

توافقنامه اروپایی در ارتباط با کار افراد شاغل در حمل و نقل جاده‌ای بین‌المللی

(AETR)

(نسخه تلفیقی*)

* این نسخه تلفیقی جایگزینی برای تنها متن معتبر، با عنوان توافقنامه اروپا در زمینه کار افراد شاغل در حمل و نقل جاده‌ای بین‌المللی (AETR) مورخ ۱ جولای ۱۹۷۰، تسلیم شده به دبیرکل سازمان ملل متحد، نیست. هدف این توافقنامه صرفاً تسهیل مطالعه و درک AETR است؛ و شامل قرارداد اصلی (E/ECE/811; E/ECE/TRANS/564/Amend. 1-4) و اصلاحیه‌های ۱-۴ (E/ECE/811; E/ECE/TRANS/564) است؛ که به ترتیب در ۳ آگوست ۱۹۸۳، ۲۴ آوریل ۱۹۹۲، ۲۸ فوریه ۱۹۹۵ و ۲۷ فوریه ۲۰۰۴ لازم‌الاجرا شد؛ پنجمین اصلاحیه (ECE/TRANS/SC.1/375/Add.1) که در ۱۶ ژوئن ۲۰۰۶ و ششمین و جدیدترین اصلاحیه (ECE/TRANS/SC.1/386/Add.1) که ۲۰ سپتامبر ۲۰۱۰ لازم‌الاجرا شده اند

توافقنامه اروپا در ارتباط با افراد شاغل در حمل و نقل جاده‌ای بین‌المللی

(AETR)

طرفین قرارداد،

با تمایل به توسعه و بهبود حمل و نقل بین‌المللی مسافر و کالاهای جاده‌ای،

و با توافق در زمینه نیاز افزایش ایمنی ترافیک جاده‌ای، به وضع مقرراتی در زمینه شرایط خاص استخدام در حمل و نقل جاده‌ای

بین‌المللی مطابق با اصول سازمان بین‌المللی کار و اتخاذ معیارهایی خاص برای اطمینان از رعایت این مقررات

در زمینه‌های زیر به توافق رسیدند:

ماده ۱

تعاریف

برای اهداف این توافقنامه:

- ا. «وسیله نقلیه» هرگونه وسیله نقلیه موتوری یا تریلر است؛ این اصطلاح هر گونه ترکیب وسایل نقلیه را شامل می‌شود؛
- ب. «وسیله نقلیه موتوری» یعنی هر نوع وسیله نقلیه جاده‌ای که به طور معمول برای حمل افراد یا کالا یا جابه‌جایی از طریق جاده استفاده می‌شود؛ وسایل نقلیه مورد استفاده برای حمل و نقل افراد یا کالا، در این اصطلاح تراکتورهای کشاورزی را شامل نمی‌شود؛
- ج. «تریلر» هر نوع وسیله نقلیه ای که بوسیله یک وسیله نقلیه موتوری کشیده می‌شود، و نیمه تریلرها را شامل می‌شود؛
- د. «نیمه تریلر» یعنی هر نوع تریلری که برای جفت شدن به یک وسیله نقلیه موتوری طراحی شده‌است؛ به گونه‌ای که بخشی از آن روی وسیله نقلیه موتوری قرار می‌گیرد؛ و بخش قابل توجهی از وزن آن و وزن باری که حمل می‌کند، توسط وسیله نقلیه تحمل می‌شود؛
- ه. «ترکیب وسایل نقلیه» یعنی وسایل نقلیه جفت شده‌ای که به شکل واحد در جاده حرکت می‌کنند؛
- و. «حداکثر وزن مجاز»^۱ یعنی حداکثر بار قابل حملی که توسط مقام ذیصلاح دولت ثبت کننده خودرو مجاز اعلام شده است؛
- ز. «حمل و نقل جاده‌ای»^۲ یعنی سفری که همه یا بخشی از آن در جاده مجاز برای حرکت کلیه وسایل نقلیه، باری یا غیر آن و برای حمل مسافر یا کالا، انجام می‌شود؛
- ح. «حمل و نقل جاده‌ای بین‌المللی» یعنی حمل و نقل جاده‌ای که عبور از حداقل یک مرز را شامل می‌شود؛
- ط. «خدمات منظم»^۳ یعنی خدماتی که در فواصل منظم، و در مسیرهای خاص به مسافری، که در محل‌های از پیش تعیین شده پیاده و سوار می‌شوند، ارائه می‌شود؛
- قوانین حاکم بر خدمات یا اسناد مربوط به آن، که توسط مقامات ذیصلاح طرف‌های متعاقد تایید شده و قبل از اجرا توسط حامل منتشر شده‌است، باید شرایط حمل و نقل و، بویژه دفعات ارائه خدمات، جدول زمانی، جدول کرایه‌ها و تعهد پذیرش مسافر برای حمل و نقل را مشخص کند؛ این شرایط تاکنون، در هیچ قانون یا مقرراتی، ذکر نشده‌است.
- خدماتی که، به‌صورت جداگانه، به قشر خاصی از مسافران تعلق می‌گیرد، نظیر خدماتی که تحت شرایط مشخص شده در اولین بند فرعی این تعریف ارائه می‌شود، باید خدمات عادی تصور شود. این نوع خدمات، بویژه خدماتی که برای رفت و آمد کارگران به محل کار، یا کودکان به مدرسه انجام می‌شود، از این به بعد «خدمات منظم خاص» نامیده می‌شوند؛

^۱ . تعریف اصلاح شده در اصلاحیه ۶

^۲ تعریف ارائه شده در اصلاحیه ۲ و تغییر یافته در اصلاحیه ۶

^۳ تعریف ارائه‌شده در اصلاحیه ۲

ی. «راننده»^۴ یعنی هر شخصی، خواه حقوق‌بگیر باشد یا نه، که وسیله نقلیه را برای مدت کوتاهی می‌راند؛ یا کسی که بخشی از وظیفه‌اش در وسیله نقلیه این است که در صورت لزوم برای رانندگی در دسترس باشد؛

ک. «خدمه» یعنی راننده یا هر یک از کسانی که در زیر نام‌برده می‌شوند، خواه حقوق‌بگیر باشند یا نه:

- (i) کمک راننده، یعنی هر کسی که همراه راننده است و در بعضی کارها به او کمک می‌کند؛ و معمولاً نقش موثری در عملیات حمل و نقل به عهده دارد؛ اگرچه بنا به تعریف ارائه شده در در بند (ی) این ماده راننده محسوب نمی‌شود.
- (ii) مسئول بلیط، کسی است که راننده یک وسیله نقلیه حمل مسافر را همراهی می‌کند؛ و به طور خاص، مسئول کنترل بلیط‌ها یا سایر اسنادی است که به مسافر اجازه می‌دهد با آن وسیله نقلیه مسافرت کند؛

ل. «هفته»^۵ یعنی مدت زمان بین ساعت 0000 دوشنبه و ساعت ۲۴۰۰ یکشنبه؛

م. «استراحت»^۶ یعنی یک دوره زمانی بدون وقفه که راننده آزادانه از وقت خود استفاده می‌کند؛

ن.^۷ «تنفس» یعنی زمانی که در آن راننده رانندگی یا هیچ کار دیگری انجام نمی‌دهد؛ و فقط استراحت می‌کند؛

س. «دوره استراحت روزانه» یعنی زمان روزانه ای که راننده در آن آزادانه وقت خود را می‌گذراند؛ و یک «دوره استراحت روزانه منظم» و یک «دوره استراحت روزانه کاهش یافته» را شامل می‌شود؛

(i) «دوره استراحت روزانه منظم» یعنی دوره زمانی استراحت حداقل به مدت ۱۱ ساعت. ممکن است این دوره استراحت روزانه منظم، متناوباً، در دو دوره استفاده شود؛ که اولین آن باید یک دوره بدون وقفه، حداقل به مدت ۳ ساعت، و دومی یک دوره بدون وقفه، حداقل به مدت ۹ ساعت، باشد؛

(ii) «دوره استراحت روزانه کاهش یافته» یعنی دوره زمانی استراحت، حداقل ۹ ساعت و کمتر از ۱۱ ساعت؛

ع. «دوره استراحت هفتگی» یعنی دوره هفتگی که در آن راننده زمان خود را آزادانه تنظیم می‌کند؛ و شامل یک «دوره استراحت هفتگی منظم» و یک «دوره استراحت هفتگی کاهش یافته» است؛

^۴ تعریف اصلاح شده در اصلاحیه ۶

^۵ تعریف اصلاح شده در اصلاحیه ۲.

^۶ تعریف ارائه شده در اصلاحیه ۲ و تغییر یافته در اصلاحیه ۶.

^۷ تعاریف (ن) تا (ث) در اصلاحیه ۶ ارائه شده‌اند

- (i) «دوره استراحت هفتگی منظم» یعنی یک دوره استراحت حداقل به مدت ۴۵ ساعت؛
- (ii) «دوره استراحت هفتگی کاهش یافته» یعنی دوره استراحت کمتر از ۴۵ ساعت، که ممکن است با شرایط مندرج در ماده ۸، بند (۶) این توافقنامه به حداقل ۲۴ ساعت متوالی کاهش یابد؛

ف. «سایر کارها» یعنی هر فعالیتی به جز رانندگی، شامل هر نوع کار برای یک یا چندین کارفرما، در بخش حمل و نقل یا خارج از آن. این فعالیت‌ها زمان انتظار و زمانی که در یک وسیله نقلیه در حال حرکت، یک قایق یا قطار صرف رانندگی نمی‌شود، را دربر نمی‌گیرد؛

ص. «زمان رانندگی» یعنی مدت زمان رانندگی ثبت شده به طور اتوماتیک یا نیمه اتوماتیک یا به صورت دستی طبق شرایط مشخص شده در این توافقنامه؛

ق. «زمان رانندگی روزانه» یعنی مجموع زمان رانندگی بین انتهای یک دوره استراحت روزانه و آغاز دوره استراحت روزانه بعدی؛ یا بین یک دوره استراحت روزانه و یک دوره استراحت هفتگی؛

ر. «زمان رانندگی هفتگی» یعنی مجموع زمان رانندگی در یک هفته؛

ش. «دوره رانندگی» یعنی مجموع زمان رانندگی از وقتی که یک راننده، پس از یک دوره استراحت یا تنفس، رانندگی را شروع می‌کند، تا وقتی که یک دوره استراحت یا تنفس را آغاز می‌کند. دوره رانندگی می‌تواند مداوم یا منقطع باشد.

ت. «چندرانی» یعنی شرایطی که در آن، هر دوره رانندگی بین هر دو دوره متوالی استراحت روزانه، یا بین یک دوره استراحت روزانه و یک دوره استراحت هفتگی، حداقل دو راننده، برای رانندگی، در یک وسیله نقلیه حضور دارند. حضور راننده یا رانندگان دیگر، در اولین ساعت چندرانی اختیاری اما در بقیه دوره اجباری است؛

ث. «مسئول حمل و نقل» عبارتست از شخص حقیقی یا حقوقی، سازمان یا گروهی از اشخاص بدون مسئولیت حقوقی، چه سودآور باشد چه نباشد، یا هر مقام رسمی، چه شخصیت حقوقی خود را داشته باشد، یا به مقامی که دارای چنین شخصیتی است، وابسته باشد، که به صورت استخدام، یا برای پاداش یا صرفاً برای خود به کار حمل و نقل جاده‌ای اشتغال دارد.

ماده ۸۲^۸

طرح کلی

^۸ اصلاح شده به طور متوالی در اصلاحیه‌های ۲ و ۶

۱. این توافقنامه باید در قلمرو هر یک از طرفین قرارداد، برای همه حمل و نقل‌های جاده‌ای بین‌المللی انجام شده توسط وسایل نقلیه ثبت شده در قلمرو طرف قرارداد مذکور یا هر کشور متعاقد دیگر اعمال شود.

۲. با این وجود، این توافقنامه در حمل و نقل جاده‌ای بین‌المللی در موارد زیر اعمال نمی‌شود؛ مگر در مواردی که طرف‌های متعاهدی که کشورشان مورد استفاده قرار می‌گیرد؛ به گونه دیگری توافق کنند:

الف) در مواردی که حداکثر بار مجاز وسیله نقلیه مورد استفاده برای حمل کالا، شامل هر نوع تریلر یا نیمه تریلر، از ۵ تن بیشتر نیست؛

ب. وسایل نقلیه حمل مسافری که، با در نظر گرفتن ساختار و تجهیزات، برای حمل بیش از ۹ نفر، از جمله راننده، مجاز نیست؛ و برای همین منظور طراحی شده است؛

ج. در صورتی که طول مسیر وسایل نقلیه حمل مسافر، در خدمات منظم، بیش از ۵۰ کیلومتر نباشد؛

د. وسایل نقلیه‌ای که حداکثر سرعت مجاز آنها از ۴۰ کیلومتر در ساعت بیشتر نیست؛

ه. وسایل نقلیه‌ای که بدون راننده، تحت مالکیت یا اجاره نیروهای مسلح، نیروهای دفاع غیرنظامی، آتش‌نشانی و نیروهای مسئول حفظ نظم عمومی قرار دارند؛ در زمانی که حمل و نقل به عنوان یکی از وظایف محول به این نیروها انجام شده و تحت کنترل آنها قرار دارد؛

ز. وسایل نقلیه مورد استفاده در مواقع اضطراری یا عملیات نجات، شامل حمل و نقل غیرتجاری کمک‌های بشردوستانه؛
ح. وسایل نقلیه تخصصی مورد استفاده برای اهداف پزشکی؛

ط. وسایل نقلیه تخریب تخصصی که در ۱۰۰ کیلومتری پایگاه خود قرار دارند؛

ی. وسایل نقلیه تحت آزمایش جاده‌ای برای اهداف توسعه فنی، تعمیر یا نگهداری، و وسایل نقلیه نو یا بازسازی شده که هنوز وارد سرویس نشده‌اند؛

ک. وسایل نقلیه که حداکثر بار مجاز آنها بیش از ۷/۵ تن نیست؛ و برای حمل غیرتجاری کالا استفاده می‌شوند؛

ل. وسایل نقلیه تجاری، که طبق مقررات کشور متعاهدی که در آن رانده می‌شوند، دارای جایگاه تاریخی هستند؛ و برای حمل غیرتجاری مسافر و کالا استفاده می‌شوند؛

ماده ۹۳

کاربرد مفاد این توافقنامه در حمل و نقل جاده‌ای وسایل نقلیه ثبت شده در قلمرو کشورهای غیر عضو

۱. هر یک از اعضا در کشور خود، در زمینه حمل و نقل جاده‌ای بین‌المللی وسایل نقلیه ثبت شده در قلمرو خارج از اعضای این توافقنامه، مقرراتی، نه چندان آسانتر از مقررات مندرج در مواد ۵، ۶، ۷، ۸، ۹ و ۱۰ این توافقنامه اعمال می‌کنند.
۲. (الف) همه اعضای متعاهد مجازند، صرفاً در صورت لزوم، در مورد وسایل نقلیه ثبت شده در دولت‌های خارج از اعضای این توافقنامه به جای دستگاه کنترل مطابق با مشخصات ضمیمه این توافقنامه، برگه‌هایی که هر یک از خدمه، از لحظه ورود به قلمرو اولین کشور عضو معاهده، به صورت دستی تکمیل می‌کنند، را به صورت روزانه تکمیل کنند.
- (ب) به این منظور، هر یک از خدمه باید در برگه ثبت خود اطلاعات مربوط به فعالیت حرفه‌ای خود و دوره‌های استراحت، را با استفاده از نمادهای گرافیکی مناسب، آن‌گونه که در ماده ۱۲ ضمیمه این توافقنامه ذکر شده، بنویسد.

ماده ۱۰۴

اصول کلی

هر یک از طرفین متعاهده می‌توانند حداقل‌های بالاتر یا حداکثرهای پایین‌تر از مقادیر قرارداده شده در مواد ۵ تا ۸ را اعمال کنند. با این وجود، مفاد این توافقنامه باید برای رانندگان شاغل در عملیات حمل و نقل جاده‌ای بین‌المللی با وسایل نقلیه ثبت شده در یک کشور متعاهد یا غیر متعاهد، اعمال شود.

ماده ۱۱۵

خدمه

۱. حداقل سن رانندگان در بخش حمل کالا به شرح زیر است:
 - (الف) برای وسایل نقلیه، شامل تریلر یا نیمه تریلر، با حداکثر وزن مجاز ۷/۵ تن، ۱۸ سال
 - (ب) برای سایر وسایل نقلیه:
 - ۲۱ سال، یا

^{۱۰} اصلاح شده در اصلاحیه ۲.

^{۱۱} اصلاح شده در اصلاحیه ۲.

- ۱۸ سال، به شرطی که فرد گواهینامه حرفه‌ای صلاحیت، که توسط یکی از طرفین قرارداد به رسمیت

شناخته شده را دارا باشد؛ که تایید می‌کند فرد دوره آموزشی لازم رانندگان وسایل نقلیه برای حمل کالای

جاده‌ای را گذرانده‌است. طرفین متعهد باید یکدیگر را از حداقل سطح آموزشی ملی غالب و سایر شرایط

مرتبط با رانندگان شاغل در حمل و نقل بین‌المللی کالا، تحت این توافقنامه، آگاه نمایند.

۲. رانندگان شاغل در بخش حمل و نقل مسافر باید به ۲۱ سالگی رسیده باشند.

رانندگان شاغل در بخش حمل و نقل مسافر، در سفرهایی به شعاع بیش از ۵۰ کیلومتر از محل استقرار معمول وسیله نقلیه، باید

یکی از شرایط زیر را دارا باشند:

(الف) باید حداقل یک سال در بخش حمل و نقل کالا، به عنوان راننده وسیله نقلیه با حداکثر وزن مجاز ۳/۵ تن،

کار کرده‌باشد؛

(ب) باید حداقل یک سال به عنوان راننده وسیله نقلیه مورد استفاده برای ارائه خدمات مسافری، در سفرهای به

شعاع ۵۰ کیلومتر از محل استقرار معمول وسیله نقلیه کار کرده و یا به سایر خدمات مسافری که موضوع این توافقنامه نیست،

پرداخته باشد؛ بشرطی که مقام صلاحیت دار تایید کند که او با انجام این کار تجربه لازم را به دست آورده‌است.

(ج) باید گواهینامه حرفه‌ای داشته باشد؛ که توسط یکی از طرف‌های متعهد به رسمیت شناخته شده و تایید

می‌کند که دوره آموزشی رانندگی وسایل نقلیه حمل مسافر جاده‌ای را گذرانده است.

ماده ۱۶

دوره های رانندگی

۱. زمان روزانه رانندگی، طبق ماده ۱، بند (ش) این توافقنامه از ۹ ساعت تجاوز نمی‌کند. این زمان می‌تواند در طول هفته، فقط دوبار،

حداکثر تا ۱۰ ساعت افزایش یابد.

۲. زمان هفتگی رانندگی، طبق ماده ۱، بند (ت) این توافقنامه از ۵۶ ساعت تجاوز نمی‌کند.

۳. مجموع زمان رانندگی در دو هفته متوالی از ۹۰ ساعت بیشتر نمی‌شود.

۴. دوره های رانندگی شامل تمام دوره رانندگی، در قلمرو طرف‌های متعهد و غیر متعهد، است.

۵. راننده ، همانند کارهای دیگر، همه زمانی که مطابق ماده ۱، بند (ق) صرف شده، و نیز تمام مدت رانندگی با وسایل نقلیه، برای عملیات تجاری خارج از حیطه این توافقنامه، و همه دوره‌های در دسترس بودن، مطابق ماده ۱۲، بند ۳ (ج) ضمیمه این توافقنامه، را ثبت می‌کند. این ثبت یا به صورت دستی، یا به شکل چاپ یا با استفاده از امکانات ورودی دستی دستگاه ثبت، بر روی یک برگه ثبت وارد می‌شود.

ماده ۱۳۷

تنفس

۱. پس از یک دوره رانندگی به مدت چهار ساعت و نیم، راننده می‌تواند یک استراحت بدون وقفه، حداقل به مدت ۴۵ دقیقه داشته- باشد؛ مگر این که یک دوره استراحت را آغاز کرده باشد.
۲. این تنفس، مطابق ماده ۱، بند (ن) این توافقنامه، را می‌توان با یک استراحت، به مدت حداقل ۱۵ دقیقه، و به دنبال آن استراحتی به مدت ۳۰ دقیقه، جایگزین کرد؛ به گونه‌ای که هر کدام از این تنفس‌ها، در طول دوره رانندگی یا بلافاصله پس از آن، مطابق با مفاد بند ۱، توزیع شود.
۳. برای اهداف این ماده، زمان انتظار و زمان صرف شده در وسیله نقلیه، قایق یا قطار در حال حرکت، که به رانندگی اختصاص ندارد، طبق ماده ۱، بند (ف) این توافقنامه، «کار دیگر» در نظر گرفته نمی‌شود؛ و می‌توان آن را یک «تنفس» دانست.
۴. تنفس‌های مورد نظر این ماده، دوره استراحت روزانه تلقی نمی‌شود.

ماده ۱۴۸

دوره‌های استراحت

۱. راننده، طبق ماده ۱، بندهای (س) و (ع)، می‌تواند دوره‌های استراحت روزانه و هفتگی داشته‌باشد.
۲. راننده می‌تواند در هر دوره رانندگی ۲۴ ساعته، پس از پایان دوره استراحت قبلی روزانه یا هفتگی، یک دوره استراحت جدید داشته‌باشد.

^{۱۳} اصلاح شده به ترتیب در اصلاحیه ۲ و ۶.

^{۱۴} اصلاح شده به ترتیب در اصلاحیه ۲ و ۶.

اگر بخشی از دوره استراحت روزانه، که در آن دوره ۲۴ ساعته قرار می‌گیرد، حداقل ۹ ساعت و کمتر از ۱۱ ساعت است، دوره استراحت روزانه مورد بحث را می‌توان یک دوره استراحت روزانه کاهش یافته تلقی کرد.

۳. راننده شاغل در چند رانی، در صورت تخطی از بند ۲، موظف است ظرف ۳۰ ساعت پس از پایان یک دوره استراحت روزانه یا هفتگی، یک دوره استراحت روزانه حداقل به مدت ۹ ساعت داشته باشد.

۴. دوره استراحت روزانه را می‌توان تمدید کرد، تا به دوره استراحت هفتگی منظم یا دوره استراحت هفتگی کاهش یافته تبدیل شود.

۵. راننده می‌تواند، بین هر دو دوره استراحت هفتگی، حداکثر سه دوره استراحت روزانه کاهش یافته داشته باشد.

۶. (الف) در هر دو هفته متوالی، راننده می‌تواند حداقل

(i) دو دوره استراحت هفتگی منظم؛ یا

(ii) یک دوره استراحت هفتگی منظم و یک دوره استراحت هفتگی کاهش یافته، به مدت حداقل ۲۴ ساعت، داشته باشد. این

کاهش را می‌توان با یک دوره استراحت معادل بی‌وقفه، قبل از پایان سومین هفته بعد از هفته مورد بحث، جبران کرد.

دوره استراحت هفتگی بعد از پایان شش دوره ۲۴ ساعته، پس از پایان دوره استراحت هفتگی قبل، آغاز می‌شود.

(ب) در صورت نقض بند ۶ (الف)، راننده شاغل در سرویس تک راننده حمل و نقل بین‌المللی مسافر، غیر از یک سرویس

معمولی، می‌تواند دوره استراحت هفتگی را تا دوازده دوره ۲۴ ساعته متوالی، پس از یک دوره استراحت هفتگی منظم قبلی، به

تاخیر اندازد، مشروط بر این‌که:

(i) این سرویس حداقل ۲۴ ساعت متوالی، در یکی از کشورهای متعاقد یا یک کشور ثالث، غیر از کشوری که سرویس در

آن آغاز شده است، ادامه یابد، و

(ii) راننده پس از این نقض:

(۱) یا دو دوره استراحت هفتگی منظم، یا

(۲) یک دوره استراحت هفتگی منظم و یک دوره استراحت هفتگی کاهش یافته، حداقل به مدت ۲۴ ساعت، داشته

باشد. این کاهش باید با یک دوره استراحت بی‌وقفه معادل، قبل از پایان هفته سوم بعد از خاتمه دوره نقض، جبران

شود،

و

(iii) چهار سال پس از این‌که کشور ثبت کننده سرعت‌نگار دیجیتالی را نصب کرد، وسیله نقلیه به تجهیزات ثبت، مطابق با

الزامات پیوست 1B ضمیمه، مجهز می‌شود، و

(iv) بعد از ۱ ژانویه ۲۰۱۴، در صورت رانندگی بین ۰۶:۰۰ تا ۲۲:۰۰، وسیله نقلیه چند رانی است؛ یا دوره رانندگی، طبق

ماده ۷، به سه ساعت کاهش می‌یابد.

(ج) در صورت نقض بند ۶ (الف)، راننده شاغل در سرویس چندرانی باید هر هفته یک دوره استراحت هفتگی منظم، حداقل

به مدت ۴۵ ساعت، داشته باشد. این دوره می تواند به حداقل ۲۴ ساعت (دوره استراحت هفتگی کاهش یافته) تنزل یابد.

اگرچه، هر کاهش باید با یک دوره معادل استراحت بی وقفه، قبل از پایان هفته سوم پس از هفته مورد نظر، جبران شود.

دوره استراحت هفتگی باید در پایان شش دوره ۲۴ ساعته، پس از خاتمه دوره استراحت هفتگی قبلی، آغاز شود.

۷. هر استراحتی که به منظور جبران دوره استراحت هفتگی کاهش یافته انجام می شود، باید به دوره استراحت دیگری، حداقل به

مدت ۹ ساعت، متصل شود.

۸. اگر راننده بخواهد این کار را انجام دهد، دوره استراحت روزانه و دوره استراحت هفتگی کاهش یافته را می توان، در صورتی که وسیله

نقلیه مجهز به امکانات خواب مناسب و ثابت طبق طراحی سازنده باشد، درون وسیله نقلیه انجام داد.

۹. یک دوره استراحت هفتگی که بین دو هفته قرار می گیرد، را می توان در یک هفته محاسبه کرد، نه در هر دو هفته.

ماده ۸ مکرر^{۱۰}

نقض های ماده ۸

۱. در صورت نقض ماده ۸، در صورتی که راننده درون وسیله نقلیه ای است که با قایق یا قطار حمل می شود؛ و دوره استراحت روزانه

منظم را می گذرانند، این دوره را نمی توان، بیش از دوبار با سایر فعالیت ها، قطع کرد؛ مشروط بر این که شرایط زیر محقق شود:

(الف) آن بخش دوره روزانه استراحت انجام شده روی زمین را، الزاماً، بتوان قبل یا بعد از دوره استراحت روزانه ای که روی عرشه

قایق یا در قطار انجام می شود، انجام داد؛

(ب) دوره بین بخش های دوره استراحت روزانه، الزاماً، باید تا حد ممکن کوتاه باشد؛ و، با احتساب تشریفات گمرکی در عملیات

بارگیری و تخلیه، بهیچ وجه نباید در مجموع از یک ساعت قبل از بارگیری یا بعد از تخلیه بار بیشتر شود.

در طول تمام بخش های دوره استراحت روزانه، راننده باید به یک جای خواب یا تخت خواب دسترسی داشته باشد.

۲. در صورتی که وسیله نقلیه نه در خانه راننده قرار دارد، و نه در مرکز عملیاتی کارفرما، و جایی که به طور معمول پایگاه راننده است،

زمان های مصرف شده برای رفت و آمد به محل گرفتن مسئولیت وسیله نقلیه مشمول این توافقنامه، نباید به عنوان استراحت یا تنفس

تلقی شود؛ مگر این که راننده در قایق یا قطار بوده و به امکانات خواب مناسب دسترسی داشته باشد.

۳. زمان مصرف شده توسط راننده، برای راندن وسیله نقلیه ای که مشمول این توافقنامه نیست، برای رفت و آمد به محل وسیله نقلیه

مشمول این توافقنامه، که در خانه راننده یا مرکز عملیاتی کارفرما که به طور معمول پایگاه راننده است، قرار ندارد، را باید «سایر

کارها» به حساب آورد.

ماده ۱۶۹

استثنائات

مشروط براین که امنیت جاده در خطر قرار نمی گیرد، و امکان دسترسی به توقفگاه مناسب وجود داشته باشد، راننده می تواند، در حد لزوم، برای حفظ ایمنی اشخاص، وسیله نقلیه یا بار، از مفاد این توافقنامه عدول کند. راننده باید، در اولین فرصت به محض ورود به یک توقفگاه مناسب، علت و ماهیت عدول خود از مفاد توافقنامه را، در برگه ثبت یا نسخه چاپی ابزار کنترل یا در فهرست وظایف خود، مشخص کند.

ماده ۱۷۱۰

ابزار کنترل

۱. طرف های متعاقد باید نصب و استفاده از دستگاه کنترل را، برای وسایل نقلیه ثبت شده در قلمروی خود، مطابق با الزامات این توافقنامه، پیوست ها و ضامین آن اجباری اعلام کنند.
۲. دستگاه کنترل مورد نظر این توافقنامه باید، در زمینه ساخت، نصب، استفاده و آزمایش با الزامات این توافقنامه و پیوست ها و ضامین آن مطابقت داشته باشد.
۳. بنا به شورای مقررات (EEC) No. 3821/85، ۲۰ دسامبر ۱۹۸۵، ساخت، نصب، استفاده و آزمایش دستگاه کنترل باید با الزامات این توافقنامه و پیوست ها و ضامین آن مطابقت داشته باشد.

ماده ۱۸۱۱

نظارت توسط مجری

۱. مجری باید عملیات حمل و نقل جاده ای را سازماندهی کرده و خدمه را به گونه ای تعلیم دهد که با مفاد این توافقنامه مطابقت داشته باشند.
۲. مجری باید یک برنامه بازرسی منظم، از دوره های رانندگی، ساعت های سایر کارها و دوره های استراحت، با مراجعه به همه اسناد وملاحظات آن از قبیل دفاتر کنترل ترتیب دهد. در صورت مشاهده هرگونه تخطی از این توافقنامه، باید، برای مثال با تغییر ساعت های کار و مسیرها، برای خاتمه دادن و جلوگیری از تکرار آن فوراً اقدام شود.
۳. پرداخت به رانندگان حقوق بگیر، حتی در قالب پاداش یا اضافه حقوق، برای مسافت های طی شده و/ یا مقدار کالای حمل شده ممنوع است؛ مگر این که این پرداخت ها به نوعی باشند که ایمنی جاده را به خطر نیندازند؛ یا تخطی از مفاد این توافقنامه را تشویق نکنند.

^{۱۶} اصلاح شده به طور متناوب در اصلاحیه های ۲ و ۶

^{۱۷} اصلاح شده به طور متناوب در اصلاحیه های ۳، ۲، ۱ و ۵

^{۱۸} اصلاح شده به طور متناوب در اصلاحیه های ۲ و ۶

۴. مجری حمل و نقل مسئول تخلفات رانندگان است؛ حتی اگر تخلف در قلمروی یکی دیگر از طرفین متعاقد یا در یک کشور غیر متعاقد انجام شده باشد.

طرفین متعاقد برای رعایت کامل تعهدات حمل و نقل، بدون تعصب نسبت به حقوق طرفین متعاقد، می توانند این مسئولیت را به تخلف مجری از بندهای ۱ و ۲ مشروط سازند. طرفهای متعاقد هرگونه شواهدی، که نشان می دهد مجری حمل و نقل منطقیاً مسئول تخطی انجام شده نیست، را مورد توجه قرار می دهند.

۵. مجری، فرستنده بار، شرکت های حمل و نقل، مجریان تور، پیمانکاران اصلی، پیمانکاران فرعی، و آژانس های استخدام راننده رعایت برنامه زمانی حمل و نقل مورد نظر این توافقنامه را تضمین می کنند.

ماده ۱۲

اقدامات اجرای توافقنامه

۱. هریک از طرفین قرارداد باید هرگونه اقدام مقتضی را برای تضمین اجرای مفاد این توافقنامه اتخاذ کنند؛ بویژه با سطح مناسب کنترل جاده ای و کنترل شرکت های مجری که سالانه، بخش زیادی از رانندگان، مجریان و وسایل نقلیه همه بخش های حمل و نقل موضوع این توافقنامه را پوشش می دهد.

(الف) مدیران ذیصلاح طرفین متعاقد باید این کنترل ها را سازماندهی کنند؛ به گونه ای که:

(i) در هر سال تقویمی، حداقل ۱٪ روزهای کاری رانندگان وسایل نقلیه موضوع این توافقنامه کنترل شود. از ۱ ژانویه

۲۰۱۰، این مقدار به حداقل ۲٪ و از ۱ ژانویه ۲۰۱۲ به حداقل ۳٪ افزایش می یابد؛

(ii) حداقل ۱۵٪ مجموع روزهای کاری کنترل شده باید در حوزه جاده ای و حداقل ۲۵٪ در شرکت های مجری انجام

شود. از ۱ ژانویه ۲۰۱۰ نباید مجموع بازرسی های انجام شده در حوزه جاده ای از ۳۰٪ درصد و در مورد

شرکت های مجری از ۵۰٪ روزهای کاری کمتر باشد.

(ب) موارد کنترل جاده ای عبارتند از:

(i) دوره های رانندگی روزانه و هفتگی، وقفه ها و دوره های استراحت روزانه و هفتگی؛

(ii) برگه های ثبت روزهای قبل، که باید در وسیله نقلیه نصب شده باشد؛ و/ یا اطلاعات ذخیره شده مدت مشابه بر روی

کارت راننده و/ یا در حافظه دستگاه کنترل و/ یا روی نسخه چاپی درمواقع لزوم؛

(iii) عملکرد صحیح دستگاه کنترل.

این کنترل‌ها باید بدون هیچگونه تبعیض بین وسایل نقلیه، مجریان و رانندگان، چه شهروند باشند یا نه، و صرفنظر از مبداء یا مقصدسفر، یا نوع سرعت‌نگار، انجام شود.

(ج) بازرسی‌های شرکت‌های مجری باید، جدای از موارد موضوع کنترل جاده‌ای و مطابق با مفاد ماده ۱۱، بند ۲ ضمیمه، موارد زیر را شامل شود:

(i) دوره‌های استراحت هفتگی و دوره‌های رانندگی بین این دوره‌ها؛

(ii) محدودیت‌های دو هفته‌ای در زمینه ساعت‌های رانندگی،

(iii) جبران دوره‌های استراحت هفتگی کاهش‌یافته طبق ماده ۸، بند ۶؛

(iv) استفاده از برگه‌های ثبت و/ یا یونیت وسیله نقلیه و کارت اطلاعات راننده و نسخه چاپی و/ یا تنظیم زمان کاری رانندگان.

۲. مقامات ذیصلاح طرفین متعاقد باید، در قالب همکاری متقابل، مرتباً همه اطلاعات موجود در موارد زیر را برای یکدیگر ارسال کنند:

(i) موارد نقض این موافتنامه، توسط غیرشهروندان و هرگونه مجازات اعمال‌شده برای آنها؛

(ii) مجازات‌های اعمال شده توسط یکی از طرفین متعاقد برای شهروندان خود، به دلیل تخلفی انجام شده در قلمرو سایر اعضای متعاقد.

در صورتی که مورد تخلفی حاد است، این اطلاعات باید مجازات اعمال شده را شامل شود.

۳. اگر مشاهدات بازرسی جاده‌ای راننده یک وسیله نقلیه ثبت شده در قلمرو یکی دیگر از اعضای متعاقد حاکی از تخلفاتی باشد که به دلیل نبود اطلاعات لازم، تشخیص آن در هنگام بازرسی امکان‌پذیر نبوده است، مقامات ذیصلاح طرفین متعاقد مربوطه باید به یکدیگر کمک کنند تا موضوع روشن شود. به این منظور، طرف متعاقد ذیصلاح شرکت مجری را بازرسی می‌کند؛ نتیجه این بازرسی باید، با طرف دیگر مربوطه، در میان گذاشته شود.

۴. طرفین قرارداد با یکدیگر، در زمینه سازماندهی بازرسی‌های جاده‌ای مربوطه، همکاری خواهند کرد.

۵. کمیسیون اقتصادی اروپایی سازمان ملل، به درخواست طرفین متعاقد بند ۱ ماده حاضر، هر دو سال یک گزارش منتشر خواهد کرد.

۶. (الف) طرف متعاقد به مقامات ذیصلاح خود اختیار می‌دهد راننده را به خاطر نقض این توافقنامه، که در قلمروی او شناسایی شده و تاکنون به خاطر آن مجازات نشده است، جریمه کند؛ هرچند تخلف در قلمروی یکی دیگر از طرفین متعاقد یا یک طرف غیرمتعاقد انجام شده باشد؛

(ب) طرف متعاقد به مقامات صلاحیت‌دار خود اختیار می‌دهد مجری را به دلیل نقض این توافقنامه، که در قلمروی او شناسایی شده و تاکنون به خاطر آن مجازات نشده است، را جریمه کند؛ هرچند تخلف در قلمروی یکی دیگر از طرفین متعاقد یا یک طرف غیرمتعاقد انجام شده باشد.

استثنا، اگر یک مجری مستقر در یکی دیگر از کشورهای طرف متعاقد یا غیر متعاقد مرتکب خلاف شده باشد، اعمال مجازات باید با روش‌های پیش‌بینی شده در توافقنامه حمل‌ونقل جاده‌ای دوجانبه، بین طرفین درگیر، مطابقت داشته باشد. طرف‌های متعاقد، از سال ۲۰۱۱، امکان حذف مورد استثنای ذکر شده در بند ۶(ب) را، در صورت آمادگی کل طرف‌های قرارداد، بررسی خواهند کرد.

۷. هرگاه یکی از طرفین متعاقد، برای یک تخلف خاص، اقداماتی را آغاز یا مجازاتی را اعمال می‌کند، شواهد مربوطه را به صورت کتبی در اختیار راننده قرار می‌دهد.

۸. طرفین متعاقد تضمین می‌کنند سیستمی از مجازات‌های متناسب، که می‌تواند شامل جرایم نقدی باشد، برای موارد تخلف از این توافقنامه، بر مجریان، یا فرستندگان مرتبط، موسسات حمل‌ونقل، مجریان تور، پیمانکاران اصلی و فرعی، و آژانس‌های استخدام راننده اعمال کنند.

ماده ۱۲ مکرر^{۲۰}

شکل‌های استاندارد شده

۱. برای سهولت بازرسی‌های جاده‌ای بین‌المللی، اشکال استاندارد شده، برای استفاده در مواقع لزوم، در ضمیمه این توافقنامه معرفی خواهد شد؛ که براین اساس در پیوست جدید ۳ تکمیل خواهد شد. این شکل‌ها مطابق با روش‌های مشخص شده در ماده ۲۲، سومین تکرار، معرفی یا اصلاح خواهد شد.

۲. شکل‌های مدل نشان داده شده در پیوست ۳ به هیچ وجه الزامی نیستند. اگرچه، در صورت استفاده، محتویات، بویژه اعداد، ترتیب و عناوین آیتم‌ها، باید آن‌گونه که معرفی شده، رعایت شوند.

۳. طرفین متعاقد می‌توانند، در جهت رفع نیازهای ملی و منطقه‌ای، این داده‌ها را با اطلاعات بیشتر تکمیل کنند. این اطلاعات تکمیلی تحت هیچ شرایطی نباید در حمل‌ونقلی که منشأ آن یک کشور متعاقد دیگر یا یک کشور ثالث است، مطالبه شود. به این منظور، این اطلاعات، به شکلی کاملاً متمایز از داده‌های مشخص شده برای ترافیک بین‌المللی، عرضه خواهد شد.

^{۲۰} ایجاد شده در اصلاحیه ۶

۴. این اشکال در همه بازرسی‌های جاده‌ای، که در قلمروی کشورهای موضوع این توافقنامه انجام می‌شود، پذیرفته خواهد شد.

ماده ۲۱۳

مقررات انتقال

۱. همه مفاد جدید موافقتنامه حاضر، شامل ضmann و پیوست‌های 1B و 2، مربوط به معرفی دستگاه کنترل دیجیتالی، برای طرف-

های متعاقد این توافقنامه، حداقل به مدت چهارسال، پس از رسمیت یافتن اصلاحیه‌های ناشی از روش‌های مشخص شده در

ماده ۲۱، اجباری خواهد بود. در نتیجه، همه وسایل نقلیه تحت پوشش این توافقنامه، که پس از تاریخ انقضای این دوره، برای

اولین بار مورد استفاده قرار می‌گیرند، به یک دستگاه کنترل، مطابق با الزامات جدید این توافقنامه، مجهز خواهند شد. در طول

این دوره چهارساله، طرفین متعاقد، که هنوز این اصلاحیه‌ها را در کشورهای خود اعمال نکرده‌اند، در قلمروی خود وسایل نقلیه

ثبت شده در کشورهای دیگر متعاقد این توافقنامه، که به تازگی با این دستگاه کنترل دیجیتالی مجهز شده‌اند، را پذیرفته و

کنترل می‌کنند.

۲. (الف) طرفین متعاقد، سه ماه قبل از پایان چهارساله ذکرشده در بند ۱، برای ایجاد امکانات صدور کارت راننده، مطابق با ضمیمه

اصلاح شده موافقتنامه حاضر، اقدامات لازم را اتخاذ خواهند کرد. این حداقل دوره سه ماهه، باید با اجرای مفاد مربوط به دستگاه

کنترل دیجیتالی، طبق پیوست 1B این ضمیمه قبل از پایان چهارسال، توسط طرفین متعاقد مطابقت داشته‌باشد. طرفین

متعاقد، دبیرخانه گروه کاری حمل و نقل جاده‌ای کمیسیون اقتصادی اروپا را از پیشرفت در زمینه معرفی دستگاه کنترل

دیجیتالی، مطابق با پیوست 1B این ضمیمه، در قلمروی خود مطلع خواهند کرد.

(ب) در مدت صدور کارت مورد اشاره در بند (الف) مفاد ماده ۱۴ ضمیمه این موافقتنامه، درمورد رانندگانی که ملزم به

رانندگی در وسایل نقلیه مجهز به دستگاه کنترل دیجیتالی مطابق با پیوست 1B این ضمیمه هستند، اعمال می‌شود.

۳. همه اسناد دال بر تصویب و الحاق تسلیم شده توسط یک کشور، پس از رسمیت یافتن اصلاحیه‌های موضوع بند ۱، شامل

مهلت تعیین شده برای اجرا در بند ۱، در توافقنامه اصلاح شده اعمال می‌شود.

اگر الحاق در کمتر از دو سال قبل از پایان مهلت تعیین شده در بند ۱ انجام شود، آن دولت تاریخ استفاده موثر از دستگاه

کنترل دیجیتالی در قلمروی خود، در زمانی که اسناد دال بر تصویب و الحاق خود را تسلیم می‌کند، به اطلاع می‌رساند. این

دولت می‌تواند از یک دوره انتقالی استفاده کند. این دوره نباید از تاریخ به رسمیت درآمدن توافقنامه برای این دولت از

دو سال بیشتر شود. تسلیم کننده باید همه طرفین متعاقد را مطلع سازد.

مفاد بند قبل، همچنین، در صورت الحاق یک دولت پس از پایان مهلت چهارساله برای اجرای مورد اشاره در بند ۱ نیز

اعمال می‌شود.

مقررات انتقال

مفادی که در پایان ماده ۱۲، بندهای ۷ (الف) و ۷ (ب) ضمیمه این موافقتنامه ذکر شد، سه ماه پس از رسمیت یافتن اصلاحیه فعلی، اعمال می‌شوند.

ماده ۱۴

مقررات نهایی

۱. این موافقتنامه تا تاریخ ۳۱ مارس ۱۹۷۱ برای امضا و پس از آن برای الحاق توسط دولت های کمیسیون اقتصادی اروپا و دولت های پذیرفته شده در کمیسیون، در یک ظرفیت قابل مشاوره براساس بند ۸ مرجع اصطلاحات کمیسیون، باز است.
۲. این توافقنامه باید به تصویب برسد.
۳. اسناد دال بر تصویب یا الحاق باید به دبیرکل سازمان ملل متحد تسلیم شود.
۴. این توافقنامه یکصد و هجده روز پس از صدور هشتمین سند تصویب و الحاق رسمیت پیدا می‌کند.
۵. درمورد هر کشوری که این توافقنامه را به تصویب رسانده یا به آن ملحق شده است، پس از صدور هشتمین سند تصویب و الحاق موضوع بند ۴ این ماده، توافقنامه یکصد و هجده روز پس از تسلیم سند تصویب و الحاق آن کشور رسمیت می‌یابد.

ماده ۱۵

۱. هریک از طرفین متعاقد می‌تواند، با ارسال اعلامیه‌ای خطاب به دبیرکل سازمان ملل، علیه این توافقنامه شکایت کند.
۲. این شکایت، شش ماه پس از تاریخ دریافت اعلامیه توسط دبیرکل، قطعیت می‌یابد.

ماده ۱۶

در صورتی که در هر دوره دوازده ماهه متوالی پس از رسمیت یافتن توافقنامه تعداد اعضای طرف قرارداد از سه عضو کمتر شود، این توافقنامه از درجه اعتبار ساقط خواهد شد.

ماده ۱۷^{۲۳}

۱. هر کشور می‌تواند، در زمان امضای این توافقنامه یا تسلیم اسناد تصویب یا الحاق یا هر زمان پس از آن، با اعلامیه‌ای خطاب به دبیرکل سازمان ملل اعلام کند که اعتبار این توافقنامه، در همه یا هر یک از کشورها، می‌تواند برای روابط بین المللی که مسئول آن است، گسترش یابد. این توافقنامه را می‌توان در قلمرو یا قلمروهای نامبرده در این اعلامیه، یکصد و هجده روز پس از دریافت اعلامیه توسط دبیرکل، یا در صورتی که در آن تاریخ هنوز توافقنامه رسمیت نیافته‌است، از تاریخ رسمیت یافتن، اعمال کرد.

۲. هر کشوری که طبق بند قبل، طی یک اعلامیه، این توافقنامه را برای کشوری که مسئول روابط بین‌المللی آن است قابل اجرا دانسته می‌تواند، مطابق با مفاد ماده ۱۵ این سند، جداگانه علیه توافقنامه، در ارتباط با آن کشور، شکایت کند.

ماده ۱۸

۱. هرگونه منازعه بین دو یا بیشتر از طرفین متعاهد، در ارتباط با تفسیر یا اعمال این توافقنامه، تا حد امکان با مذاکره برطرف خواهد شد.
۲. هرگونه منازعه که با مذاکره حل نشده‌است، در صورت درخواست یکی از طرفین متعاهد درگیر، به داوری گذاشته می‌شود؛ و بنا به نظر و توافق طرفین درگیر به یک یا دو داور ارجاع می‌شود. اگر، ظرف سه ماه از تاریخ درخواست داوری، طرفین درگیر نتوانند در مورد انتخاب داور یا داوران به توافق برسند، هریک از آن‌ها می‌توانند از دبیرکل سازمان ملل متحد درخواست کنند داوری منصوب کند؛ که بتوان تصمیم‌گیری در مورد موضوع مشاجره را به او ارجاع داد.
۳. تصمیم داور یا داوران منصوب شده در بند قبل، برای طرفین متعاهد درگیر، لازم‌الاجرا خواهد بود.

ماده ۱۹^{۲۴}

^{۲۳} اصلاح شده در اصلاحیه ۲

^{۲۴} اصلاح شده در اصلاحیه ۲

۱. هر یک از دولت‌ها می‌توانند، در هنگام امضا، تصویب یا پیوستن به این توافقنامه، اعلام کنند خود را متعهد به ماده ۱۸، بندهای ۲ و ۳ این سند نمی‌دانند. سایر طرفین قرارداد با توجه به هریک از طرفین متعهد که چنین حق شرطی را ثبت کرده‌اند، به بندهای یادشده متعهد نخواهند بود.

۲. اگر یک دولت، در زمان تسلیم سند تصویب یا الحاق، حق شرطی غیر از شرایط ذکر شده در بند ۱ این ماده قید کند، دبیرکل سازمان ملل متحد این حق شرط را به اطلاع دولت‌هایی که قبل از آن اسناد تصویب و الحاق خود را تسلیم کرده و از آن زمان علیه این توافقنامه ادعایی نداشته‌اند، می‌رساند. اگر هیچیک از دولت‌های یادشده، ظرف مدت شش ماه پس از این اطلاع‌رسانی، مخالفت خود را اعلام نکنند، این حق شرط پذیرفته و درغیراین صورت رد، خواهد شد؛ و چنانچه دولت ثبت‌کننده حق شرط از آن صرف‌نظر نکند، سند تصویب یا الحاق او از درجه اعتبار ساقط خواهد شد. به منظور اعمال این بند، مخالفت دولت‌هایی که به موجب این بند الحاق یا تصویب آن‌ها به دلیل حق شرط قید شده توسط آنها ملغی شده، نادیده گرفته می‌شود.

۳. هریک از طرفین متعهد، که حق شرط آنها در پروتکل امضای این توافقنامه پذیرفته‌شده یا به موجب بند ۱ این ماده، یک حق - شرط ثبت کرده‌اند، یا حق شرطی ایجاد نموده‌اند، که به موجب بند ۲ این ماده پذیرفته‌شده‌است، می‌توانند هر زمان که بخواهند با صدور اعلامیه‌ای خطاب به دبیرکل از آن حق شرط صرف‌نظر نمایند.

ماده ۲۰

۱. پس از این که این توافقنامه به مدت سه سال رسمیت یافت، هریک از طرفین قرارداد می‌تواند با اعلامیه‌ای خطاب به دبیرکل سازمان ملل متحد درخواست کند کنفرانسی به منظور بازبینی توافقنامه تشکیل شود. دبیرکل این درخواست را به اطلاع همه طرفین قرارداد می‌رساند؛ و در صورتی که تعداد طرفین متعهد موافق این درخواست از یک سوم کل اعضا کمتر نباشد، یک کنفرانس بازبینی، در مدت چهارماه از تاریخ اعلام توسط دبیرکل، برگزار می‌شود.

۲. اگر طبق بند قبل کنفرانسی برگزار شد، دبیرکل همه طرفین قرارداد را مطلع و از آنها دعوت خواهد کرد تا در یک دوره زمانی سه ماهه پیشنهادات خود را، جهت بررسی، به کنفرانس تحویل دهند. دبیرکل دستورالعمل مقدماتی کنفرانس، به همراه متن پیشنهادات ارسالی را حداقل سه ماه قبل از تاریخ برگزاری، بین همه طرف‌های متعهد منتشر خواهد کرد.

۳. دبیرکل همه دولت‌های مورد اشاره در ماده ۱۴، بند ۱ این توافقنامه را به هر کنفرانسی که برگزار شود، دعوت می‌کند.

ماده ۲۱

^{۲۰} اصلاح شده در اصلاحیه ۲

^{۲۱} اصلاح شده در اصلاحیه های ۲ و ۵

۱. هر یک از طرفین متعاقد می‌توانند یک یا بیشتر مورد اصلاحی برای این توافقنامه پیشنهاد کنند. متن هر یک از اصلاحیه‌های پیشنهادی به اطلاع دبیرکل سازمان ملل متحد خواهد رسید؛ و او همه طرفین قرارداد و نیز همه دولت‌های مورد اشاره در ماده ۱۴، بند ۱ این توافقنامه را از آن مطلع خواهد ساخت.

۲. در یک دوره شش ماهه از تاریخ اعلام اصلاحیه پیشنهادی توسط دبیرکل هر یک از طرفین متعاقد موارد زیر را به اطلاع دبیرکل می‌رسانند:

(الف) هیچ مخالفتی با اصلاحیه پیشنهادی ندارند؛ یا

(ب) اگرچه قصد دارند پیشنهاد را بپذیرند، شرایط لازم برای این پذیرش هنوز در دولت‌هایشان تکمیل نشده است.

۳. اگر یکی از طرفین متعاقد مورد (ب) بند ۲ را به اطلاع دبیرکل برساند، تا زمانی که پذیرش اصلاحیه پیشنهادی را به دبیرکل اعلام نکرده باشد، می‌تواند در یک دوره نه ماهه، پس از انقضای مهلت شش ماهه اطلاع رسانی، مخالفت خود با اصلاحیه پیشنهادی را تسلیم کند.

۴. اگر مخالفت با اصلاحیه پیشنهادی مطابق با شرایط بند ۲ و ۳ این ماده اعلام شود، اصلاحیه پذیرفته نمی‌شود؛ و از درجه اعتبار ساقط خواهد بود.

۵. اگر هیچ مخالفتی با اصلاحیه پیشنهادی مطابق با بند ۲ و ۳ این ماده اعلام نشود، اصلاحیه از تاریخ‌های مشخص شده زیر پذیرفته خواهد شد:

(الف) اگر هیچ‌یک از طرفین متعاقد، مطابق بند ۲ (ب) این ماده هیچ‌گونه مکاتبه‌ای با دبیرکل نداشته باشند: پس از پایان دوره شش ماهه اشاره شده در بند ۲ این ماده؛

(ب) اگر هر یک از طرفین متعاقد، مطابق بند ۲ (ب) این ماده با دبیرکل مکاتبه کرده باشند: قبل از یکی از دو تاریخ زیر :

- تاریخی که تمام طرفهای متعاقد مکاتبه‌کننده، پذیرش پیشنهادات را به دبیرکل اطلاع داده اند؛ مشروط بر

این‌که همه پذیرش‌ها قبل از شش ماه اشاره شده در بند ۲ این ماده اعلام شده باشد؛ این تاریخ، پایان دوره شش ماهه مذکور تلقی خواهد شد.

- تاریخ انقضای دوره نه ماهه اشاره شده در بند ۳ این ماده.

۵. مکرر درمورد کشوری که بین لحظه اعلام پیش‌نویس اصلاحیه و لحظه پذیرش آن، عضو متعاقد این توافقنامه می‌شود، دبیرخانه گروه کاری حمل‌ونقل جاده‌ای کمیسیون اقتصادی اروپا دولت جدید متعاقد را، در اسرع وقت، از پیش‌نویس اصلاحیه مطلع

خواهد کرد. این دولت می‌تواند قبل از پایان دوره شش ماهه، از تاریخ ارسال اصلاحیه اصلی به همه طرفین متعاقد،

هرگونه مخالفت خود را به اطلاع دبیرکل برساند.

۶. اصلاحیه‌های پذیرفته‌شده سه ماه بعد از تاریخ پذیرش رسمیت خواهند یافت.

۷. دبیرکل، در اسرع وقت، هرگونه مخالفت اعلام شده از طرف یک یا بیشتر از طرفین متعاقد، با اصلاحیه پیشنهادی مذکور در بند

۲ (الف) این ماده و دریافت هرگونه مکاتبه مطابق با بند ۲ (ب) این ماده را به اطلاع همه طرفین متعاقد خواهد رساند. اگر

او چنین مکاتبه‌ای از یک یا بیشتر از طرفین متعاقد دریافت کند، متعاقباً به اطلاع همه طرفین متعاقد می‌رساند که طرف

یا طرفین متعاقد مخالفت یا پذیرش اصلاحیه پیشنهادی را در این مکاتبه اعلام کرده‌اند.

۸. ضمیمه این توافقنامه، با توافق بین مقامات ذیصلاح همه طرفین متعاقد، مستقلاً از، اصلاحیه مقرر در بند ۱ تا ۶ این ماده، قابل

اصلاح خواهد بود. اگر مقام صلاحیت‌دار یکی از طرفین متعاقد اعلام کند که، تحت قوانین محلی کشورش، موافقت او

مشروط به اختیارات خاص برای آن منظور، یا تصویب یک مقام قانونی است، موافقت مقام صلاحیت‌دار طرف متعاقد

مربوطه با اصلاح این ضمیمه تا زمانی که مقام مذکور اخذ اختیارات یا تاییدیه‌های لازم را به اطلاع دبیرکل نرساند، ارائه

شده تلقی نمی‌شود. تاریخ رسمیت یافتن ضمیمه اصلاح شده، با توافق بین مقامات ذیصلاح تعیین می‌شود؛ در طول دوره

انتقال، همه یا بخشی از ضمیمه قبل، همزمان با ضمیمه اصلاح شده معتبر خواهد بود.

ماده ۲۲^{۲۷}

۱. پیوست‌های ۱ و ۲ ضمیمه این توافقنامه با روش‌های مشخص شده در این ماده قابل اصلاح است.

۲. با درخواست یکی از طرفین متعاقد همه اصلاحیه‌های پیشنهادی برای پیوست‌های ۱ و ۲ ضمیمه این توافقنامه، توسط کارگروه

اصلی حمل‌ونقل جاده‌ای کمیسیون اقتصادی اروپا، مورد بررسی قرار می‌گیرد.

۳. اگر اکثریت اعضای حاضر و رای‌دهنده اصلاحیه را پذیرفتند، و اگر این اکثریت عبارت بودند از اکثریت طرفین متعاقد حاضر و رای

دهنده، اصلاحیه توسط دبیرکل، برای پذیرش، به اطلاع مقامات ذیصلاح همه طرفین متعاقد خواهد رسید.

۴. در صورتی که، در یک دوره شش ماهه پس از تاریخ اعلام، کمتر از یک‌سوم مقامات صلاحیت‌دار طرفین متعاقد دبیرکل را از مخالفت

خود با اصلاحیه آگاه کنند، اصلاحیه پذیرفته خواهد شد.

^{۲۷} معرفی‌شده توسط اصلاحیه ۲، و تغییر یافته در اصلاحیه ۵

۴ مکرر در صورتی که یک کشور، بین لحظه اعلام پیش نویس اصلاحیه و لحظه ای که پذیرفته تلقی می شود، به عضویت این توافقنامه درآید، دبیرخانه گروه کاری حمل و نقل جاده ای کمیسیون اقتصادی اروپا در اسرع وقت پیش نویس اصلاحیه را به اطلاع دولت جدید طرف قرارداد خواهد رساند. این دولت می تواند، قبل از پایان دوره شش ماهه از تاریخ ارسال اصلاحیه اصلی به همه طرفین متعاقد، هر گونه مخالفت خود را به اطلاع دبیر کل برساند.

۵. دبیر کل همه اصلاحیه های پذیرفته شده را به اطلاع همه طرفین متعاقد می رساند؛ و سه ماه پس از تاریخ اعلام رسمیت می یابد.

ماده ۲۲ مکرر^{۲۸}

روش کار برای اصلاحیه پیوست 1B

۱. پیوست 1B ضمیمه توافقنامه حاضر را، می توان مطابق با روش کار مشخص شده در این ماده، اصلاح کرد.
۲. گروه کاری حمل و نقل جاده ای کمیسیون اقتصادی اروپا باید هر پیشنهاد اصلاحی، برای مواد مقدماتی پیوست 1B، را با اکثریت طرفین متعاقد حاضر و رای دهنده تصویب کنند. هر گونه اصلاحیه ای که به تصویب می رسد، توسط دبیرخانه کارگروه، برای اعلام به همه طرفین متعاقد، به دبیر کل منتقل خواهد شد. این اصلاحیه، سه ماه بعد از تاریخ اعلام به طرفین متعاقد، رسمیت خواهد یافت.
۳. پیوست 1B، که بنا به ماده ۱۰ توافقنامه حاضر، از ضمیمه 1B* مقررات (EEC) 3821/85، برای این توافقنامه اقتباس شده است، مستقیماً، بنابه تغییرات معرفی شده توسط اتحادیه اروپایی برای این ضمیمه، هر گونه اصلاحیه ایجاد شده در این ضمیمه تحت شرایط زیر در پیوست 1B اعمال می شود:
 - دبیرخانه کارگروه حمل و نقل جاده ای کمیسیون اقتصادی اروپا انتشار اصلاحیه های کمیته مقررات برای ضمیمه 1B، در ژورنال رسمی کمیته های اروپایی را رسماً به اطلاع مقامات ذیصلاح طرفین متعاقد خواهد رساند؛ و همزمان این اطلاعات را به همراه یک نسخه از متون مربوطه در اختیار دبیر کل قرار خواهد داد.
 - این اصلاحیه ها، سه ماه پس از تاریخ آگاهی طرفین متعاقد از این اطلاعات، مستقیماً، برای ضمیمه 1B رسمیت می یابند.

^{۲۸} ایجاد شده در اصلاحیه ۵

* مطابق آخرین اصلاح توسط کمیسیون مقررات (EC) No.1360/2002 ۱۳ ژوئن ۲۰۰۲ { OJ L 207 } ۵ آگوست ۲۰۰۲ (اصلاحیه ۷۷ OJ L ۱۳

مارس ۲۰۰۴) و No. 432/2004 ۵ مارس ۲۰۰۴ (OJ L 71) ۱۰ مارس ۲۰۰۴.

۴. اگر یک پیشنهاد برای اصلاح ضمیمه توافقنامه حاضر، اصلاح پیوست 1B را نیز شامل شود، اصلاحات مربوط به پیوست قبل از اصلاحات مربوط به ضمیمه رسمیت نمی‌یابند. وقتی اصلاحات پیوست، در این قالب، همزمان با اصلاحات ضمیمه موجود باشند، تاریخ رسمیت یافتن آنها، با تاریخ ناشی از اعمال روش‌های مشخص شده در ماده ۲۱، مشخص می‌شود.

ماده ۲۲ تکرار سوم^{۲۹}

روش کار اصلاح پیوست ۳

۱. پیوست ۳ ضمیمه این توافقنامه را می‌توان مطابق با روش کار زیر اصلاح کرد.
۲. هرگونه پیشنهاد، برای شکل‌های مدل پیوست ۳ مطابق با ماده ۱۲ مکرر این توافقنامه یا اصلاح شکل‌های موجود، را می‌توان برای تصویب به کارگروه حمل و نقل جاده ای کمیسیون اقتصادی اروپا تحویل داد. این پیشنهاد در صورت تصویب، توسط اکثریت طرفین متعاهد حاضر و رای‌دهنده، پذیرفته می‌شود.
- دبیرخانه کمیسیون اقتصادی اروپا رسماً مقامات ذیصلاح همه طرفین متعاهد را از توافق در زمینه اصلاحات اتخاذ شده مطلع خواهد کرد؛ و همزمان این اطلاعات را، به همراه یک نسخه از متن مربوطه، در اختیار دبیرکل قرار خواهد داد.
۳. هریک از شکل‌های تصویب شده را می‌توان، سه ماه پس از تاریخ ابلاغ اطلاعات به طرفین متعاهد این توافقنامه، مورد استفاده قرار داد.

ماده ۲۰۲۳

- علاوه بر اطلاعاتی‌های مورد اشاره در مواد ۲۰ و ۲۱ این توافقنامه، دبیرکل سازمان ملل متحد موارد زیر را به اطلاع دولت‌های موضوع ماده ۱۴ بند ۱ این سند خواهد رساند:
- (الف) تصویب یا الحاق بنا به ماده ۱۴ این توافقنامه؛
 - (ب) تاریخ رسمیت یافتن توافقنامه حاضر مطابق با ماده ۱۴ این سند؛
 - (ج) شکایات مطابق با ماده ۱۵ این توافقنامه؛
 - (د) خاتمه این توافقنامه مطابق با ماده ۱۶ این سند؛
 - (ه) اطلاعاتی‌های دریافت شده تحت ماده ۱۷ این توافقنامه،
 - (و) اعلامیه‌ها و اطلاعاتی‌های دریافت شده تحت ماده ۱۹ این توافقنامه؛
 - (ز) رسمیت یافتن هر اصلاحیه مطابق با ماده ۲۱ این توافقنامه.

ماده ۲۴

^{۲۹} ارائه شده در اصلاحیه ۶

^{۳۰} اصلاح شده در اصلاحیه ۲

پروتکل امضای این توافقنامه همان کارآیی، اعتبار و مدت زمان توافقنامه اصلی را دارد؛ و مکمل آن شناخته می‌شود.

ماده ۳۱۲۵

بعد از مارس ۱۹۷۱ اصل این توافقنامه به دبیرکل سازمان ملل متحد تسلیم خواهد شد؛ و او کپی برابر اصل آن را برای هریک از دولت‌های موضوع ماده ۱۴، بند ۱ این سند ارسال خواهد کرد.

ضمیمه ۳۲

ابزار کنترل

مقررات کلی

بخش I – تایید نوع

ماده ۱

برای اهداف این بخش عبارت «دستگاه کنترل» یعنی «دستگاه کنترل و اجزای آن». تقاضا برای تایید یک مدل دستگاه کنترل یا یک مدل برگه ثبت یا کارت حافظه باید همراه با مشخصات کامل توسط سازنده یا عامل او به یک طرف متعاقد تسلیم شود. تقاضا برای یک مدل دستگاه کنترل یا یک مدل برگه ثبت یا کارت حافظه را نمی‌توان به بیش از یک طرف متعاقد تسلیم کرد.

ماده ۲

هر طرف متعاقد برای یک نوع دستگاه کنترل، یک مدل برگه ثبت یا کارت حافظه، که با الزامات مندرج در پیوست ۱ یا 1B این ضمیمه مطابقت دارد، تاییدیه مدل اعطا می‌کند؛ مشروط بر این که در موقعیتی قرار داشته باشد که مطابقت مدل‌های محصول با نمونه تایید شده را کنترل کند. دستگاه کنترل مورد اشاره در پیوست 1B، تا زمانی که توانایی کل سیستم (خود دستگاه کنترل، کارت راننده و اتصالات گیربکس الکتریکی)، برای مقاومت درمقابل تلاش برای مداخله یا تغییر اطلاعات زمان رانندگی ثابت نشود، تایید نخواهد شد. آزمایش لازم برای تایید این موضوع توسط متخصصان آشنا به تکنیک‌های مداخله جدید انجام خواهد شد.

^{۳۱} اصلاح شده در اصلاحیه ۲

^{۳۲} اصلاح شده توسط اصلاحیه ۲، سپس کاملاً بازبینی شده توسط اصلاحیه ۵

هرگونه تغییر یا اضافات به یک مدل تایید شده الزاماً باید تاییدیه مدل دیگری از طرف متعاهدی که تاییدیه مدل اصلی را صادر کرده‌است، دریافت کند.

ماده ۳

طرفین متعاهد می‌توانند برای مدل دستگاه کنترل یا برگه ثبت یا کارت حافظه‌ای که مطابق با ماده ۲ تایید می‌کنند، و با مدل ارائه شده در پیوست ۲ مطابقت دارد، یک نشانه تایید برای متقاضی صادر کنند.

ماده ۴

مقامات ذیصلاح طرف متعاهدی که درخواست تاییدیه مدل به آنها تسلیم شده‌است، در مورد هر مدل دستگاه کنترل یا مدل برگه ثبت یا کارت حافظه‌ای که تایید یا رد می‌کنند، یا یک نسخه از گواهی تاییدیه به همراه کپی مشخصات مربوطه را در مدت یک ماه برای مقامات سایر طرفین متعاهد ارسال می‌کنند، یا در صورت وجود چنین مواردی، با ذکر دلایل، به آن مقامات اطلاع می‌دهند که آن تاییدیه رد شده است.

ماده ۵

۱. اگر طرف متعاهدی که تاییدیه مدل را، مطابق با ماده ۲، اعطا کرده است، متوجه شود که یک دستگاه کنترل یا برگه ثبت یا کارت حافظه خاص دارای نشانه تاییده، با نمونه اولیه تایید شده مطابقت ندارد، باید اقدامات لازم را برای اطمینان از مطابقت مدل‌های تولید شده با مدل تایید شده اولیه اتخاذ کند. این اقدامات، در صورت لزوم، می‌توانند به لغو تاییدیه منجر شوند.

۲. طرف متعاهدی که تاییدیه مدل اعطا کرده‌است، باید، در صورتی که، دستگاه کنترل یا برگه ثبت یا کارت حافظه تایید شده با این ضمیمه یا پیوست‌های آن مطابقت ندارد، یا در زمان استفاده دارای نقایص کلی است، که آن را برای هدف مورد نظر نامناسب می‌سازد، تاییدیه را لغو نماید.

۳. اگر طرف متعاهدی که تاییدیه مدل صادر کرده‌است، توسط طرف متعاهد دیگر، از یکی از موارد ذکر شده در بندهای ۱ و ۲ مطلع شود، باید پس از مشورت با طرف دیگر متعاهد، اقدامات مندرج در این بندها را طبق بند ۵ انجام دهد.

۴. طرف متعاهدی که از وقوع یکی از موارد مندرج در بند ۲ اطمینان دارد، باید تا اطلاع بعدی فروش و استفاده از آن دستگاه کنترل یا برگه ثبت یا کارت حافظه را ممنوع اعلام کند. این اقدامات، در موارد ذکر شده در بند ۱ درمورد دستگاه کنترل یا برگه ثبت یا کارت حافظه که از تاییدیه اولیه محروم شده‌اند، در صورتی که تولیدکننده پس از اخطار مربوطه ابزار را با مدل تایید شده یا الزامات این ضمیمه مطابقت ندهد، نیز اعمال می‌شود.

در هر مورد، مقامات ذیصلاح طرف‌های متعاهد باید یکدیگر را ظرف یک ماه، از هرگونه لغو تاییدیه مدل یا سایر اقدامات اتخاذ شده براساس بندهای ۱، ۲ و ۳ و دلایل چنین اقدامی، مطلع سازند.

۵. اگر طرف متعاقد صادرکننده تاییدیه مدل، درمورد وجود هر یک از موارد مشخص شده در بندهای ۱ یا ۲ که به او اعلام شده- است، اختلاف نظر دارد، طرفین متعاقد مربوطه تلاش خواهند کرد تا منازعه را حل کنند.

ماده ۶

۱. متقاضی دریافت تاییدیه مدل برگه ثبت باید در تقاضای خود، نوع یا انواع دستگاه کنترلی را که این برگه برای استفاده در آن طراحی شده است را بیان کند؛ و یک دستگاه مناسب برای این نوع یا انواع، به منظور آزمایش برگه، تهیه کند.
۲. مقامات ذیصلاح هر یک از طرفین متعاقد، در گواهی تاییدیه مدل برگه ثبت، نوع یا انواع دستگاه کنترلی که برگه ثبت بر روی آنها استفاده می شود، را مشخص می کنند.

ماده ۷

در صورتی که وسیله نقلیه مجهز به دستگاه کنترل، با نشانه تاییدیه موضوع ماده ۳ و پلاک نصبی موضوع ماده ۹ باشد، هیچ طرف متعاقدی نباید از ثبت آن امتناع کند، یا از وارد سرویس شدن یا استفاده از چنین وسیله نقلیه ای، به هر دلیل مربوط به داشتن این ابزار ممانعت نماید.

ماده ۸

دلایل تصمیمات متعاقب این ضمیمه، درمورد امتناع یا لغو یک نوع دستگاه کنترل یا مدل برگه ثبت یا کارت حافظه باید دقیقا مشخص شود. تصمیم اتخاذ شده همچنین راهکارهای موجود تحت قوانین طرفین متعاقد و محدودیت های زمانی برای به کارگیری این راه کارها باید به اطلاع او برسد.

بخش II – نصب و بازرسی

ماده ۹

۱. دستگاه کنترل، در صورت تمایل پس از استماع نظرات سازندگان مربوطه، تنها توسط کارشناس یا کارگاه های مورد تایید مقامات ذیصلاح طرفین متعاقد نصب یا تعمیر می شود.
- دوره اعتبار اجرایی کارت کارگاه یا کارشناس تایید شده از یکسال بیشتر نخواهد بود.
- اگر کارت صادر شده برای یک کارگاه یا کارشناس، که باید تمدید می شد، آسیب دیده، مفقود شده یا به سرقت رفته باشد، این مقام ظرف پنج روز کاری پس از دریافت تقاضا، یک کارت المثنی به آن منظور صادر می کند.
- وقتی یک کارت جدید، برای جایگزینی کارت مفقود شده، صادر شد، کارت جدید باید همان شماره اطلاعات «کارگاه» را داشته باشد؛ اما ایندکس یک شماره افزایش یابد. مقام صادرکننده کارت باید کارت مفقود، سرقت یا ناقص شده را ثبت نماید.
- طرفین متعاقد باید اقدامات لازم را برای جلوگیری از جعل کارت تاییدیه کارشناس و کارگاه اتخاذ کنند.

۲. کارشناس یا کارگاه تایید شده باید روی مهرهای مورد استفاده خود یک نشانه مخصوص قرار دهد؛ علاوه بر آن، برای انجام کنترل-های تایید هویت، روی دستگاه کنترل، مطابق با پیوست 1B، اطلاعات امنیتی الکترونیکی وارد نماید. مقامات ذیصلاح هر یک از طرفین متعاقد علائم و اطلاعات امنیتی الکترونیکی مورد استفاده و کارت‌های تاییدیه صادرشده برای کارگاه و کارشناس را ثبت می‌کنند.
۳. مقامات ذیصلاح طرفین متعاقد باید لیست کارشناسان و کارگاه‌های و کارت‌های صادرشده برای آنها و نیز کپی علائم و اطلاعات لازم مربوط به اطلاعات ایمنی الکترونیکی مورد استفاده را برای یکدیگر ارسال کنند.
۴. برای اطمینان از نصب دستگاه کنترل، مطابق با الزامات این ضمیمه، می‌توان از یک پلاک نصب، همانند آنچه که در پیوست ۱ یا 1B ارائه شده، استفاده کرد.
۵. کارشناسان‌ها و کارگاه‌های تایید شده توسط مقامات ذیصلاح باید مطابق با مفاد بند ۱ این ماده یا در شرایطی که در پیوست ۱ یا 1B این ضمیمه ذکر شده است، مهرها را پاک کنند.

بخش III – استفاده از ابزار

ماده ۱۰

کارفرما و رانندگان باید از یک طرف، عملکرد صحیح و استفاده درست از دستگاه کنترل و کارت راننده، در زمانی که از راننده خواسته می‌شود یک وسیله نقلیه مجهز به دستگاه کنترل، مطابق با پیوست 1B، را هدایت کند را تضمین کنند.

ماده ۱۱^{۳۳}

۱. کارفرما، باید با توجه به این واقعیت که این برگه‌ها طبیعتاً شخصی هستند، طول دوره سرویس، و الزام احتمالی برای جایگزین کردن برگه‌های آسیب‌دیده، یا ضبط شده توسط افسر بازرسی مجاز، به تعداد کافی برگه ثبت برای رانندگان وسایل نقلیه مجهز به دستگاه کنترل، مطابق با پیوست ۱ صادر کند. کارفرما باید تنها برای مدل تایید شده، مناسب برای استفاده در دستگاه کنترل نصب‌شده بر روی وسیله نقلیه، برای رانندگان برگه صادر می‌کند.
- وقتی وسیله نقلیه به یک دستگاه کنترل، مطابق با پیوست 1B، مجهز شده‌باشد، کارفرما و راننده باید با توجه به مدت دوره خدمت، تضمین کنند که چاپ مورد درخواست موضوع پیوست 1B در صورت بازرسی به درستی عمل می‌کند.
۲. (الف) مجری باید برگه‌های ثبت و نسخه‌های چاپی را، هرزمان که نسخه‌های چاپی برای تطبیق با ماده ۱۲، بند ۱ تهیه شده باشند، به ترتیب زمانی و به شکلی خوانا به مدت حداقل یک سال پس از استفاده، بایگانی کند؛ و، در صورت درخواست، کپی آنها

را به رانندگان مربوطه بدهد. مجری همچنین باید، در صورت درخواست، کپی‌هایی از اطلاعات دانلود شده از کارت‌های راننده و برگه‌های چاپ شده از این کپی‌ها در اختیار رانندگان مربوطه قرار دهد. برگه‌های ثبت، نسخه‌های چاپی و اطلاعات دانلود شده را باید در صورت درخواست افسر کنترل مجاز تهیه کرده و تحویل داد.

(ب) مجری، که در چهارچوب این توافقنامه، از وسایل نقلیه مجهز به دستگاه کنترل، مطابق با پیوست 1B ضمیمه حاضر استفاده می‌کند:

(i) تضمین می‌کند اطلاعات دستگاه وسیله نقلیه و کارت راننده در دوره‌های منظم تعیین شده توسط طرف متعاقد متناوبا دانلود می‌شود؛ و نیز برای اطمینان از این که همه اطلاعات مربوط به فعالیت‌های انجام شده، بوسیله یا برای آن مسئول دانلود شده‌است، اطلاعات مربوطه متناوبا دانلود می‌شوند؛

(ii) تضمین می‌کند که همه داده‌های دانلود شده از واحد وسیله نقلیه و کارت راننده حداقل ۱۲ ماه پس از ثبت بایگانی می‌شود؛ و در صورت درخواست افسر بازرسی، مستقیما یا از راه دور، توسط شرکت مجری در دسترس خواهد بود. برای اهداف این بند فرعی «دانلود شده» را می‌توان مطابق با تعریف مندرج در پیوست 1B بخش I نکته (ق) تفسیر کرد. ۳. کارت راننده، بنا به تعریف پیوست 1B، باید بنا به درخواست راننده توسط مقام ذیصلاح طرف متعاقد محل اقامت معمول راننده صادر شود.

طرف متعاقد می‌تواند از رانندگان موضوع مفاد توافقنامه، که به‌طور معمول در قلمروی او اقامت دارند، بخواهد کارت رانندگی داشته باشند.

(الف) برای اهداف این توافقنامه «محل اقامت معمول» یعنی جایی که شخص معمولاً، یعنی حداقل ۱۸۵ روز از هر تقویم سالی، به دلایل پیوندهای شخصی و شغلی، و در صورت نبود پیوند شغلی، به دلیل پیوندهای شخصی، که ارتباط نزدیک بین شخص و محل زندگی را نشان می‌دهد، در آنجا زندگی می‌کند. محل اقامت نرمال یک شخص، که پیوندهای شغلی او در محلی متفاوت از پیوندهای شخصی او قرار دارد، و متناوبا در محل‌های مختلفی، در دو یا بیشتر از کشورهای متعاقد زندگی می‌کند، را باید محل پیوندهای شخصی او در نظر گرفت؛ مشروط بر این که این شخص به‌طور منظم به آنجا برگردد. این شرط آخر، در مورد کسی که برای انجام یک کار در زمان مشخص در یک کشور متعاقد زندگی می‌کند، الزامی نیست.

(ب) رانندگان باید به هر وسیله مناسب، مانند کارت هویت یا هر سند معتبر دیگر، مدارکی دال بر محل اقامت معمول خود، ارائه دهند.

(ج) وقتی مقام ذیصلاح طرف متعاقد صادرکننده کارت راننده، در مورد اعتبار یکی از مدارک اقامت معمول راننده، بنا به

نکته (ب) یا برای کنترل‌های خاص تردید دارد، باید اطلاعات یا شواهد بیشتری مطالبه کند.

(د) مقام ذیصلاح طرف متعاقد صادرکننده، تاحدممکن، تضمین می‌کند متقاضی کارت رانندگی معتبر دیگری ندارد.

۴. (الف) مقام ذیصلاح طرف متعاقد، کارت راننده را مطابق با مفاد پیوست 1B شخصی سازی می‌کند.

دوره اعتبار اداری کارت راننده بیش از پنج سال نخواهد بود.

راننده می‌تواند تنها یک کارت راننده معتبر داشته‌باشد. راننده مجاز است تنها از کارت راننده شخصی خود استفاده کند. راننده نمی‌تواند از کارت راننده معیوب یا تاریخ گذشته استفاده کند.

وقتی یک کارت راننده، برای جایگزینی با کارت قبلی، صادر شد، کارت جدید باید همان شماره کارت قبلی را داشته‌باشد، اما ایندکس یک شماره افزایش می‌یابد. مقام صادرکننده باید اسناد کارت‌های راننده صادرشده معیوب، مفقود یا سرقت شده را، برای یک دوره حداقل معادل دوره اعتبار آنها، بایگانی کند.

اگر کارت راننده آسیب دیده، بد عمل می‌کند یا مفقود شده و یا به سرقت رفته‌است، این مقام، ظرف پنج روز کاری از دریافت جزئیات درخواست، یک کارت جایگزین با همان اثر تامین می‌کند.

در صورت تقاضا برای تجدید کارتی که تاریخ انقضای آن نزدیک است، این مقام یک کارت جدید قبل از تاریخ انقضا تامین می‌کند؛

مشروط بر این که تقاضا در محدوده زمانی مندرج در چهارمین بند فرعی ماده ۱۲ (۱)، ارسال شده‌باشد.

(ب) کارت‌های راننده تنها برای متقاضیان موضوع مفاد این توافقنامه صادر می‌شود.

(ج) کارت راننده شخصی است؛ و نباید، در دوره اعتبار رسمی، آن به هر دلیلی ضبط یا تعلیق شود؛ مگر این که مقام ذیصلاح یک طرف متعاقد متوجه شود که کارت جعل شده یا راننده از کارتی استفاده می‌کند که متعلق به خودش نیست، یا کارت براساس اطلاعات غلط و/ یا اسناد جعلی اخذ شده‌است. اگر طرف متعاهدی، غیر از طرف متعاقد صادرکننده، اقدامات ضبط یا تعلیق را انجام دهد، کارت را به مقامات طرف متعاقد صادرکننده عودت داده و دلایل بازگرداندن آن را بیان می‌کنند.

(د) کارت‌های راننده صادر شده توسط طرفین متعاقد متقابلاً به رسمیت شناخته می‌شوند.

اگر دارنده کارت راننده صادر شده توسط یک طرف متعاقد محل اقامت نرمال خود را در کشور متعاقد دیگری قرار داده‌باشد، می‌تواند برای تعویض کارت خود با کارت معادل دیگر درخواست دهد؛ طرف متعاهدی، که این تعویض را انجام می‌دهد، وظیفه دارد در صورت لزوم بررسی کند که آیا کارت تولید شده هنوز معتبر است یا خیر.

طرفین متعاهدی که معاوضه انجام می‌دهند، کارت قبلی را به مقامات طرف متعاقد صادرکننده بازگردانده و دلایل این کار خود را بیان می‌کنند.

(ه) وقتی یک طرف متعاقد یک کارت راننده را تعویض یا جایگزین می‌کند، این تعویض یا جایگزینی، و هر تعویض یا نوسازی متعاقب دیگر باید در آن کشور متعاقد ثبت شود.

(و) طرفین متعاقد باید همه‌نوع اقدامات لازم برای پیشگیری از هرگونه جعل کارت‌های راننده احتمالی را اتخاذ کنند.

۵. طرفین متعاقد اطمینان می‌دهند که داده‌های لازم برای نظارت، مطابق با توافقنامه حاضر توسط ابزار کنترل مطابق با پیوست 1B این ضمیمه به مدت ۳۶۵ روز پس از تاریخ ثبت آنها، ثبت و ذخیره می‌شود؛ و تحت شرایطی که ایمنی و صحت داده‌ها را تضمین می‌کند در دسترس خواهند بود.

طرفین متعاقد باید هرگونه اقدام لازم را اتخاذ کنند تا، اطمینان حاصل شود، فروش مجدد یا از کار افتادن یک دستگاه کنترل، بویژه، نمی‌تواند مانع کارایی رضایتبخش این بند شود.

ماده ۱۲، ۳

۱. رانندگان نباید از برگه‌های کنترل یا کارت راننده کشیف یا آسیب‌دیده استفاده کنند. برگه‌ها و کارت راننده باید برای این منظور بخوبی نگهداری شوند.
در صورت آسیب دیدن یک برگه یا کارت راننده‌ای که اطلاعات در آنها ثبت شده‌است، راننده برگه یا کارت راننده آسیب‌دیده را، به یک برگه اضافی یا یک برگه مناسب که برای جایگزینی استفاده شده، پیوست می‌کند.
چنانچه کارت راننده آسیب‌دیده، درست کار نمی‌کند، مفقود شده یا به سرقت رفته‌است، راننده باید، ظرف مدت هفت روز تقویمی، برای جایگزینی آن، به مقامات ذیصلاح طرف متعاقدی که معمولاً در آنجا اقامت دارد، درخواست دهد.
در صورتی که راننده مایل است کارت راننده خود را تمدید کند، درخواست خود را، حداکثر ظرف مدت ۱۵ روز قبل از انقضای تاریخ کارت، به مقامات ذیصلاح طرف متعاقدی که به طور معمول در آنجا اقامت دارد، تحویل دهد.
۲. (الف) رانندگان باید هر روزی که رانندگی می‌کنند، از لحظه به دست گرفتن وسیله نقلیه، از برگه‌های ثبت یا کارت راننده استفاده کنند. برگه ثبت یا کارت راننده نباید، قبل از پایان دوره کاری روزانه ضبط شود؛ مگر در مواردی که توقیف آن مجاز است. هیچ برگ ثبت یا کارت راننده‌ای نباید، در دوره‌ای طولانی‌تر از دوره مورد نظر، استفاده شود.
چنانچه در وسیله نقلیه مجهز به دستگاه کنترل مطابق با پیوست 1B بیش از یک راننده حضور دارند، هر راننده باید اطمینان حاصل کند که کارت راننده او به‌درستی در سرعت‌نگار قرار گرفته‌است.
(ب) هرگاه، در نتیجه دور بودن از وسیله نقلیه، راننده قادر به استفاده از دستگاه کنترل نصب شده در وسیله نقلیه نباشد، دوره‌های زمانی مشخص شده در بند ۳، مورد دوم، (ب)، (ج) و (د) زیر باید:
(i) اگر وسیله نقلیه به ابزار کنترل مطابق با پیوست ۱ مجهز است، به صورت دستی یا با ثبت اتوماتیک یا سایر ابزار، خوانا و بدون کشیف کردن برگه، در برگه ثبت وارد شود؛ یا
(ii) اگر وسیله به ابزار کنترل مطابق با پیوست 1B مجهز است، با ابزار ورود دستی موجود در وسیله ثبت در کارت راننده وارد شود.

(ج) رانندگان باید برگه‌های ثبت را، در صورت لزوم و در صورت حضور بیش از یک راننده، در وسیله نقلیه اصلاح کنند؛ به‌نحوی که اطلاعات موضوع بند ۳، دومین مورد، (ب)، (ج) و (د)، زیر در برگه ثبت راننده‌ای که در حال رانندگی است، ثبت شود.

۳. رانندگان باید:

- اطمینان یابند که زمان ثبت شده روی برگه با زمان رسمی کشور ثبت وسیله نقلیه مطابقت دارد؛
- مکانیزم سوئیچ را به‌گونه‌ای تنظیم کنند که دوره های زمانی زیر جداگانه و مجزا ثبت شود:

a. زیر علامت  یا  ^{۳۵} زمان رانندگی

b. زیر نشانه  یا  ^{۳۶} سایر دوره های کاری

c. زیر نشانه  یا  ^{۳۷} سایر دوره‌های در دسترس بودن؛ از جمله:

- زمان انتظار، که عبارتست از دوره‌ای که در آن راننده باید تنها برای پاسخگویی به فراخوان برای شروع یا ادامه رانندگی یا انجام سایر کارها در پست خود باقی بماند،
- زمان مصرف شده در کنار راننده وقتی وسیله نقلیه در حرکت است؛
- زمان مصرف شده در خوابگاه، وقتی وسیله نقلیه در حال حرکت است.

d. زیر نشانه  یا  ^{۳۸} تنفس در کار و دوره استراحت روزانه

۴. همه طرفین متعاقد ثبت تمام دوره‌های موضوع بند ۳، مورد دوم (ب) و (ج) زیر نشانه  در برگه ثبت مورد استفاده در وسیله نقلیه ثبت شده در قلمروی خود را مجاز می‌دانند.

۵. هر یک از خدمه مرتبط باید اطلاعات زیر را در برگه ثبت خود وارد نمایند:

(الف) در شروع استفاده از برگه - نام و نام خانوادگی؛

(ب) تاریخ و مکان شروع و پایان استفاده از برگه؛

(ج) شماره ثبت وسیله‌نقلیه‌ای که در آن مشغول کار است؛ هم در شروع اولین مسافرت ثبت شده در برگه و سپس، در صورت

تغییر وسیله نقلیه، در طول استفاده از برگه ثبت؛

^{۳۵} نشانه‌های مورد استفاده در سرعت نگار دیجیتالی

^{۳۶} نشانه‌های مورد استفاده در سرعت نگار دیجیتالی

^{۳۷} نشانه‌های مورد استفاده در سرعت نگار دیجیتالی

^{۳۸} نشانه‌های مورد استفاده در سرعت نگار دیجیتالی

(د) خواندن کیلومتر شمار

- در شروع اولین سفر ثبت شده روی برگه،
- در پایان آخرین سفر ثبت شده روی برگه،
- در صورت تغییر وسیله نقلیه در طول یک روز کاری (خواندن روی وسیله نقلیه‌ای که در آن مشغول کار بود و خواندن روی وسیله نقلیه‌ای که در آن مشغول کار است)؛

(ه) در صورت نیاز، زمان هرگونه تغییر وسیله نقلیه.

۵. مکرر راننده باید در دستگاه کنترل، مطابق با پیوست 1B، سمبل‌های کشورهایی که در آنها دوره کاری روزانه را شروع کرده و خاتمه می‌دهد را وارد کند.

راننده باید ورود داده‌های فوق را فعال نماید. این کار می‌تواند کاملاً به صورت دستی یا، در صورتی که دستگاه کنترل به سیستم ردیابی ماهواره‌ای متصل است، به صورت اتوماتیک انجام شود.

۶. دستگاه کنترل مشخص شده در پیوست ۱ باید به گونه‌ای طراحی شود که برای افسر بازرسی مجاز این امکان وجود داشته‌باشد که، در صورت نیاز پس از بازکردن دستگاه، اطلاعات ثبت شده مربوط به نه ساعت قبل از زمان بازرسی را بدون ایجاد تغییر شکل دائمی، آسیب یا کثیف کردن برگه، بخواند.

علاوه‌براین، دستگاه باید به گونه‌ای طراحی شود که بتوان بدون باز کردن دستگاه ثبت اطلاعات را تایید کرد.

۷. (الف) در صورتی که راننده وسیله نقلیه‌ای، مجهز به ابزار کنترل مطابق با پیوست ۱ را هدایت می‌کند، باید بتواند در صورت درخواست افسر بازرسی موارد زیر را تحویل دهد:

(i) برگه‌های ثبت هفته جاری و برگه‌های استفاده‌شده توسط راننده در ۱۵ روز تقویمی گذشته،

(ii) کارت راننده، در صورت دارا بودن؛ و

(iii) هرگونه ثبت دستی و نسخه چاپی ایجاد شده در هفته جاری و ۱۵ روز تقویمی گذشته، مطابق الزامات این توافقنامه.

از تاریخ درخواست مشخص شده در ماده ۱۳ مکرر این توافقنامه، دوره زمانی اشاره شده تحت (i) و (iii) روز جاری و ۲۸ روز تقویمی گذشته را پوشش می‌دهد.

(ب) در صورتی که راننده وسیله نقلیه مجهز به دستگاه کنترل، مطابق با پیوست 1B را هدایت می‌کند، باید بتواند در صورت درخواست افسر بازرسی موارد زیر را تحویل دهد:

(i) کارت راننده‌ای که متعلق به او است؛

(ii) هرگونه ثبت دستی یا نسخه چاپی ایجاد شده در هفته جاری و ۱۵ روز تقویمی گذشته، مطابق الزامات این توافقنامه؛

(iii) برگه‌های ثبت مربوط به دوره مشابهی که در بند فرعی قبل به آن اشاره شد؛ و او وسیله نقلیه مجهز به دستگاه

کنترل، مطابق با پیوست ۱ را هدایت کرده‌است.

از تاریخ درخواست مشخص شده در ماده ۱۳ مکرر این توافقنامه، دوره زمانی اشاره شده تحت (ii) روز جاری و ۲۸ روز تقویمی گذشته را شامل می‌شود.

(ج) افسر بازرسی مجاز می‌تواند، با بررسی برگه‌های ثبت، داده‌های نمایش یا ثبت شده بوسیله ابزار کنترل یا کارت راننده، مطابقت

با توافقنامه را کنترل کند. در صورت عدم موفقیت این روش، با بررسی هرگونه سند دیگری که عدم تطابق با یکی از مفاد

مندرج در ماده ۱۳ (۲) و (۳) را توجیه می‌کند، این تطابق مورد بررسی قرار می‌گیرد.

۸. جعل، تخریب یا نابودکردن داده‌های ضبط شده بر روی برگه ثبت، ذخیره شده در ابزار کنترل یا بر روی کارت راننده، یا نسخه-

چاپی ابزار کنترل، آن گونه که در پیوست 1B آمده، ممنوع است. همچنین هرگونه دستکاری دستگاه کنترل، برگه ثبت

یا کارت راننده که باعث می‌شود داده‌ها و/یا اطلاعات چاپ شده جعل، نابود یا تخریب شود، ممنوع است. هیچ وسیله‌ای

که بتوان برای دستکاری های ذکر شده از آنها استفاده کرد نباید در وسیله نقلیه موجود باشد.

ماده ۱۳^{۳۹}

۱. در صورت خرابی یا عملکرد نادرست ابزار کنترل، کارفرما، به محض فراهم شدن شرایط، باید آن را توسط یک کارشناس یا

کارگاه مورد تایید تعمیر نماید.

اگر وسیله نقلیه را نمی‌توان در دوره زمانی یک هفته، از روز خرابی یا از زمان کشف عملکرد نادرست به شرکت بازگرداند،

تعمیر باید در مسیر انجام شود.

۲.(الف) در زمانی که ابزار غیر قابل استفاده است یا بد کار می‌کند، راننده باید روی برگه یا برگه‌های ثبت، یا روی یک برگه مناسب

که به برگه ثبت یا کارت راننده الحاق می‌شود، علامت بزند؛ و روی آن داده‌هایی که شناسایی او را امکان پذیر می‌سازد(نام و شماره

گواهینامه رانندگی یا نام و شماره کارت رانندگی)، به همراه امضا، همه اطلاعات دوره‌های مختلف زمانی، که به درستی بر روی ابزار

کنترل ثبت یا چاپ نشده‌اند، را وارد نماید.

(ب) در صورتی که کارت راننده آسیب دیده یا بد کار می‌کند، یا مفقود شده یا به سرقت رفته‌است، یا در اختیار راننده نیست،

راننده باید:

(i) در شروع سفر، جزئیات وسیله نقلیه ای که هدایت آن را به عهده دارد را چاپ کرده و وارد نسخه چاپی کند:

- جزئیاتی که شناسایی راننده را امکان پذیر می سازد(نام و شماره گواهینامه رانندگی یا نام و شماره کارت

رانندگی)؛ به همراه امضای او؛

- دوره های مورد اشاره در ماده ۱۲، بند ۳، مورد دوم، نکته (ب)، (ج) و (د)؛

(ii) در پایان سفر، اطلاعات مربوط به دوره زمانی ثبت شده بوسیله ابزار کنترل را چاپ کند، دوره های کار دیگر، در دسترس

بودن و استراحت انجام شده از شروع سفر، در صورتی که بوسیله سرعت نگار ثبت نشده باشد، را ثبت کند؛ و روی آن سند

جزئیاتی که شناسایی راننده را امکان پذیر می سازد(نام و شماره گواهینامه رانندگی یا نام و شماره کارت رانندگی)؛ شامل

امضا را علامت بزند.

۳. اگر کارت راننده آسیب دیده یا بد کار می کند، راننده باید آن را، به مقام ذیصلاح کشور متعاهدی که به طور معمول در آنجا اقامت

دارد، بازگرداند. سرقت کارت راننده باید، در اطلاعیه رسمی به اطلاع مقام ذیصلاح کشوری که سرقت در آنجا واقع شده، برسد.

مفقود شدن کارت راننده باید، در یک اعلامیه رسمی به مقامات ذیصلاح طرف متعاهد صادرکننده کارت و مقامات ذیصلاح

کشور متعاهدی که راننده در آن اقامت دارد، در صورتی که این دو متفاوتند، گزارش شود.

راننده می تواند بدون کارت، به مدت حداکثر ۱۵ روز تقویمی یا در صورتی که لازم است وسیله نقلیه به شرکت بازگردانده شود،

برای مدتی طولانی تر رانندگی کند؛ مشروط براین که بتواند غیرممکن بودن تهیه یا استفاده از کارت در این دوره را ثابت کند.

در صورتی که مقامات طرف متعاهدی که راننده به طور معمول در آن اقامت دارد با مقامات کشور صادرکننده کارت تفاوت

دارند، و درجایی که از کشور صادرکننده درخواست تمدید، جایگزینی یا تعویض کارت راننده می شود، باید دلایل دقیق برای

تمدید، جایگزینی یا تعویض، به اطلاع مقامات کشور صادرکننده برسد.

ماده ۱۴

۱. طبق ماده ۱۳، بتد ۲ (ب) این توافقنامه، رانندگانی که وسیله نقلیه ثبت شده در یک کشور متعاهد را هدایت می کنند، و

مقامات ذیصلاح هنوز نتوانسته اند برای آنها کارت راننده صادر کنند؛ و در زمان دوره انتقال موضوع بند ۱ این ماده، با وسیله

نقلیه مجهز به دستگاه کنترل دیجیتالی، مطابق با پیوست 1B این ضمیمه، در مسیر بین المللی رانندگی می کنند، باید بتوانند

در صورت درخواست افسر بازرسی نسخه های چاپی و/ یا برگه های ثبت هفته جاری و در هر مورد، نسخه چاپی و/ یا برگه

ثبت آخرین روزی که در هفته قبل رانندگی کرده اند، را تحویل دهند.

۲. بند ۱، رانندگان وسایل نقلیه ثبت شده در کشوری که استفاده از کارت رانندگی اجباری است، را شامل نمی‌شود. اگرچه، رانندگان باید، در صورت درخواست افسر بازرسی، نسخه چاپی ارائه دهند.
۳. در نسخه‌های چاپی موضوع بند ۱ باید جزئیاتی که شناسایی راننده را امکان‌پذیر می‌سازد (نام و شماره گواهینامه رانندگی یا نام و شماره کارت رانندگی)؛ شامل امضای آنها را علامت زد.

پیوست ۴۰۱

الزامات ساخت، آزمایش، نصب و بازرسی

I. تعاریف

در این پیوست

- (الف) «دستگاه کنترل» به معنای وسیله‌ای است که برای نصب در وسایل نقلیه جاده‌ای طراحی شده است؛ تا به طور اتوماتیک و نیمه اتوماتیک جزئیات حرکت این وسایل و دوره‌های کاری معین رانندگان آنها را نشان داده و ثبت نماید؛
- (ب) «برگه ثبت» برگه‌ای است که برای پذیرش و نگهداری داده‌های ثبت شده در ابزار کنترل قرار داده می‌شود؛ و دستگاه علامت‌گذاری دستگاه کنترل، اطلاعات لازم را به طور مستمر، بر روی آن ثبت می‌کند؛
- (ج) « ثابت ابزار کنترل» شاخص عددی سیگنال‌های ورودی مورد نیاز برای نشان‌دادن و ثبت مسافت طی شده ۱ کیلومتر است؛ این ثابت باید یا برحسب چرخش در کیلومتر ($k = \dots \text{rev/km}$)، یا برحسب ضربان در کیلومتر ($k = \dots \text{imp/km}$) باشد؛
- (د) «ضریب شاخص وسیله نقلیه» شاخص عددی سیگنال خروجی است؛ که بوسیله بخشی از وسیله نقلیه، که آن را به دستگاه کنترل متصل می‌سازد (گیربکس شفت خروجی یا محور)، در زمانی که وسیله نقلیه مسافت یک کیلومتر اندازه‌گیری شده در

شرایط آزمایشی نرمال را می‌پیماید، منتشر می‌شود (به بخش VI بند ۴ این پیوست رجوع کنید). ضریب شاخص یا برحسب چرخش در کیلومتر ($W = \text{rev/km}$) یا بحسب ضربان در کیلومتر ($W = \dots \text{imp/km}$) بیان می‌شود؛

(ه) «محیط موثر لاستیک چرخ» میانگین مسافت طی شده بوسیله چندین چرخ متحرک وسیله نقلیه (چرخ‌های رانندگی) در یک چرخش کامل است. اندازه‌گیری این مسافت باید تحت شرایط آزمایشی نرمال انجام شود (به بخش VI بند ۴ این پیوست رجوع کنید) و به شکل $1 = \dots \text{mm}$ بیان می‌شود.

II. مشخصات کلی و عملکرد ابزار کنترل

ابزار کنترل باید بتواند موارد زیر را ثبت کند:

۱. مسافت طی شده وسیله نقلیه؛
 ۲. سرعت وسیله نقلیه؛
 ۳. زمان رانندگی؛
 ۴. سایر دوره‌های کار یا در دسترس بودن؛
 ۵. تنفس از کار و دوره‌های استراحت روزانه؛
 ۶. باز کردن دستگاه حاوی برگه ثبت؛
 ۷. درمورد دستگاه کنترل الکترونیکی، که با سیگنال‌هایی عمل می‌کند که به صورت الکتریکی از سنسور سرعت و مسافت منتقل می‌شود، هروقفه متجاوز از ۱۰۰ میلی ثانیه در منبع تغذیه ابزار ثبت (به جز روشنایی)، در منبع تغذیه سنسور سرعت و مسافت و هرگونه وقفه در سیگنال، به سنسور سرعت و مسافت منتقل می‌شود.
- درمورد وسایل نقلیه‌ای که توسط دو راننده هدایت می‌شود، دستگاه کنترل باید بتواند همزمان، اما جداگانه و در دو برگه مجزا، جزئیات دوره‌های لیست شده تحت ۳،۴ و ۵ را ثبت کند.

III. الزامات ساخت برای دستگاه کنترل

A. نکات کلی

۱. دستگاه کنترل باید حاوی موارد زیر باشد:

(الف) ابزار دیداری نشان‌دهنده:

- مسافت طی شده (ثبت‌کننده مسافت)،

- سرعت (سرعت‌نگار)،

- زمان (ساعت).

(ب) ابزارهای ثبت شامل:

- ثبت کننده مسافت طی شده،

- ثبت کننده سرعت،

- یک یا بیشتر ثبت کننده زمان برای اجرای الزامات مندرج در بخش 4 C III .

(ج) یک وسیله نشانه‌گذاری که روی برگه ثبت موارد زیر را به‌طور مجزا نشان می‌دهد:

- باز شدن جعبه حاوی برگه،

- برای دستگاه کنترل الکترونیکی، آن‌طور که در نکته ۷ بخش II مشخص شد، هرگونه وقفه بیش از ۱۰۰

میلی ثانیه در منبع ذخیره دستگاه کنترل (به جز روشنایی)، در زمان روشن کردن مجدد منبع ذخیره،

- برای دستگاه کنترل الکترونیکی، آن‌گونه که در نکته ۷ بخش II مشخص شد، هرگونه وقفه بیش از ۱۰۰

میلی ثانیه در منبع ذخیره سنسور سرعت و مسافت و هرگونه وقفه در سیگنال منتهی به سنسور مسافت و سرعت.

۲. افزودن هرگونه تجهیزات اضافی به تجهیزات نامبرده بالا نباید در عملکرد صحیح دستگاه‌های اجباری یا خواندن آنها تداخل ایجاد کند.

دستگاه کنترل باید برای تایید تکمیلی به همراه هرگونه دستگاه‌های اضافی تحویل داده‌شود.

۳. مواد

(الف) همه قطعات تشکیل دهنده دستگاه کنترل باید از موادی با استحکام و قدرت مکانیکی کافی و ویژگی‌های

مغناطیسی و الکتریکی ثابت ساخته شده باشند.

(ب) هرگونه تغییر در قطعات تشکیل دهنده دستگاه کنترل یا ماهیت مواد مورد استفاده در ساخت آن باید، قبل از اعمال

در ساخت، برای تایید به اطلاع مقامی که برای دستگاه کنترل تاییدیه مدل صادر کرده‌است، رسیده‌شود.

۴. ارزیابی مسافت طی شده

مسافت طی شده را می‌توان به یکی از دو روش زیر اندازه‌گیری و ثبت کرد:

- به گونه‌ای که حرکت به جلو و عقب را شامل شود؛ یا

- به گونه‌ای که تنها حرکت به جلو را شامل شود.

ثبت حرکات به سمت عقب نباید به هیچ‌وجه بر شفافیت و صحت سایر موارد ثبت شده تاثیر بگذارد.

۵. اندازه‌گیری سرعت

(الف) محدوده اندازه‌گیری سرعت باید همانطور باشد که در گواهینامه تایید نوع آمده است.

(ب) فرکانس طبیعی و ساییدگی دستگاه اندازه‌گیری باید به گونه‌ای باشد که ابزار نشان‌دهنده و ثبت کننده سرعت

بتواند، در محدوده اندازه‌گیری، تغییرات شتابی تا 2 m/s^2 ، را در حیطه محدودیت‌های پذیرفته‌شده، دنبال کند.

۶. اندازه‌گیری زمان (ساعت)

(الف) کنترل مکانیسم تنظیم ساعت باید داخل یک جعبه، حاوی برگه ثبت، واقع شده باشد؛ هرگونه بازکردن این جعبه

باید اتوماتیک‌وار در برگه ثبت منعکس شود.

(ب) اگر مکانیسم حرکت به جلو برگه ثبت بوسیله ساعت کنترل می‌شود، مدت زمانی که ساعت، پس از خرابی

کامل، به درستی کار می‌کند باید حداقل ۱۰٪ بزرگتر از زمان ثبت مربوط به حداکثر بار برگه دستگاه باشد.

۷. روشنایی و حفاظت

(الف) ابزارهای دیداری دستگاه کنترل باید با روشنایی مناسبی که خیره‌کننده نباشد، تامین شود.

(ب) در شرایط نرمال استفاده، همه قطعات داخلی دستگاه کنترل باید درمقابل رطوبت و گرد و غبار محافظت شود. علاوه

براین باید، با استفاده از جعبه‌های قابل مهر و موم، درمقابل دستکاری مقاوم شود.

B. ابزار دیداری

۱. نشانگر مسافت طی شده (ثبت کننده مسافت)

(الف) ارزش کوچکترین درجه بر روی دستگاه کنترل نشان دهنده مسافت طی شده باید 0.1 کیلومتر باشد. ارقام نشان دهنده هکتومتر باید به وضوح از ارقام نشان دهنده کل کیلومتر قابل تشخیص باشد.

(ب) ارقام روی ثبت کننده مسافت باید به وضوح خوانا بوده و ارتفاع ظاهری حداقل 4 mm باشد.

(ج) ثبت کننده فاصله باید بتواند حداقل $99/999/9$ کیلومتر را بخواند.

۲. نشانگر سرعت (سرعت نگار)

(الف) در محدوده اندازه گیری، مقیاس سرعت باید به طور یکنواخت به شکل ۱، ۲، ۵ یا ۱۰ کیلومتر در ساعت مدرج شود.

ارزش درجه گزاری سرعت (فاصله بین دو نشانه متوالی) نباید از 10% ماکزیمم سرعت نشان داده شده در مقیاس بیشتر باشد.

(ب) محدوده مشخص شده، فراتر از آن مقیاس، نیازی به نشانه گزاری با ارقام ندارد.

(ج) طول هر فاصله روی مقیاس، که نشان دهنده تفاوت سرعت ۱۰ کیلومتر در ساعت است، الزاماً، نباید کمتر از ۱۰ میلیمتر باشد.

(د) روی یک نشانگر با یک سوزن، فاصله بین سوزن و صفحه دستگاه کنترل، الزاماً، نباید از ۳ میلیمتر بیشتر باشد.

۳. نشانگر زمان (ساعت)

نشانگر زمان باید از خارج از دستگاه کنترل قابل مشاهده بوده و امکان خواندن، بسادگی و به وضوح و بدون ابهام را داشته باشد.

C. ابزار ثبت

۱. نکات کلی

(الف) لازم است همه تجهیزات، برگه ثبت به هر شکلی که باشد (نوار یا دیسک)، نشانه‌ای داشته باشد که بتوان برگه ثبت را به-

درستی وارد کرد؛ به گونه‌ای که اطمینان حاصل شود زمان نمایش داده شده روی ساعت با زمان بندی روی برگه مطابقت دارد.

(ب) مکانیسمی که برگه ثبت را حرکت می دهد، الزاماً، باید به گونه‌ای باشد که اطمینان حاصل شود برگه ثبت، بدون

اثر گزاری، حرکت می کند؛ و می توان آن را آزادانه وارد یا خارج کرد.

(ج) برای برگه‌های ثبتی که به شکل دیسک هستند، دستگاه حرکت به جلو باید با مکانیسم ساعت کنترل شود. در این صورت،

حرکت چرخشی برگه باید مداوم و یکنواخت، و حداقل سرعت ۷ میلیمتر در ساعت، اندازه گیری شده در کناره داخلی حلقه نشانه گزاری حاشیه منطقه ثبت سرعت، باشد.

درمورد ابزاری که به شکل نوار هستند، و دستگاه حرکت به جلو برگه با مکانیسم ساعت کنترل می‌شود، سرعت خطی حرکت به جلو باید حداقل ۱۰ میلیمتر در ساعت باشد.

(د) ثبت مسافت طی شده، سرعت وسیله نقلیه و بازکردن جعبه حاوی برگه یا برگه‌های ثبت، الزاماً، باید اتوماتیک باشد.

۲. ثبت مسافت طی شده

(الف) هرکیلومتر از مسافت طی شده باید روی برگه ثبت، با اختلاف حداقل ۱ میلیمتر در مختصات مربوطه، نمایش داده‌شود.

(ب) حتی در سرعت‌های بالاتر از مرز محدوده اندازه‌گیری، ثبت مسافت‌ها باید به‌وضوح خوانا باشد.

۳. ثبت سرعت

(الف) برگه ثبت به هر شکلی که باشد، سوزن ثبت سرعت الزاماً باید به شکلی نرمال، در یک خط مستقیم و در زاویه راست نسبت به جهت حرکت برگه ثبت، حرکت کند.

اگرچه، سوزن، در صورتی که شرایط زیر محقق شود، می‌تواند حرکت منحنی داشته باشد:

- رد ایجاد شده توسط سوزن الزاماً باید به محیط متوسط (در صورتی که برگه‌ها به شکل دیسک هستند) یا به محور)

در صورتی که برگه‌ها نواری هستند) منطقه ثبت سرعت عمود باشد.

- برگه ثبت سرعت به هر شکلی که هست، نسبت بین شعاع انحنای رد ایجادشده توسط سوزن و عرض منطقه ثبت

سرعت الزاماً نباید کمتر از $2/4$ تا ۱ باشد.

- نشانه‌های روی مقیاس زمانی الزاماً باید، به شکل یک منحنی با همان شعاع رد کشیده شده توسط سوزن، از منطقه

ثبت عبور کند. فضاها بین نشانه‌ها بر روی مقیاس زمان باید دوره‌ای را نمایش دهد که از یک ساعت بیشتر نباشد.

(ب) لازم است هرگونه تغییر در سرعت ۱۰ کیلومتر در ساعت روی برگه، با اختلاف حداقل $1/5$ میلیمتر، بر روی مختصات

مربوطه نمایش داده شود.

۴. ثبت زمان

(الف) دستگاه کنترل، الزاماً، باید به گونه ای ساخته شده باشد که زمان رانندگی، همواره، به‌طور خودکار ثبت شود؛ و این امکان

وجود داشته باشد که در صورت نیاز یک سوئیچ دوره‌های زمانی زیر را جداگانه ثبت کند:

(i) زیر علامت  زمان رانندگی؛

(ii) زیر علامت  تمام دوره‌های دیگر کار؛

(iii) زیر علامت  سایر دوره‌های در دسترس بودن، از جمله:

- زمان انتظار، یعنی دوره‌ای که لازم است راننده، صرفاً برای پاسخگویی به هر نوع فراخوان برای ادامه رانندگی یا انجام کار دیگری، در پست خود باقی‌بماند؛

- زمان مصرف شده در کنار راننده، هنگامی که وسیله نقلیه در حرکت است؛

- زمان مصرف شده در خوابگاه، زمانی که وسیله نقلیه در حال حرکت است؛

(iv) زیر علامت  تنفس در کار و دوره استراحت روزانه.

هر یک از طرف‌های متعاقد می‌تواند اجازه دهد همه دوره‌های اشاره شده در بند (ii) و (iii) فوق، زیر علامت  ، روی برگه ثبت مورد استفاده در وسیله نقلیه ثبت شده در قلمروی او ضبط شود.

(ب) این امکان لزوماً باید وجود داشته باشد که بتوان با استفاده از شاخص‌های آثار ثبت شده، موقعیت نسبی آنها و در صورت لزوم، نشانه‌های مندرج در بند ۴ (الف)، به‌وضوح تمایز بین دوره‌های مختلف زمانی را تشخیص داد.

دوره‌های مختلف زمانی ثبت شده، باید بوسیله تفاوت بین ضخامت ردهای مربوطه ، یا بوسیله هر سیستم دیگری، که از نظر خوانابودن و سهولت تفسیر موارد ثبت شده، کارآیی مشابهی دارند، قابل تشخیص باشد.

(ج) در صورت حضور بیش از یک راننده، موارد ثبت شده در بند ۴ (الف) لزوماً باید در دو برگه جداگانه تهیه شود؛ به گونه‌ای که هر برگه به یک راننده اختصاص داشته‌باشد. در این صورت، لازم است حرکت به جلو هر یک از برگه‌ها یا با یک مکانیسم واحد یا بوسیله مکانیسم‌های هماهنگ جداگانه ثبت شود.

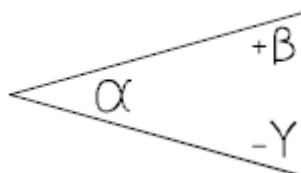
D. بستن دستگاه

۱. لازم است جعبه حاوی برگه یا برگه‌های ثبت و کنترل تنظیم ساعت قفل داشته‌باشد.

۲. هرگونه بازگشایی جعبه حاوی برگه یا برگه‌های ثبت و کنترل تنظیم ساعت، لزوماً، باید به‌صورت خودکار روی برگه یا برگه‌ها ثبت شود.

E. نشانه گذاری

۱. لازم است نشانه های زیر بر روی ابزار دستگاه کنترل مشاهده شود:
 - نزدیک ارقام نشان داده شده بوسیله ثبت کننده مسافت، واحد اندازه گیری مسافت، که با علامت اختصاری «km» نشان داده شده است،
 - نزدیک به مقیاس سرعت، نشانه «km/h»،
 - محدوده اندازه گیری سرعت سنج به شکل «Vmin...km/h, Vmax...km/h». در صورتی که این نشانه ها در پلاک توصیفی ابزار نمایش داده شده اند، این نشانه گذاری الزامی نیست.
- این الزامات برای دستگاه های کنترل تایید شده قبل از ۱۰ آگوست ۱۹۷۰، اعمال نمی شود.
۲. پلاک توصیفی الزاما باید داخل ابزار نصب شده باشد؛ به گونه ای که پس از نصب دستگاه کنترل، موارد زیر روی آن قابل مشاهده باشد:
 - نام و آدرس تولیدکننده ابزار،
 - شماره سازنده و سال تولید،
 - نشانه تاییدیه نوع دستگاه کنترل،
 - شاخص ثابت دستگاه به شکل «k = Rev/km» یا «k = imp/km»،
 - اختیارا، محدوده اندازه گیری سرعت، به شکل نشان داده شده در نکته ۱،
 - در صورتی که دستگاه، باتوجه به زاویه انحراف ابزار، این امکان را دارد که اطلاعاتی فراتر از تلورانس مجاز ارائه دهد، زاویه شیب به شکل زیر نمایش داده می شود:



که در آن α زاویه اندازه گیری شده از موقعیت افقی سطح جلویی (نصب شده در بالای قسمت راست) ابزار است؛ که دستگاه برای آن مدرج شده است، β و γ به ترتیب حداکثر انحراف مجاز بالا و پایین از زاویه درجه بندی α را نشان می دهند.

F. حداکثر تلورانس (ابزارهای ثبت و دیداری)

۱. روی میز آزمایش قبل از نصب:

(الف) مسافت طی شده:

۱٪ کمتر یا بیشتر از مسافت واقعی، در صورتی که مسافت حداقل ۱ کیلومتر باشد؛

(ب) سرعت

۳Km/h کمتر یا بیشتر از سرعت واقعی

(ج) زمان

هر روز دو دقیقه و حداکثر ۱۰ دقیقه برای هر هفت روز در صورتی که زمان کار ساعت، پس از کوک کردن مجدد، کمتر از آن زمان نباشد.

۲. در زمان نصب:

(الف) زمان طی شده:

۲٪ کمتر یا بیشتر از مسافت واقعی، در صورتی که حداقل ساعت ۱ کیلومتر باشد؛

(ب) سرعت:

۴Km/h کمتر یا بیشتر از سرعت واقعی؛

(ج) زمان:

دو دقیقه در هر روز، یا ۱۰ دقیقه هر هفت روز.

۳. در هنگام استفاده:

(الف) مسافت طی شده:

۴٪ کمتر یا بیشتر از مسافت واقعی، در صورتی که مسافت حداقل ۱ کیلومتر باشد؛

(ب) سرعت

6Km/h کمتر یا بیشتر از سرعت واقعی

(ج) زمان

هر روز دو دقیقه و حداکثر ۱۰ دقیقه برای هر هفت روز

۴. حداکثر تلورانس مندرج در بند ۱، ۲ و ۳ در دمای بین ۰ و ۴۰°C، که تقریباً نزدیک به دمای ابزار است، اعتبار دارد.

۵. اندازه‌گیری حداکثر تلورانس مندرج در بند ۲ و ۳ باید تحت شرایط مندرج در بخش VI انجام شود.

IV. برگه‌های ثبت

A. نکات کلی

۱. لازم است برگه‌های ثبت به گونه‌ای باشند که عملکرد عادی دستگاه را مختل نکنند؛ و اطلاعات ثبت شده در آنها ثابت،

خوانا و قابل تشخیص باشد.

لازم است ابعاد برگه‌های ثبت حفظ شود؛ و اطلاعات، در شرایط نرمال دمایی و رطوبتی ثبت شود.

علاوه بر این، لازم است هر کدام از خدمه این امکان را داشته باشند که، بدون آسیب‌رساندن و بدون تاثیر بر خوانایی اطلاعات، داده‌های

زیر را در برگه‌ها وارد نمایند:

(الف) در شروع استفاده از برگه - نام و نام خانوادگی؛

(ب) تاریخ و محل شروع و پایان استفاده از برگه؛

(ج) شماره ثبت هر وسیله نقلیه‌ای که، در آغاز اولین سفر ثبت شده روی برگه‌ها، و سپس در صورت تغییر وسیله نقلیه، در طول

استفاده از برگه، در آن مشغول کار بوده است؛

(د) عدد کیلومترشمار:

- در شروع اولین سفر ثبت شده بر روی برگه،

- در پایان آخرین سفر ثبت شده بر روی برگه،

- در صورت تغییر وسیله نقلیه در طول یک روز کاری (عدد کیلومترشمار وسیله نقلیه‌ای که در آن مشغول کار بوده-

است؛ و کیلومترشمار وسیله نقلیه‌ای که قرار است در آن کار کند)؛

(ه) زمان هر تغییر در وسیله نقلیه.

در شرایط نرمال، اطلاعات لزوماً باید حداقل به مدت یکسال خوانا باشند.

۲. برگه‌ها، به هر شکلی که باشند، لزوماً باید قابلیت ثبت اطلاعات، حداقل به مدت ۲۴ ساعت، را داشته باشند.

در صورتی که چند دیسک به یکدیگر متصل شده‌اند، تا ظرفیت ثبت مداوم داده‌ها، بدون دخالت کارکنان، افزایش یابد، دیسک‌های مختلف لزوماً باید به شکلی به یکدیگر وصل شوند که هیچگونه وقفه یا همپوشانی، در ثبت اطلاعات، هنگام انتقال از یک دیسک به دیسک دیگر، اتفاق نیافتد.

B. مناطق ثبت و درجه‌بندی آنها

۱. برگه‌های ثبت باید مناطق ثبت زیر را داشته باشند:
 - منطقه‌ای، منحصرًا برای اطلاعات مربوط به سرعت،
 - منطقه‌ای، منحصرًا، برای اطلاعات مربوط به مسافت طی شده،
 - یک یا دو منطقه برای اطلاعات مربوط به مدت رانندگی، سایر دوره‌های کار و دردسترس بودن برای تنفس از کار و دوره‌های استراحت رانندگان.
۲. لازم است منطقه ثبت سرعت به بخش‌های ۲۰ کیلومتر در ساعت یا کمتر مدرج شده‌باشد. سرعت مربوط به هر نشانه روی مقیاس باید روی اعداد مقابل آن نشانه نمایش داده شود. لازم است علامت «km/hL» حداقل یک‌بار در این منطقه نشان داده‌شده باشد. آخرین نشانه روی مقیاس باید با بالاترین حد محدوده اندازه‌گیری در یک راستا باشد.
۳. منطقه ثبت مسافت طی‌شده، لزوماً، باید به گونه‌ای تنظیم شده‌باشد که عدد کیلومترهای طی‌شده به راحتی قابل خواندن باشد.
۴. منطقه یا منطقه‌های مخصوص ثبت زمان‌های موضوع نکته ۱، لزوماً، باید به گونه‌ای نشانه‌گذاری شوند که تفاوت بین دوره‌های زمانی، به‌وضوح قابل تشخیص باشد.

C. اطلاعاتی که باید روی برگه‌های ثبت چاپ شود

- لازم است روی هر برگه اطلاعات زیر به شکل چاپ شده موجود باشد:
- نام و آدرس یا نام تجاری سازنده،
 - علامت تاییدیه مدل برگه،
 - علامت تاییدبرای مدل یا مدل‌هایی از دستگاه کنترل که در آنها می‌توان از برگه استفاده کرد؛
 - حد نهایی محدوده اندازه‌گیری سرعت، چاپ شده برحسب کیلومتر در ساعت.
- هربرگه، الزاماً، باید حداقل یک مقیاس زمانی مدرج چاپی داشته باشد؛ به شکلی که بتوان زمان را، به طور مستقیم در فواصل ۱۵ دقیقه، خواند؛ و فاصله هر ۵ دقیقه را بتوان به آسانی تشخیص داد.

D. فضای خالی برای ورودی‌های دستنویس

لازم است یک فضای خالی روی برگه‌ها در نظر گرفته‌شود؛ که رانندگان، جزئیات زیر را بنویسند:

- نام و نام خانوادگی راننده،
- زمان و مکان آغاز و پایان استفاده از برگه،
- شماره یا شماره‌های ثبت وسیله یا وسایل نقلیه‌ای که راننده در طول استفاده از برگه در آنها مشغول کار بوده‌است،
- خواندن کیلومترشمار وسیله یا وسایل نقلیه‌ای که راننده در طول استفاده از برگه در آنها مشغول کار بوده‌است،
- زمان هرگونه تغییر در وسیله نقلیه.

۷. نصب دستگاه کنترل

A. نکات کلی

۱. لازم است دستگاه کنترل به گونه‌ای در وسیله نقلیه نصب شود که راننده از صندلی خود به سرعت‌نگار، ثبت‌کننده مسافت ساعت، کاملاً دید داشته‌باشد؛ و درعین حال، همه قطعات این ابزار، شامل قطعات رانندگی، درمقابل آسیب‌های ناگهانی حفظ شوند.
۲. لازم است ثابت دستگاه کنترل، با استفاده از یک ابزار مناسب، مانند آداپتور، با ضریب مشخص وسیله نقلیه سازگار شود.
- لازم است وسایل نقلیه‌ای که نسبت دنده اکسل عقب آنها دو یا بیشتر است، به سوئیچی مجهز شوند؛ که این نسبت‌های مختلف را با نسبت تنظیم شده دستگاه کنترل برای آن وسیله نقلیه، به‌طور خودکار در یک راستا قرار دهند.
۳. پس از اینکه دستگاه کنترل در هنگام نصب بررسی شد، باید یک پلاک نصب در کنار دستگاه یا داخل آن به گونه‌ای نصب شود که به‌وضوح قابل مشاهده باشد. پس از هربار بازرسی توسط کارشناس یا کارگاه مورد تایید، در صورت نیاز به تغییر در نوع نصب لازم است یک پلاک جدید جایگزین پلاک قبل شود.
- لازم است این پلاک حداقل جزئیات زیر را نشان دهد:
- نام، آدرس یا نام تجاری کارشناس یا کارگاه مورد تایید،
- ضریب مشخص وسیله نقلیه، به شکل: « $w = \dots \text{rev/km}$ » یا « $w = \dots \text{imp/km}$ »،
- محدوده موثر لاستیک چرخ، به شکل « $\lambda = \dots \text{mm}$ »،
- تاریخی که در آن ضریب مشخص وسیله نقلیه و محدوده اندازه‌گیری شده موثر لاستیک چرخ مشخص شده‌است.

B. مهر و موم

قطعات زیر لازم است مهر و موم شوند:

الف) پلاک نصب، مگر این که به گونه ای متصل شده باشد که انتقال آن بدون تخریب نشانه های روی آن امکان پذیر نباشد؛

ب) دو بخش نهایی اتصال بین دستگاه کنترل و وسیله نقلیه؛

ج) خود آدابتور و محل ورود آن به مدار؛

د) مکانیسم سوئیچ برای وسایل نقلیه با نسبت اکسل دو یا بیشتر؛

ه) اتصالات آدابتور و سوئیچ به سایر اجزای دستگاه کنترل؛

ز) جعبه های مورد نیاز ذکر شده در بخش III A ۷ ب).

در موارد خاص، ممکن است برای تایید نوع دستگاه کنترل نیاز باشد بخش های بیشتری مهر و موم شوند؛ در این صورت لازم است

محل این مهر و موم ها روی گواهی تاییدیه ذکر شود.

در مواقع لزوم، تنها مهر و موم قطعات ذکر شده در موارد ب)، ج) و ه) را می توان باز کرد؛ برای هر مورد باز کردن این مهر و موم لازم

است موضوع، طی یک بیانیه کتبی با ذکر دلایل، به اطلاع مقام ذیصلاح رسانیده شود.

VI. کنترل و بازرسی

طرف متعاقد باید مقاماتی، که عملیات بازرسی و کنترل را انجام می دهند، را معرفی نماید.

۱. گواهی ابزار تعمیر شده یا نو

هر یک از قطعات، نو یا تعمیر شده، باید در زمینه عملکرد درست و صحت اطلاعات ثبت شده، مطابق با موارد مندرج در

بخش III F ۲، و با مهر و موم مطابق بخش B V ۵) تایید شوند.

به این منظور، طرف متعاقد می تواند یک تاییدیه اولیه، شامل کنترل و انطباق تاییدیه دستگاه نو یا تعمیر شده با مدل

دارای تاییدیه و/ یا با الزامات این ضمیمه و پیوست های آن مشخص کند؛ یا اختیار تایید را به سازندگان یا کارگزار مجاز

آنها واگذار نماید.

۲. نصب

لازم است دستگاه کنترل پس از قرار گرفتن در وسیله نقلیه و نصب کامل، با مفاد مربوط به حداکثر تلورانس مندرج در بخش III

F ۲ مطابقت داشته باشد.

تست بازرسی باید توسط متخصص یا کارگاه تأیید شده، تحت مسئولیت خود، انجام شود.

۳. بازرسی‌های دوره ای

الف) بازرسی‌های دوره ای دستگاه کنترل نصب شده در وسیله نقلیه باید حداقل هر دو سال یکبار انجام شود. این بازرسی -

ها را می توان همزمان با تست فنی وسیله نقلیه انجام داد.

در این بازرسی‌ها موارد زیر باید کنترل شوند:

- این که دستگاه کنترل درست کار می کند،

- این که دستگاه کنترل از نوع تاییدشده باشد،

- این که پلاک نصب نصب شده باشد،

این که مهر و موم دستگاه کنترل و سایر قطعات دست نخورده باشند،

- محدوده واقعی تایر.

ب) بازرسی برای اطمینان از تطابق با مفاد F III ۳، در زمینه حداکثر تلورانس مورد استفاده، باید حداقل هر شش سال

یکبار انجام شود؛ گرچه هریک از طرفین متعاقد می‌توانند دوره‌های کوتاهتری برای هر یک از بازرسی‌ها، درمورد وسیله نقلیه ثبت

شده در قلمروی خود، تعیین کنند. این بازرسی‌ها لازم است جایگزینی پلاک نصب را نیز شامل شود.

۴. ارزیابی خطا

ارزیابی خطاها در هنگام نصب و در طول مدت استفاده باید تحت شرایط زیر، با عنوان شرایط تست استاندارد، انجام پذیرد:

- وسیله نقلیه بدون بار، در وضعیت نرمال حرکت،

- فشار تایر مطابق با دستورالعمل سازنده،

- سایش تایر مطابق با محدوده مجاز قانونی،

- حرکت وسیله نقلیه: وسیله نقلیه لزوماً باید با موتور خود، در یک مسیر مستقیم و سطح هموار، با سرعت 50 ± 5

km/h، مشروط بر این که این دقت صحیح باشد، حرکت کرده و پیش رود؛ این آزمایش باید روی یک میز تست

مناسب انجام شود.

پیوست ۱^۴ B

الزامات ساخت، آزمایش، نصب و بازرسی دستگاه کنترل دیجیتالی مورد استفاده

در حمل و نقل جاده ای

ماده ۱

مقدمه

۱. ازانجا که این پیوست از ضمیمه ۱B شورای مقررات (EEC) No. 3821/85 ۲۰ دسامبر ۱۹۸۵ درارتباط با تجهیزات حمل و نقل جاده ای اقتباس شده است*، محتوای این ضمیمه در AETR به دلیل سایر ویژگی های کاملاً فنی آن بازتولید نشد. طرف های متعاقد برای مشاهده متن کامل و اصلاحیه های پیرو آن می توانند به نشریه رسمی اتحادیه اروپا مراجعه کنند.

بنابراین محتوای پیوست ۱B حاضر به مقدمه ای، در بیان معرفی منابع به متون مربوط اتحادیه اروپایی و نشریات رسمی محل نشر، با استفاده از منابع متقابل، و نکات خاص لازم برای الحاق آن ضمیمه به متن AETR، محدود است.

^۴ تهیه شده در اصلاحیه ۵.

* مطابق با اصلاحیه شورای مقررات (EC) No. 2135/98 ۲۴ سپتامبر ۱۹۹۸ (OJ L 274 of 24 october 1998) و نیز کمیسیون مقررات (EC) No. 1360/2002 تاریخ ۱۳ ژوئن ۲۰۰۲ (OJ : of August 2002 (corrigendum OJ L 77 of 13 March 2004) و No. 432/2004

۵ مارس ۲۰۰۴ (OJ L 71 of March 2004).

۲. به منظور تسهیل ارجاع به آن ضمیمه در ارتباط با تطابقات ایجاد شده برای الحاق به AETR و برای ایجاد امکان یک دید کلی از متن، یک نسخه تلفیقی از این پیوست، توسط دبیرکل کمیسیون اقتصادی اروپایی سازمان ملل متحد، تدوین خواهد شد. این نسخه هیچگونه اعتبار قانونی ندارد. این نسخه، به زبان رسمی UNECE تدوین شده و در صورت لزوم به روز خواهد شد.

ماده ۲

مفاد مقدماتی ضمیمه ۱B

۱. طبق بند ۱ ماده ۱ فوق، طرف‌های متعاقد به منظور مشاوره در زمینه ارجاع ضمیمه ۱B، به کمیسیون مقررات شماره ۱۳۶۰/۲۰۰۲ تاریخ ۱۳ ژوئن ۲۰۰۲ و شماره ۴۳۲/۲۰۰۴ تاریخ ۵ مارس ۲۰۰۴ (برای تاریخ نشر در نشریه رسمی به پاورقی ۴۳ اتحادیه اروپا رجوع کنید) دعوت می‌شوند؛ تا، این ضمیمه، برای هفتمین و هشتمین بار با پیشرفت فنی شورای مقررات (EEC) شماره ۳۸۲۱/۸۵ در ارتباط با ثبت تجهیزات در زمینه حمل و نقل جاده‌ای سازگار شود.
۲. برای اهداف پیوست ۱B:

۲،۱ اصطلاحات ستون سمت راست زیر باید با اصطلاحات مربوطه ستون چپ جایگزین شوند.

اصطلاحات استفاده شده در ضمیمه B		اصطلاحات استفاده شده در ATER	
دولت های عضو		طرف های متعاقد	
MS		CP	
ضمیمه (۱B)	جایگزین	پیوست (۱B)	
پیوست		پیوست فرعی	
مقررات		توافقنامه یا ATER	
جامعه		UNECE	

۲،۲. منابع ایجاد شده برای متون قانونی در ستون سمت راست زیر باید با منابع سمت چپ جایگزین شوند:

AETR

شورای مقررات (EEC) No. 3821/85

EEC مقررات ۵۴

جایگزین

شورای دستورالعمل No. 92/23/EEC

EEC مقررات ۱۰

کمیسیون دستورالعمل No.95/54/EC

سازگار شده با پیشرفت فنی شورای دستورالعمل

72/245/EEC

۲,۲ در ادامه لیستی از متون یا مفادی که معادل EEC برای آنها موجود نیست، یا به اطلاعات بیشتری نیاز دارد، آمده-
است. این متون یا اطلاعات تنها به عنوان منبع ذکر شده اند.

۲,۳,۱ حد تعیین شده برای تنظیم دستگاه محدودسازی سرعت، آن طور که در I (تعاریف)، bb ضمیمه ۱B

/پیوست ۱B با مفاد شورای دستورالعمل شماره ۹۲/۶/EEC تاریخ ۱۰ فوریه ۱۹۹۲ (OJ, No. L57, 02/03/1992) مطابقت دارد.

۲,۳,۲ اندازه گیری مسافت، آن گونه که در I (تعاریف) ۱، ضمیمه ۱B /پیوست ۱B مشخص شده است، با مفاد
شورای دستورالعمل شماره ۹۷/۲۷/EC تاریخ ۲۲ جولای ۱۹۹۷، آخرین اصلاحیه، (OJ, No. L 233, 25/08/1997) مطابقت دارد.

۲,۳,۳ شناسایی وسیله نقلیه آن گونه که در I (تعاریف)، nn ضمیمه ۱B /پیوست ۱B مشخص شده است، با
مفاد شورای دستورالعمل شماره ۷۶/۱۱۴/EEC تاریخ ۱۸ دسامبر ۱۹۷۵ (OJ, No. L 24, 30/01/1976) مطابقت دارد.

۲,۳,۴ مفاد امنیتی باید با مفاد مندرج در شورای پیشنهادی شماره ۹۵/۱۴۴/EC تاریخ ۷ آوریل ۱۹۹۵،
در زمینه معیارهای ارزیابی امنیت فناوری اطلاعات مشترک (ITSEC) (OJ, No. L 93, 26/04/1995) مطابقت داشته باشد.

۲,۳,۵ حفاظت افراد با توجه به پردازش اطلاعات شخصی و انتقال آزاد این نوع اطلاعات با مفاد شورای
دستورالعمل شماره ۹۵/۴۶/EC تاریخ ۲۴ اکتبر ۱۹۹۵، اصلاحیه (OJ, No. L 281, 23/11/1995) مطابقت دارد.

۲,۴ سایر مفاد که باید تغییر داده یا حذف شوند:

۲,۴,۱ محتوای الزامات ۱۷۲ حذف و با «رزروشد» جایگزین شد.

۲,۴,۲ الزامات ۱۷۴ به شرح زیر تغییر یافت:

« علامت تشخیص طرف متعاقد صادرکننده کارت. علایم تشخیص طرفهای متعاقد غیر اتحادیه اروپایی علانمی هستند که طبق کنوانسیون ۱۹۶۸ وین، یا کنوانسیون ۱۹۴۹ ژنو در زمینه ترافیک جادهای ترسیم شدهاند».

۲,۴,۳ ارجاع به پرچم EU با حروف «MS» به معنی «دولت‌های عضو» در الزامیه ۱۷۸ با حروف «CP» به معنی «طرفهای متعاقد» جایگزین شد. پرچم طرفهای متعاقد غیر اتحادیه اروپا اختیاری است.

۲,۴,۴ الزام ۱۸۱ به شرح زیر تغییر می‌یابد:

« پس از مشورت با دبیرخانه UN/ECE ، طرفهای متعاقد می توانند رنگ ها یا نشانه هایی نظیر طرح‌های امنیتی ، در صورت عدم تعارض با سایر مفاد این پیوست، اضافه کنند».

۲,۴,۵ الزامیه ۲۷۸ به شرح زیر تغییر می‌یابد:

« تست‌های قابلیت همکاری توسط یک سازمان مجرب انجام می شود».

۲,۴,۶ الزامات ۲۹۱ تا ۲۹۵ حذف و با «رزروشد» جایگزین شدند.

۲,۴,۷ در پیوست ۹/ پیوست فرعی ۹ از AETR (تایید نوع - لیست حداقل آزمایش‌های مورد نیاز)، ۱، ۱-۱، جمله مقدماتی به شرح زیر تغییر می‌یابد:

« فرآیند تایید نوع برای تجهیزات (یا قطعات) ثبت یا کارت سرعت‌نگار براساس به:»

پیوست ۲۲

نشانه و گواهی تایید

I. نشانه تایید

۱. نشانه تایید باید به شرح زیر ساخته شود:

یک مستطیل، که درون آن حرف «e» ثبت شده، و به دنبال آن شماره تشخیص کشوری که تاییدیه را صادر کرده است،

مطابق با علائم قراردادی زیر:

۲۷	اسلواکی	۱	آلمان
۲۸	بلاروس	۲	فرانسه
۲۹	استونی	۳	ایتالیا
۳۰	مولداوی	۴	هلند
۳۱	بوسنی هرزگوین	۵	سوئد
۳۲	لتونی	۶	بلژیک
۳۳	لیختن اشتاین	۷	مجارستان
۳۴	بلغارستان	۸	جمهوری چک
۳۵	قزاقستان	۹	اسپانیا
۳۶	لیتوانی	۱۰	صربستان
۳۷	ترکیه	۱۱	انگلستان
۳۸	ترکمنستان	۱۲	اتریش
۳۹	آذربایجان	۱۳	لوکزامبورگ

۴۰	یوگسلاوی سابق جمهوری مقدونیه	۱۴	سوئیس
۴۱	آندورا	۱۶	نروژ
۴۴	ازبکستان	۱۷	فنلاند
۴۶	اوکراین	۱۸	دانمارک
۴۹	قبرس	۱۹	رومانی
۵۰	مالت	۲۰	لهستان
۵۴	آلبانی	۲۱	پرتغال
۵۵	ارمنستان	۲۲	فدراسیون روسیه
۵۶	مونته‌نگرو	۲۳	یونان
۵۷	سان مارینو	۲۴	ایرلند
	موناکو	۲۵	کرواسی
		۲۶	اسلوونی

اعداد بعدی باید اختصاص یابند:

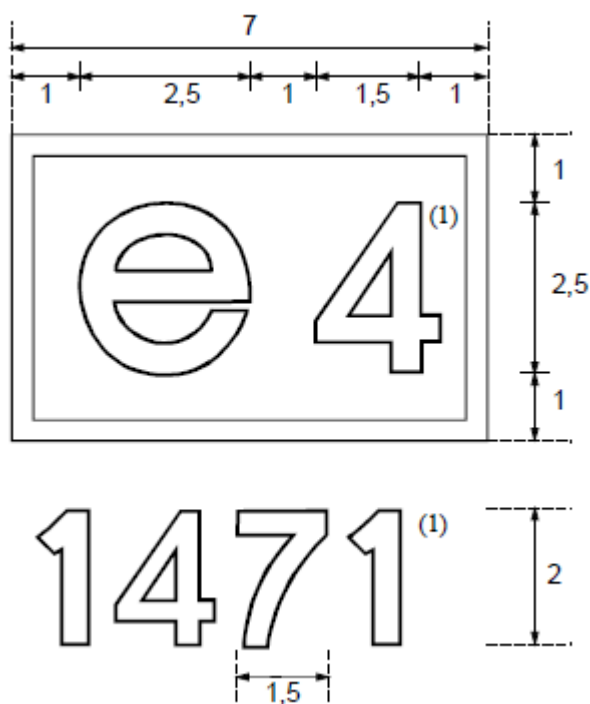
- (i) برای کشورهای متعاهد توافقنامه ۱۹۸۵ در زمینه انطباق شرایط یکنواخت تایید و شناسایی متقابل تایید تجهیزات و قطعات وسایل نقلیه موتوری، همان اعداد اختصاص یافته به آن کشورها در توافقنامه؛
- (ii) برای کشورهای طرفهای غیر متعاهد به توافقنامه ۱۹۵۸ - به ترتیب زمانی که این موافقتنامه را تصویب کرده یا پذیرفته - اند؛

شماره تاییدیه مربوط با شماره گواهی تاییدیه نمونه اولیه دستگاه کنترل یا برگه ثبت، که می توان آن را در هر نقطه ای، در کنار این مستطیل قرار داد.

توجه: به منظور اطمینان از تطابق بعدی بین علائم قراردادی توافقنامه ۱۹۵۸ و علائم تنظیم شده در قرارداد AETR، باید، در هر دو توافقنامه، به طرف های متعاقد جدید یک عدد اختصاص یابد.

۲. یک نشانه تاییدیه باید در پلاک توصیفی دستگاه کنترل و برگه ثبت قرار داده شود. این نشانه الزاما باید پاک نشدنی و به-وضوح خوانا باشد.

۳. ابعاد نشانه تاییدیه رسم شده زیر به میلیمتر بیان شده اند؛ این ابعاد حداقل هستند. نسبت بین ابعاد الزاما باید حفظ شود.



(۱) این اعداد صرفا برای راهنمایی نشان داده شده اند.

II. گواهی ثبت برای محصولات مطابق با پیوست ۳۱^{۴۳}

طرف متعاهدی که به او تاییدیه اعطا شده است، باید برای متقاضی یک گواهی تاییدیه مطابق مدل زیر صادر کند. در هنگام اطلاع رسانی به سایر طرف های متعاهد در زمینه صدور، یا در صورت لزوم، لغو تاییدیه، طرف متعاهد باید از کپی آن گواهی استفاده کند.

گواهی تاییدیه

نام مدیر ذیصلاح

....

بیانیه درمورد*

- تاییدیه یک نوع دستگاه کنترل
- لغو تاییدیه یک نوع دستگاه کنترل
- تاییدیه یک مدل برگ ثبت
- لغو تاییدیه یک برگه ثبت

شماره تاییدیه

۱. نام یا نشانه تجاری

۲. نام نوع مدل

۳. نام سازنده

۴. آدرس سازنده

۵. ارائه شده برای تایید

۶. آزمایش شده

^{۴۳} عنوان اصلاح شده در اصلاحیه ۵

* موارد غیرقابل اجرا را حذف کنید

۷. تاریخ و شماره گزارش آزمایش

۸. تاریخ تاییدیه

۹. تاریخ لغو تاییدیه

۱۰. نوع یا انواع دستگاه کنترلی که برگه برای استفاده در آن طراحی شده است

۱۱. مکان

۱۲. تاریخ

۱۳. اسناد توصیفی پیوست

۱۴. ملاحظات

-

.....

امضا

III. گواهی تایید محصولات مطابق با پیوست ۱ B^{۴۴}

وقتی طرف متعاقد یک تاییدیه صادر کرده است، برای متقاضی یک گواهی تایید، مطابق با مدل زیر، صادر می کند. طرفهای متعاقد از کپی های این سند به منظور اطلاع رسانی، به سایر طرفهای متعاقد، در زمینه تاییدیه های اعطا یا لغو شده استفاده می کنند.

گواهی تایید محصولات طبق پیوست ۱B

^{۴۴} ارائه شده در اصلاحیه ۵

نام مدیر ذیصلاح

برقراری ارتباط در زمینه (۱):

- تاییدیه
- لغو تاییدیه
- مربوط به مدل دستگاه کنترل
- مربوط به قطعات دستگاه کنترل (۲)
- مربوط به کارت راننده
- مربوط به کارت کارگاه
- مربوط به کارت کارخانه
- مربوط به کارت بازرسی

تاییدیه شماره

۱. نشانه تجاری یا ساخت
۲. نام مدل
۳. نام سازنده
۴. آدرس سازنده
۵. اعطا شده برای تایید
۶. آزمایشگاه یا آزمایشگاه های تست کننده
۷. تاریخ و شماره گزارش ها
۸. تاریخ تایید
۹. تاریخ لغو تاییدیه
۱۰. مدل (های) قطعه (قطعات) دستگاه کنترل که دستگاه کنترل با آنها مورد استفاده قرار می گیرد
۱۱. مکان
۱۲. تاریخ
۱۳. اسناد توصیفی پیوست

۱۴. ملاحظات (شامل نصب مهر و موم در صورت لزوم)

- (۱) مورد مربوطه را علامت بزنید
(۲) در اطلاع‌رسانی قطعه مربوطه را مشخص کنید

پیوست ۳۰۳

اشکال مدل

طبق ماده ۱۲ مکرر این توافقنامه، حامل‌های جاده‌ای می‌توانند از شکل‌های مدل زیر برای تسهیل کنترل‌های کنار جاده‌ای استفاده کنند:

۱. گواهینامه فعالیت‌ها زمانی استفاده می‌شود که راننده به جهت بیماری یا مرخصی سالیانه رانندگی نکرده یا وسیله نقلیه‌ای خارج از محدوده ATER، مطابق با ماده ۲ این توافقنامه را هدایت کرده‌است.

دستورالعمل استفاده

(تا حد امکان تکثیر شده در پشت فرم)

- (الف) تمام جاهای خالی این فرم الزاما باید، قبل از سفر، توسط مجری حمل و نقل و راننده مربوطه پر شود.
- (ب) متن فرم نباید تغییر داده‌شود.
- (ج) این فرم اعتبار در صورتی اعتبار دارد که توسط نماینده مجاز مجری حمل و نقل و خود راننده امضا شود. برای مجریان خصوصی، راننده یکبار به نمایندگی مجری و یکبار به نمایندگی از راننده امضا می‌کند. تنها اصل امضا اعتبار دارد.
- (د) فرم باید روی کاغذ حاوی آرم مجری چاپ شود. بخش‌های ۱ تا ۵ را می‌توان از قبل چاپ کرد. نمی‌توان به جای امضا مهر زد؛ اما می‌توان در کنار امضا از آن استفاده کرد.
- (ه) هرگونه اطلاعات اضافی ملی یا منطقه‌ای در پشت فرم ذکر شود.

(ز) اگر این فرم به زبانی غیر از انگلیسی یا فرانسوی نوشته شده است، لازم است عنوان، به زبان ملی، زیر عنوان انگلیسی یا فرانسوی، که در هر صورت باید حفظ شود، درج شود. لازم است عناوین بخش‌ها در متن فرم، در صورتی که سند اصلی به زبانی غیر از انگلیسی است، به زبان انگلیسی تکرار شود (به مدل پیوست رجوع کنید).

۲. (رزرو شده برای مدل‌های احتمالی دیگر)...

گواهینامه فعالیت‌ها^{۴۶}

Attestation of activities/Formulaire d'attestation d'activités**

(مقررات (EC) ۲۶۵/۲۰۰۶ یا AETR^{۴۷})

قبل از سفر با حروف لاتین تایپ و امضا شود

^{۴۶} این فرم به شکل نسخه الکترونیکی و قابل چاپ در آدرس <http://www.unece.org/trans/main/sc1/aetr.html> در دسترس است

^{۴۷} توافقنامه اروپایی در زمینه کار خدمه شاغل در حمل و نقل جاده ای بین‌المللی

*فقط یک مورد را علامت بزنید

این بخش توسط مجری پر شود

۱. نام مجری

۲. آدرس، کد پستی، شهر، روستا

کشور

۳. شماره تلفن (شامل پیش‌شماره بین‌المللی)

۴. شماره فاکس (شامل پیش‌شماره بین‌المللی)

۵. آدرس الکترونیکی

I. امضا کننده زیر:

۶. نام و نام خانوادگی

۷. جایگاه در اجرا

اعلام می‌دارد که راننده:

۸. نام و نام خانوادگی

۹. تاریخ تولد (روز/ ماه/ سال)

۱۰. شماره گواهینامه رانندگی یا کارت هویت یا پاسپورت

۱۱. در تاریخ (روز/ ماه/ سال) در شرکت مجری آغاز به کار کرده است

۱۲. از (ساعت/ روز/ ماه/ سال)

۱۳. تا (ساعت/ روز/ ماه/ سال)

۱۴. ☐ در مرخصی بیماری بوده است *

۱۵. ☐ در مرخصی سالیانه بوده است *

۱۶. ☐ در مرخصی یا استراحت بوده است *

۱۷. ☐ وسیله نقلیه‌ای خارج از محدوده مقررات (EC) ۵۶۱/۲۰۰۶ یا AETR رانندگی کرده است *

۱۸. ☐ به کاری جز رانندگی اشتغال داشته است *

۱۹. ☐ در دسترس بود *

۲۰. مکان.....تاریخ

امضا

۲۱. من، راننده، تایید می‌کنم که در دوره زمانی ذکر شده بالا در هیچ وسیله نقلیه‌ای در حوزه مقررات (EC) ۵۶۱/۲۰۰۶ یا AETR رانندگی نکرده‌ام.

۲۲. مکان.....زمان

امضای راننده

پروتکل امضا

پروتکل امضا

امضا کنندگان مجاز زیر، هنگام امضای توافقنامه اروپایی در زمینه کار خدمه وسایل نقلیه شاغل در حمل و نقل بین‌المللی در موارد زیر توافق کردند:

طرف‌های متعاقد اعلام می‌کنند این توافقنامه به این مقررات محدود نمی‌شود؛ و در صورت لزوم، متعاقباً با توجه به زمان و گسترش کار بازنگری می‌شود.

آگهی ماده ۴ این توافقنامه

مفاد ماده ۴، بند ۱، در خارج از کشورهای ثبت‌کننده وسیله نقلیه مجری عملیات حمل و نقل، در زمینه هرگونه ممنوعیت رفت‌وآمد در روز یا ساعت‌های خاص وسایل نقلیه، قابل اجرا نیست. مفاد ماده ۴، بند ۲، از اجرای قوانین و مقررات محلی یک طرف متعاقد در قلمروی خود، در زمینه ممانعت از رفت‌وآمد بعضی از وسایل نقلیه در ساعات و روزهای معین، ممانعت نمی‌کند.

هر طرف متعاهدی که، به‌عنوان عضو توافقنامه خاص مذکور در بند ۲ ماده ۴ این توافقنامه، عملیات حمل و نقل بین‌المللی، که در قلمروهای طرفین این توافق خاص شروع و خاتمه می‌یابد، با وسایل نقلیه ثبت شده در قلمروی دولت متعاقد این توافقنامه، که عضو توافق خاص مذکور نیست، را مجاز می‌داند، می‌تواند شرط یک توافق دو یا چند جانبه، برای مجاز دانستن عملیات حمل و نقل، را این قرار دهد که خدمه مجری این عملیات باید در قلمروی دولت‌های طرف توافق خاص گفته شده با مفاد آن توافق خاص مطابقت داشته باشند.

آگهی ماده ۱۲ توافقنامه

امضاکنندگان زیر متعهد می‌شوند، پس از رسمیت یافتن توافقنامه، درباره الحاق یک بند، برای استفاده از دستگاه کنترل تایید شده، که پس از نصب در وسیله نقلیه، تاحدامکان جایگزین دفتر کنترل فردی شود، گفتگو کنند.

آگهی ماده ۱۴ توافقنامه

طرفین متعاهد تصدیق می کنند که مطلوب است:

- هریک از طرفین متعاهد برای جلوگیری از نقض مفاد این توافقنامه، در در قلمروی خود و سایر دولت‌ها، حین انجام عملیات حمل و نقل بین‌المللی توسط وسیله نقلیه ثبت شده توسط طرفین متعاهد اقدامات لازم را اتخاذ نمایند.
- به یکدیگر در اعمال مجازات در مورد تخلفات انجام شده مساعدت نمایند.

آگهی ضمیمه توافقنامه

باوجود بند ۴ مقررات کلی ضمیمه این توافقنامه، سوئیس از این الزام، که کارفرمایان موظفند گزارش‌های هفتگی دفتر کنترل فردی را امضا کنند؛ معاف است.

بنا به مراتب، امضاکنندگان مجاز زیر، این پروتکل را امضا کرده اند.

این پروتکل که در اولین روز ژوئیه هزارونهمصدوهفتاد، در ژنو به تصویب رسید، در یک نسخه، به زبان‌های انگلیسی و فرانسه، تهیه شد.

هر دو متن به یک اندازه اعتبار دارند.