτων τα οποία έχουν παραχωρηθεί στον οδηγό κατά τη χρήση του φύλλου,

οδομετρικές ενδείξεις από το όχημα ή τα οχήματα τα οποία έχουν παραχωρηθεί στον οδηγό κατά τη χρήση του φύλλου,

το χρόνο κατά τον οποίο γίνεται οποιαδήποτε αλλαγή οχήματος.

## **V. ΕΓΚΑΤΑΣΤΑΣΗ ΤΟΥ ΣΥΣΤΗΜΑΤΟΣ ΕΛΕΓΧΟΥ**

### **A. ΓΕΝΙΚΑ ΣΗΜΕΙΑ.**

1. Το σύστημα ελέγχου πρέπει να τοποθετείται με τέτοιο τρόπο μέσα στο όχημα ώστε ο οδηγός να έχει καθαρή εικόνα από τη θέση τού μετρητή ταχύτητας, του μηχανήματος καταγραφής της απόστασης και του ρολογιού ενώ κατά τον ίδιο χρόνο όλα τα μέρη των οργάνων αυτών, συμπεριλαμβανομένων και των εξαρτημάτων οδήγησης, προστατεύονται από τυχαία ζημιά.

2. Πρέπει να είναι δυνατόν να προσαρμόζονται τα σταθερά του συστήματος ελέγχου στο χαρακτηριστικό συντελεστή του οχήματος κατά τρόπο ενός κατάλληλου συστήματος, που θα είναι γνωστό ως προσαρμοστής.

Οχήματα με αναλογίες δύο ή περισσότερων οπίσθιων αξόνων τροχού πρέπει να είναι εφοδιασμένα με σύστημα διακόπτη όπου αυτές οι ποικίλες αναλογίες να μπορούν αυτόματα να ευθυγραμμιστούν με την αναλογία για την οποία το σύστημα ελέγχου έχει προσαρμοστεί στο όχημα.

3. Μετά τον έλεγχο του συστήματος ελέγχου κατά την εγκατάσταση, πρέπει να προσαρμόζεται στο όχημα δίπλα από το σύστημα ή μέσα στο ίδιο το σύστημα μία πλάκα εγκατάστασης και με τέτοιο τρόπο ώστε να είναι σαφώς ορατή. Μετά από

κάθε επιθεώρηση από εγκεκριμένο προσαρμοστή ή εργαστήριο με την οποία ζητείται η αλλαγή στη ρύθμιση της ίδιας της εγκατάστασης μια νέα πλάκα πρέπει να προσαρμοστεί στη θέση της προηγούμενης.

Η πλάκα πρέπει να δείχνει τουλάχιστον τις ακόλουθες λεπτομέρειες:

όνομα, διεύθυνση ή εμπορική επωνυμία του εγκεκριμένου προσαρμοστή ή εργαστηρίου,

χαρακτηριστικό συντελεστή του οχήματος, με τον τύπο " $w'=ten/km$ " ή " $w=imp/km$ ",

πραγματική περιφέρεια των ελαστικών τροχών με τον τύπο " $l=.....mm$ ".

τις ημερομηνίες κατά τις οποίες προσδιορίστηκε ο χαρακτηριστικός συντελεστής του οχήματος και η μετρημένη πραγματική περιφέρεια των ελαστικών τροχών.

## **B. ΣΦΡΑΓΙΣΗ.**

Τα ακόλουθα μέρη πρέπει να σφραγίζονται:

- (α) Η πλάκα εγκατάστασης, εκτός εάν είναι εφαρμοσμένη με τέτοιο τρόπο ώστε να μην μπορεί να αφαιρεθεί χωρίς να καταστραφούν οι ενδείξεις αυτής
- (β) οι δύο άκρες του συνδέσμου μεταξύ του ίδιου του συστήματος ελέγχου και του οχήματος



- (γ) ο ίδιος ο εφαρμοστής και το σημείο της εισδοχής του στο κύκλωμα
- (δ) ο μηχανισμός διακόπτη για οχήματα με αναλογίες δύο ή περισσότερων αξόνων
- οι συνδέσμοι που ενώνουν τον προσαρμοστή και τον μηχανισμό του
- (ε) διακόπτη με το υπόλοιπο σύστημα ελέγχου
- (στ) οι εγκιβωτισμοί που απαιτούνται από το Κεφάλαιο III A7(β).

Σε συγκεκριμένες περιπτώσεις, περαιτέρω σφραγίδες μπορεί να χρειάζονται κατά την έγκριση τύπου συστήματος ελέγχου και σημείωσης της τοποθέτησης των σφραγίδων αυτών πρέπει να γίνεται πάνω στο πιστοποιητικό έγκρισης.

Μόνο οι σφραγίδες που αναφέρονται στο (β), (γ) και (στ) μπορούν να μετακινηθούν σε περιπτώσεις έκτακτης ανάγκης για κάθε περίπτωση που σπάζονται οι σφραγίδες αυτές πρέπει να ετοιμάζεται μια γραπτή δήλωση που αναφέρει τους λόγους για μια τέτοια ενέργεια και να διατίθεται στην αρμόδια αρχή.

## VI. ΕΛΕΓΧΟΙ ΚΑΙ ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΕΙΣ

Το Συμβαλλόμενο Μέρος διορίζει τις επιτροπές οι οποίες πραγματοποιούν τους ελέγχους και τις επιθεωρήσεις.

Θεώρηση των καινούργιων ή επιδιορθωμένων οργάνων.

Κάθε ατομικό σύστημα, είτε καινούργιο είναι είτε επιδιορθωμένο, πρέπει να πιστοποιείται σε σχέση με την σωστή λειτουργία του και την ακρίβεια των ενδείξεων και καταγραφών του, μέσα στα πλαίσια που προβλέπονται στο Κεφάλαιο III ΣΤ1 με τρόπο σφράγισης σύμφωνα με το Κεφάλαιο V Β (στ).

Για το σκοπό αυτό το Συμβαλλόμενο Μέρος δύναται όπως ορίσει ένα αρχικό έλεγχο, αποτελούμενο από ένα έλεγχο και επιβεβαίωση ότι ένα καινούργιο ή επιδιορθωμένο σύστημα είναι σύμφωνα με το μοντέλο εγκεκριμένου τύπου και η με τις απαιτήσεις του παραρτήματος αυτού και των επισυνάψεων του ή έχει τη δυνατότητα να μεταβιβάζει την εξουσία της θεώρησης στους κατασκευαστές ή στους εγκεκριμένους αντιπροσώπους τους.

## 2. Εγκατάσταση.

Όταν εφαρμόζεται σ' ένα όχημα, το σύστημα ελέγχου καθώς και η όλη εγκατάσταση πρέπει να συμμορφώνεται με τις διατάξεις που σχετίζονται με τις μέγιστες ανοχές όπως προβλέπονται στο Κεφάλαιο III ΣΤ 2.

Οι δοκιμές επιθεώρησης πρέπει να γίνονται από τον εγκεκριμένο προσαρμοστή με δική του ευθύνη ή από εργαστήρι με δική του ευθύνη.

## 3. Περιοδικές Επιθεωρήσεις.

- (α) Οι περιοδικές επιθεωρήσεις του συστήματος ελέγχου που προσαρμόζεται στα οχήματα πρέπει να γίνονται τουλάχιστον κάθε δύο χρόνια και να μπορούν να πραγματοποιούνται σε σχέση με δοκιμές καταλληλότητας του δρόμου των οχημάτων.

Οι επιθεωρήσεις αυτές πρέπει να περιλαμβάνουν τους ακόλουθους ελέγχους:

ότι το σύστημα ελέγχου λειτουργεί ορθά,

ότι το σύστημα ελέγχου φέρει την ένδειξη του εγκεκριμένου τύπου

ότι η πλάκα εγκατάστασης είναι προσαρμοσμένη.

ότι οι σφραγίδες στο σύστημα ελέγχου στα άλλα μέρη της εγκατάστασης είναι άθικτες,

την ακριβή περιφέρεια των ελαστικών.

- (β) Επιθεώρηση για διασφάλιση της συμμόρφωσης με τις διατάξεις του Κεφαλαίου III ΣΤ3 που αφορά τις εν χρήση μέγιστες ανοχές πρέπει να γίνεται τουλάχιστον μια φορά κάθε έξι χρόνια, παρόλο που κάθε Συμβαλλόμενο Μέρος έχει τη δυνατότητα να ορίσει ένα συντομότερο διάστημα ή τέτοια επιθεώρηση σε σχέση με οχήματα εγγεγραμμένα στην περιοχή του. Τέτοιες επιθεωρήσεις πρέπει να περιλαμβάνουν αντικατάσταση της πλάκας εγκατάστασης.

#### 4. Μέτρηση των λαθών

Η μέτρηση των λαθών κατά την εγκατάσταση και κατά την χρήση πρέπει να γίνεται υπό τις ακόλουθες συνθήκες, οι οποίες θεωρούνται ότι αποτελούν τις συνηθισμένες συνθήκες δοκιμής:

όχημα άνευ φορτίου, σε κανονική λειτουργία  
πιέσεις ελαστικού συμφώνως προς τις οδηγίες του κατασκευαστή.  
φθορά ελαστικού μέσα στα πλαίσια που επιτρέπει ο Νόμος.  
κίνηση του οχήματος: το όχημα πρέπει να συνεχίσει, οδηγούμενο από την  
μηχανή του, σε ευθεία γραμμή και σε επίπεδη επιφάνεια, με ταχύτητα  $50 \pm 5$   
χλμ/ανά ώρα υπό την προϋπόθεση ότι είναι συγκριτικής ακρίβειας, η δοκιμή  
μπορεί επίσης να γίνει και σε κατάλληλο πάγκο δοκιμής.

Παράρτημα - Επισύναμις 2**ΕΝΔΕΙΞΗ ΕΓΚΡΙΣΗΣ ΚΑΙ ΠΙΣΤΟΠΟΙΗΤΙΚΟ****I. ΕΝΔΕΙΞΗ ΕΓΚΡΙΣΗΣ**

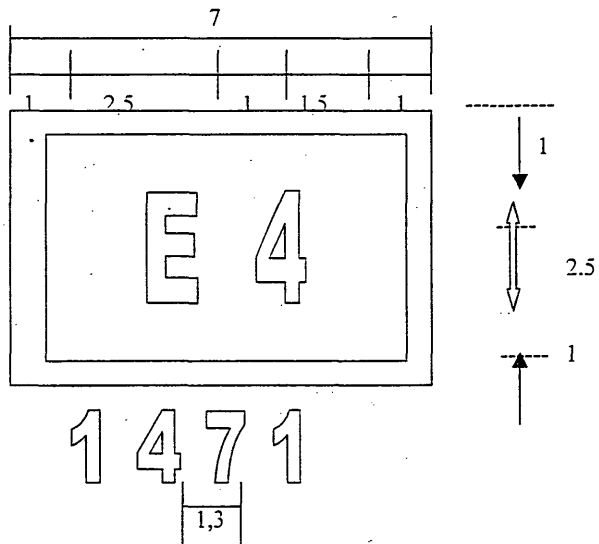
1. Η ένδειξη έγκρισης πρέπει να αποτελείται από:

Ένα ορθογώνιο, μέσα στο οποίο τοποθετείται το γράμμα "E" ακολουθούμενο από ένα διακριτικό αριθμό για τη χώρα την οποία έχει εκδώσει την έγκριση σύμφωνα με τα ακόλουθα συμβατικά σύμβολα:

Νορβηγία	- 1	Γερμανία	- 8	Ηνωμένο Βασίλειο	- 14
Ισπανία	- 2	Ομοσπονδιακή		Γαλλία	- 15
Σουηδία	- 3	Δημοκρατία		Ένωση Σοβιετικών	
Πορτογαλλία	- 4	Τσεχίας και Σλοβακίας	- 9	Σοσιαλιστικών	
Ελλάδα	- 5	Βέλγιο	- 10	Δημοκρατιών	- 16
Γιουγκοσλαβία	- 6	Δανία	- 11	Ιταλία	- 17
Αυστρία	- 7	Λουξεμβούργο	- 12	Ιρλανδία	- 18
		Ολλανδία	- 13		

Μεταγενέστεροι αριθμοί θα παρέχονται σε άλλες χώρες στη χρονολογική σειρά κατά την οποία επικύρωσαν ή προσχώρησαν στη Συμφωνία και ένας αριθμός έγκρισης που ανταποκρίνεται στον αριθμό του πιστοποιητικού έγκρισης που κληρώθηκε για το πρωτότυπο του συστήματος ελέγχου ή του φύλλου καταγραφής, τοποθετημένο σε οποιοδήποτε σημείο μέσα στην αμεσότητα του ορθογωνίου αυτού.

2. Η ένδειξη έγκρισης πρέπει να φαίνεται πάνω στην περιγραφική πλάκα κάθε συσκευής συστήματος ελέγχου και σε κάθε φύλλο καταγραφής. Πρέπει να είναι άφθαρτη και πρέπει πάντοτε να παραμένει ευανάγνωστη.
3. Οι διαστάσεις της ένδειξης έγκρισης που χαράσσονται πιο κάτω εκφράζονται σε millίμετρα, είναι δε οι ελάχιστες διαστάσεις. Οι αναλογίες μεταξύ των διαστάσεων πρέπει να διατηρούνται.



\* 1 / Οι αριθμοί αυτοί φαίνονται μόνον για καθοδήγηση.

## II. ΠΙΣΤΟΠΟΙΗΤΙΚΟ ΕΓΚΡΙΣΗΣ

Συμβαλλόμενο Μέρος το οποίο έχει δώσει έγκριση πρέπει να εφοδιάζει τον αιτητή με ένα πιστοποιητικό έγκρισης, για το οποίο το μοντέλο δίδεται πιο κάτω. Όταν πληροφορούνται άλλα Συμβαλλόμενα Μέρη για εγκρίσεις που έχουν εκδοθεί ή εάν το φέρει η περίπτωση, για απόσυρση, Συμβαλλόμενο Μέρος πρέπει να χρησιμοποιεί αντίγραφο του πιστοποιητικού εκείνου.

---

### ΠΙΣΤΟΠΟΙΗΤΙΚΟ ΕΓΚΡΙΣΗΣ

---

Όνομα αρμόδιας διοίκησης.....

Πιστοποιητικών αναφορικά με:

έγκριση τύπου συστήματος ελέγχου

απόσυρση έγκρισης τύπου συστήματος ελέγχου

έγκριση μοντέλου φύλλου καταγραφής

απόσυρση έγκρισης φύλλου καταγραφής

---

Αρ. Έγκρισης

1. Εμπορικό σήμα ή όνομα .....
2. Όνομα τύπου μοντέλου.....
3. Όνομα κατασκευαστή.....
4. Διεύθυνση κατασκευαστή.....
5. Υποβλήθηκε για έγκριση στις.....
6. Δοκιμάστηκε στις.....
7. Ημερομηνία και αριθμός δελτίου δοκιμής.....
8. Ημερομηνία έγκρισης.....
9. Ημερομηνία απόσυρσης της έγκρισης.....

10. Τύπος ή τύποι συστήματος ελέγχου στο οποίο το φύλλο είναι σχεδιασμένο για χρήση.....
11. Τόπος.....
12. Ημερομηνία.....
13. Περιγραφικά έγγραφα που επισυνάπτονται.....
14. Παρατηρήσεις.....

(Υπογραφή).....

-----

\*Διαγράψετε αυτά που δεν εφαρμόζονται.