

ACORD EUROPEAN din 1 iulie 1970 privind activitatea echipajelor vehiculelor care efectueaza transporturi rutiere internationale (A.E.T.R.)

Forma sintetică la data 04-mar-2008. Acest act a fost creat utilizând tehnologia SintACT®-Acte Sintetice. SintACT® și tehnologia Acte Sintetice sunt mărci înregistrate ale Wolters Kluwer.

(la data 22-nov-1994 actul a fost ratificat de [Legea 101/1994](#))

Geneva, 1 iulie 1970

Partile contractante,

in dorinta de a favoriza dezvoltarea si imbunatatirea transporturilor rutiere internationale de marfuri si pasageri, constiente de necesitatea de a spori siguranta traficului rutier, de a reglementa conditiile de munca in transporturile rutiere internationale in conformitate cu principiile Organizatiei Internationale a Muncii si de a adopta in comun anumite masuri pentru asigurarea respectarii unei asemenea reglementari,

au convenit dupa cum urmeaza:

Art. 1: Definitii

In sensul prezentului acord, se intelege:

- a) prin vehicul, orice automobil sau remorca; acest termen include orice ansamblu de vehicule;
- b) prin automobil, orice vehicul avind un motor cu propulsie, care circula pe sosea cu mijloacele sale proprii si care serveste in mod normal la transportul de persoane sau de marfuri pe sosea, sau la tractiunea pe sosea a vehiculelor utilizate pentru transportul de persoane sau de marfuri; acest termen nu cuprinde tractoarele agricole;
- c) prin remorca, orice vehicul destinat a fi cuplat cu un automobil; acest termen cuprinde semiremorcile;
- d) prin semiremorca, orice remorca destinata a fi cuplata cu un automobil, astfel incit aceasta sa se sprijine cu o parte pe automobil si o parte importanta din greutatea sa si din greutatea incarcaturii sa fie suportata de automobilul respectiv;
- e) prin ansamblu de vehicule, vehiculele cuplate care participa la circulatia rutiera ca o singura unitate;
- f) prin greutate maxima permisa, greutatea maxima a vehiculului incarcat, declarata admisa de catre autoritatea competenta a statului in care vehiculul este inmatriculat;
- g) prin transport rutier, orice deplasare efectuata pe rute deschise pentru public, cu incarcatura sau fara incarcatura, a unui vehicul destinat transportului de calatori sau marfuri;
- h) prin transport rutier international, orice transport rutier care include traversarea a cel putin unei frontiere;
- i) prin servicii regulate, serviciile care asigura transportul de persoane, efectuat dupa un program si pe itinerare determinate, aceste servicii oferind posibilitatea de a lua si de a lasa pasagerii din/in statii stabilite in prealabil.

Un regulament de exploatare sau documente inlocuitoare, aprobate de catre autoritatile publice competente ale partilor contractante si publicate de transportator inaintea punerii in aplicare, stabilesc conditiile de transport, mai ales frecventa, orarele, tarifele si obligatia de a transporta, in masura in care aceste conditii nu sint precizate printr-un text legal sau reglementar.

Oricare ar fi organizatorul transporturilor, sint considerate tot ca servicii regulate acele servicii care asigura transportul unor categorii determinate de calatori, excluzind alti calatori, in masura in care aceste servicii sint efectuate conform conditiilor indicate in primul alineat al prezentei definitii. Serviciile acestei categorii, mai ales acelea care asigura transportul lucratorilor la locul de munca si la domiciliul lor sau transportul elevilor la instituturile de invatamint si la domiciliul lor, sint numite in continuare servicii regulate speciale;

j) prin sofer, orice persoana, salariata sau nu, care conduce vehiculul, chiar pentru o perioada scurta, sau care este la bordul vehiculului pentru a-l putea conduce, daca este cazul;

k) prin membru al echipajului sau membru de echipaj, soferul sau una dintre persoanele mentionate mai jos, fie ca acest sofer sau ca aceste persoane sint salariate sau nu:

(i) insotitorul, adica orice persoana care insoteste soferul pentru a-l asista la anumite manevre si care ia parte efectiv, in mod obisnuit, la operatiunile de transport, fara a fi un sofer in sensul paragrafului j) la prezentul articol.

(ii) incasatorul (taxatorul), adica orice persoana care insoteste soferul unui vehicul care transporta persoane si care are ca sarcina principala sa elibereze sau sa controleze biletele sau alte documente

care permit persoanelor sa calatoreasca in vehicul;

l) prin saptamina, perioada cuprinsa intre ora 0 a zilei de luni si ora 24 a zilei de duminica;

m) prin repaus, orice perioada neintrerupta de cel putin o ora, in timpul careia soferul poate sa dispuna liber de timpul sau.

Art. 2: Domeniu de aplicabilitate

1. Prezentul acord se va aplica pe teritoriul fiecarei parti contractante tuturor operatiunilor de transport rutier international efectuate cu un vehicul inmatriculat pe teritoriul acestei parti contractante sau pe teritoriul oricarei alte parti contractante.

2. Cu toate acestea:

a) daca, pe parcursul unei operatiuni de transport rutier international, unul sau mai multi membri ai echipajului nu parasesc teritoriul national unde isi exercita in mod normal activitatile lor profesionale, partea contractanta careia ii apartine acest teritoriu va fi libera sa nu aplice prevederile prezentului acord cu privire la acest sau la acesti membri ai echipajului;

b) daca partile contractante al caror teritoriu este tranzitat nu se inteleg intr-un alt mod, prezentul acord nu se va aplica transporturilor rutiere internationale efectuate cu:

1.vehicule destinate transporturilor de marfuri si a caror greutate maxima admisa, inclusiv cea a remorcilor sau a semiremorcilor, nu depaseste 3,5 tone;

2.vehicule destinate transporturilor de calatori care, dupa tipul lor de constructie sau de echipament, sint construite sa transporte maximum noua persoane, inclusiv soferul, si sint destinate acestui scop;

3.vehicule destinate transporturilor de persoane prin servicii regulate al caror parcurs al liniei nu depaseste 50 kilometri;

4.vehicule a caror viteza maxima admisa nu depaseste 30 kilometri pe ora;

5.vehicule destinate serviciilor fortelor armate, protectiei civile, pompierilor si fortelor care raspund de mentinerea ordinii publice sau care sint sub controlul acestora;

6. vehicule destinate serviciilor de canalizare, de protectie impotriva inundatiilor, serviciilor apei, gazului, electricitatii, gunoiului, colectarii gunoaielor, telegrafului, telefoanelor, postei, radiodifuziunii, televiziunii si detectarii emitorilor sau receptorilor de televiziune sau radio;

7.vehicule folosite pentru stare de urgenta sau destinate actiunilor de salvare;

8.vehicule specializate destinate serviciilor medicale;

9.vehicule care transporta materiale apartinand circurilor sau bilciurilor;

10.vehicule specializate de depanare;

11.vehicule supuse testelor rutiere in vederea perfectionarii tehnice, repararii sau intretinerii, si vehicule noi sau transformate, care nu sint inca puse in circulatie;

12.vehicule folosite pentru transporturi necomerciale de bunuri in scopuri particulare;

13.vehicule folosite pentru colectarea laptelui in ferme sau pentru aducerea in ferme a bidoanelor cu lapte sau a produselor din lapte destinate hranei animalelor.

Art. 3: Aplicarea anumitor dispozitii ale acordului in transporturile rutiere efectuate de vehicule provenind din state care nu sint parti contractante

1. Fiecare parte contractanta va aplica pe teritoriul sau, in transporturile rutiere internationale efectuate de orice vehicul inmatriculat pe teritoriul unui stat care nu este parte contractanta la prezentul acord, dispozitii cel putin la fel de stricte ca acelea care sint prevazute in art. 5, 6, 7, 8, 9 si 10 ale prezentului acord.

2. Fiecare parte contractanta va putea, in cazul unui vehicul inmatriculat intr-un stat care nu este parte contractanta la prezentul acord, sa nu pretinda decit foi de parcurs zilnice completate de mina de catre sofer in locul aparatului de control, conform specificatiilor cuprinse in anexa la prezentul acord.

Art. 4: Principii generale

Fiecare parte contractanta poate aplica minime mai ridicate sau maxime mai scazute decit cele prevazute in art. 5-8 inclusiv. Dispozitiile prezentului acord ramin totusi aplicabile soferilor care efectueaza transporturi internationale pe vehicule inmatriculate intr-un alt stat parte contractanta sau nu.

Art. 5: Echipaje

1. Virsta minima a soferilor care efectueaza transporturi de marfuri este fixata:

a) pentru vehiculele, inclusiv, daca este cazul, remorcile sau semiremorcile, a caror greutate maxima

admisa este inferioara sau egala cu 7,5 tone, la 18 ani impliniti;

b) pentru celelalte vehicule, la: 21 ani impliniti sau 18 ani impliniti, cu conditia ca persoana interesata sa posede un carnet de conducere care sa ateste pregatirea ca sofer pentru transporturile rutiere de marfuri, recunoscut de catre una dintre partile contractante. Partile contractante se vor informa asupra nivelului minim de pregatire cerut in tara lor si asupra altor conditii speciale care sint aplicabile soferilor pentru transporturi de marfuri, in conformitate cu dispozitiile prezentului acord.

2. Soferii care efectueaza transporturi de calatori trebuie sa fie in virsta de cel putin 21 de ani.

Soferii care efectueaza transporturi de calatori pe rute care depasesc o raza de 50 de kilometri in jurul punctului de baza obisnuit al vehiculului trebuie sa indeplineasca, de asemenea, una dintre conditiile urmatoare:

a) sa fi efectuat timp de un an, cel putin, activitatea de sofer pentru transporturi de marfuri, pe vehicule a caror greutate maxima admisa este mai mare de 3,5 tone;

b) sa fi efectuat timp de un an, cel putin, activitatea de sofer pentru transporturi de calatori, pe rute care nu depasesc o raza de 50 de kilometri in jurul punctului de baza obisnuit al vehiculului sau pentru alte tipuri de transporturi de calatori, care nu sint supuse prezentului acord, atit timp cit autoritatea competenta considera ca ei au dobindit in acest fel experienta necesara;

c) sa fie posesorii unui carnet de conducere care sa ateste pregatirea ca sofer pentru transporturi rutiere de calatori, recunoscut de una dintre partile contractante.

Art. 6: Timpul de conducere a vehiculului

1. Durata totala de conducere a vehiculului cuprinsa intre doua repausuri zilnice sau intre un repaus zilnic si un repaus saptaminal, numita in continuare perioada de conducere zilnica nu trebuie sa depaseasca 9 ore. Poate sa fie prelungita pina la 10 ore, de doua ori pe saptamina.

Dupa maximum 6 perioade de conducere zilnica, soferul trebuie sa ia un repaus saptaminal ca cel stabilit in paragraful 3 al art. 8.

Perioada de repaus saptaminal poate fi mutata la sfirsitul celei de a sasea zi, daca durata totala de conducere a vehiculului in cursul celor 6 zile nu depaseste perioada maxima corespunzatoare celor sase perioade de conducere zilnica a vehiculului.

In cazul transporturilor internationale de calatori, altele decit serviciile regulate, cuvintele "sase" si "al saselea", care figureaza in al doilea si in al treilea alineat, sint inlocuite cu "doisprezece" si, respectiv, cu "al doisprezecelea".

2. Durata totala de conducere nu trebuie sa depaseasca 90 de ore pentru o perioada de doua saptamini consecutive.

Art. 7: Intreruperi

1. Dupa patru ore si jumatate de conducere a vehiculului, soferul trebuie sa faca o pauza de cel putin 45 de minute, cu exceptia cazului cind el intra in perioada de repaus.

2. Aceasta pauza poate fi inlocuita prin pauze de cel putin 15 minute fiecare, intercalate in timpul cind se conduce vehiculul sau imediat dupa aceasta perioada, astfel incit sa se respecte dispozitiile paragrafului 1.

3. In timpul acestor pauze soferul nu poate efectua alte activitati. Conform prezentului articol, timpul de asteptare si timpul care nu este afectat conducerii vehiculului, petrecuti intr-un vehicul in mers, in feribot sau in tren, nu sint considerati ca alte activitati.

4. Intreruperile mentionate in prezentul articol nu pot fi considerate ca repausuri zilnice.

Art. 8: Timp de repaus

1. In fiecare perioada de 24 de ore, soferul beneficiaza de un timp de repaus zilnic, de cel putin 11 ore consecutive, care ar putea fi redus la un minimum de 9 ore consecutive, cel mult de 3 ori pe saptamina, cu conditia ca un timp de repaus corespunzator sa fie acordat prin compensare, inainte de sfirsitul saptaminii urmatoare.

In zilele in care perioada de repaus nu este redusa conform primului alineat, repausul poate fi luat in doua sau trei perioade separate in timpul perioadei de 24 de ore, una dintre aceste perioade trebuind sa fie de cel putin 8 ore consecutive. In acest caz durata minima de repaus ajunge pina la 12 ore.

2. In timpul fiecărei perioade de 30 de ore, in care exista cel putin doi soferi la bordul unui vehicul, acestia trebuie sa beneficieze, fiecare, de un repaus zilnic, de cel putin 8 ore consecutive.

3. In cursul fiecărei saptamini, una dintre perioadele de repaus mentionate in paragrafele 1 si 2 atinge, cu titlu de repaus saptaminal, un total de 45 de ore consecutive. Aceasta perioada de repaus poate fi redusa

la un minimum de 36 de ore consecutive, daca ea este luata la punctul de baza obisnuit al vehiculului sau al soferului sau la un minimum de 24 de ore consecutive, daca ea este luata in afara acestor puncte. Fiecare scurtare este compensata printr-un timp de repaus echivalent, luat in bloc inainte de sfirsitul celei de-a treia saptamini care urmeaza saptaminii respective.

4. O perioada de repaus saptaminal care incepe intr-o saptamina si se prelungeste in urmatoarea poate fi legata la una sau alta din aceste saptamini.

5. In cazul transporturilor de calatori, carora li se aplica paragraful 1 alin. 4 al art. 6, o perioada de repaus saptaminal poate fi mutata in saptamina care urmeaza celei la care se refera perioada de repaus si adaugata repausului saptaminal al acestei de-a doua saptamini.

6. Orice timp de repaus luat in compensare pentru reducerea perioadelor de repaus zilnic si/sau saptaminal trebuie sa fie legat de un alt repaus, de cel putin 8 ore, si trebuie sa fie acordat, la cererea persoanei interesate, la locul de stationare a vehiculului sau la punctul de baza al soferului.

7. Pauza zilnica poate fi luata intr-un vehicul, atunci cind acesta este echipat cu o cuseta si este in stationare.

8. Prin derogare de la dispozitiile paragrafului 1 mai sus mentionat, in cazul in care, in domeniul transporturilor de marfuri sau de pasageri, un sofer insoteste un vehicul transportat cu feribotul sau cu trenul, repausul zilnic poate fi intrerupt o singura data, atit timp cit sint indeplinite conditiile urmatoare:

- partea de repaus zilnic luata pe jos trebuie sa se situeze inainte sau dupa partea repausului zilnic luata la bordul feribotului sau in tren;
- perioada intre cele doua parti ale repausului zilnic trebuie sa fie cit se poate de scurta si nu poate, in nici un caz, sa depaseasca o ora inainte de imbarcare sau dupa debarcare, formalitatile vamale fiind cuprinse in operatiunile de imbarcare sau de debarcare;
- in timpul celor doua parti ale repausului zilnic, soferul trebuie sa aiba la dispozitie un pat sau o cuseta.

Repausul zilnic, astfel intrerupt, creste cu 2 ore.

Art. 9: Derogari

Cu conditia sa nu se prejudicieze siguranta rutiera si pentru a se da posibilitatea soferului sa atinga un punct de oprire corespunzator, soferul poate sa se abata de la prezentul acord atit cit este necesar pentru a asigura securitatea pasagerilor, vehiculului sau incarcaturii sale. Soferul trebuie sa mentioneze natura si motivul abaterii de la acord pe foaia de inregistrare a aparatului de control sau in registrul sau de serviciu.

Art. 10: Aparatul de control

1. Partile contractante vor trebui sa prescrie instalarea si folosirea pe vehiculele inmatriculate pe teritoriile lor a unui aparat de control, in conformitate cu prescriptiile urmatoare:

a) aparatul de control, in sensul prezentului acord, trebuie sa corespunda, in ceea ce priveste conditiile sale de constructie, de instalare, de folosire si de control, dispozitiilor prezentului acord, inclusiv anexei sale;

b) daca nu se poate folosi in mod normal si intr-un mod adecvat un aparat de control instalat pe un vehicul, fiecare membru al echipajului trebuie sa scrie de mina, pe foaia de parcurs, folosind simboluri grafice adecvate, indicatiile privind etapele sale de activitate profesionala si de repaus;

c) daca, datorita departarii de vehicul, membrii echipajului nu au fost in masura sa foloseasca aparatul, ei trebuie sa adauge de mina, folosind simboluri grafice adecvate, pe foaia de inregistrare, diversii timpi corespunzatori activitatilor lor profesionale in perioada cind ei nu erau in vehicul;

d) membrii echipajului trebuie sa aiba mereu la ei si sa poata prezenta la control foile de inregistrare pentru saptamina in curs si ale ultimei zile a saptaminii precedente, in cursul careia ei au condus;

e) membrii echipajului trebuie sa fie atenti ca aparatul de control sa fie pus in functiune si manipulat corect si ca, in caz de defectare, el sa fie reparat cit mai repede posibil.

2. Proprietarul elibereaza soferilor un numar suficient de foi de inregistrare, tinind cont de caracterul individual al acestor foi, de durata serviciului si de obligatia de a inlocui eventual foile stricate sau retinute de un agent de control. Proprietarul nu inmineaza soferilor decit foi de un model omologat, corespunzatoare, pentru a fi folosite in aparatul instalat la bordul vehiculului.

3. Intreprinderile vor pastra foile de inregistrare complete conform dispozitiilor de la alin. b), c), d) ale paragrafului 1 din prezentul articol, pe o perioada de cel putin 12 luni dupa data ultimei inscrieri, si le vor

prezenta, la cerere, agentilor de control.

Art. 11: Controale efectuate de intreprindere

1. Intreprinderea trebuie sa organizeze serviciul de transport rutier, astfel incit membrii echipajului sa fie in masura sa respecte dispozitiile prezentului acord.
2. Intreprinderea trebuie sa supravegheze in mod regulat perioadele de conducere a vehiculului si perioadele altor activitati, la fel ca si orele de repaus, folosind toate documentele de care ea dispune, ca de exemplu, carnetele individuale de control. Daca intreprinderea constata abateri de la prezentul acord, ea trebuie sa le faca sa inceteze imediat si sa ia masuri pentru a evita repetarea lor, ca de exemplu, modificand orarele si itinerarele.
3. Este interzisa remunerarea soferilor salariati, chiar prin acordarea de prime sau prin majorarea salariilor, in functie de distantele parcurse si/sau de volumul de marfuri transportate, in conditiile in care aceste remuneratii sint de natura a compromite securitatea rutiera.

Art. 12: Masuri pentru a asigura punerea in aplicare a acordului

1. Fiecare parte contractanta va lua toate masurile corespunzatoare pentru a nivel adecvat, efectuate pe drumuri si in intreprinderi. Autoritatile competente ale partilor contractante vor fi informate asupra masurilor generale luate in acest scop.
2. Partile contractante isi acorda reciproc asistenta pentru aplicarea prezentului acord si pentru controlul acesteia.
3. In cadrul acestei asistente reciproce, autoritatile competente ale partilor contractante isi comunica, in mod regulat, toate informatiile disponibile privind:
 - abaterile de la prezentul acord comise de cei care nu sint rezidenti si orice sanctiune aplicata pentru astfel de abateri;
 - sanctiunile aplicate de catre o parte contractanta rezidentilor sai, pentru astfel de abateri comise pe teritoriul altor parti contractante.

In cazul abaterilor grave, aceasta informare trebuie sa contina si sanctiunile aplicate.

4. Daca, atunci cind se face un control pe ruta unui sofer al unui vehicul inmatriculat pe teritoriul unei alte parti contractante, constatările efectuate stabilesc ca au fost comise abateri care nu pot fi dovedite in cursul acestui control, ca urmare a lipsei elementelor necesare, autoritatile competente ale partilor contractante implicate isi acorda reciproc asistenta, in vederea clarificarii situatiei. In acest scop, in cazul in care partea contractanta competenta procedeaza la un control in intreprinderi, rezultatele acestui control sint aduse la cunostinta celeilalte parti contractante interesate.

Art. 13: Dispozitii tranzitorii

Dispozitiile noului articol 10 - aparat de control - nu vor deveni obligatorii pentru tarile parti contractante la acest acord inainte de 3 ani dupa intrarea in vigoare a acestor amendamente. Inaintea acestei date, dispozitiile fostului articol 12 - Carnet individual de control - ramin valabile.

Art. 14: Dispozitii finale

1. Prezentul acord este deschis pentru semnare pina la 31 martie 1971 si, dupa aceasta data, este deschis aderarii statelor membre ale Comisiei economice pentru Europa si a statelor admise la comisie cu titlu consultativ, conform paragrafului 8 din mandatul acestei comisii.
2. Prezentul acord va fi ratificat.
3. Instrumentele de ratificare sau de aderare vor fi depuse la secretarul general al Organizatiei Natiunilor Unite.
4. Prezentul acord va intra in vigoare in a 180-a zi de la depunerea celui de-al 8-lea instrument de ratificare sau de aderare.
5. Pentru fiecare stat care va ratifica prezentul acord sau va adera la el, dupa depunerea celui de-al 8-lea instrument de ratificare sau de aderare precizat in paragraful 4 al prezentului articol, prezentul acord va intra in vigoare dupa 180 de zile de la data depunerii de catre acest stat a instrumentului sau de ratificare sau de aderare.

Art. 15

1. Orice parte contractanta va putea denunta prezentul acord printr-o comunicare adresata secretarului general al Organizatiei Natiunilor Unite.
2. Denuntarea contractului va intra in vigoare dupa 6 luni de la data de la care secretarul general va fi

instiintat despre aceasta.

Art. 16

Prezentul acord va inceta sa-si exercite dispozitiile sale, daca, dupa intrarea sa in vigoare, numarul partilor contractante este mai mic de trei timp de o perioada oarecare de 12 luni consecutive.

Art. 17

1. Orice stat va putea, atunci cind el va semna prezentul acord sau cu ocazia depunerii instrumentului sau de ratificare sau de aderare, sau oricind ulterior, sa declare, prin notificare adresata secretarului general al Organizatiei Natiunilor Unite, ca valabilitatea prezentului acord va acoperi in totalitate sau partial, teritoriile pe care el le reprezinta pe plan international. Prezentul acord se va aplica pe teritoriul sau pe teritoriile mentionate in notificare, incepind cu cea de-a 180-a zi din momentul primirii acestei notificari de catre secretarul general sau, daca in acea zi prezentul acord nu a intrat in vigoare, incepind cu ziua intrarii sale in vigoare.

2. Orice stat care va face, conform paragrafului precedent, o declaratie avind drept scop punerea in aplicare a prezentului acord pe un teritoriu pe care el il reprezinta pe plan international, va putea, conform art. 15 din prezentul acord, sa denunte prezentul acord in ceea ce priveste teritoriul respectiv.

Art. 18

1. Orice dezacord intre doua sau mai multe parti contractante privind interpretarea sau punerea in aplicare a prezentului acord va fi, pe cit posibil, rezolvat prin negocieri intre partile aflate in litigiu.

2. Orice dezacord, care nu va fi rezolvat prin negocieri, va fi supus arbitrajului, daca vreuna dintre partile contractante aflate in litigiu cere acest lucru, si va fi, in consecinta, inaintat unuia sau mai multor arbitri alesi de comun acord de catre partile aflate in litigiu. Daca, dupa 3 luni de la data cererii de arbitraj, partile in litigiu nu ajung la o intelegere in ceea ce priveste alegerea arbitrilor sau arbitrilor, oricare dintre aceste parti va putea cere secretarului general al Organizatiei Natiunilor Unite sa desemneze un arbitru unic, caruia i se va prezenta pentru rezolvare diferendul.

3. Decizia arbitrilor sau arbitrilor desemnati conform paragrafului precedent va fi obligatorie pentru partile contractante aflate in litigiu.

Art. 19

1. Orice stat va putea, in momentul cind va semna sau va ratifica prezentul acord, sau va adera la el, sa declare ca el nu se considera legat prin paragrafele 2 si 3 ale art. 18 din prezentul acord. Celelalte parti contractante nu vor fi legate de aceste paragrafe fata de oricare parte contractanta care va formula o astfel de rezerva.

2. Daca la data depunerii instrumentelor sale de ratificare sau de aderare, un stat formuleaza o rezerva, alta decit cea prevazuta la paragraful 1 al prezentului articol, secretarul general al O.N.U. va comunica aceasta rezerva statelor care au depus deja instrumentele de ratificare sau aderare si care nu au denuntat ulterior prezentul acord. Rezerva se va considera acceptata, daca, intr-un termen de 6 luni de la data acestei comunicari, nici unul dintre aceste state nu se opune aprobarii sale. In caz contrar, rezerva nu va fi admisa si, daca statul care a formulat-o nu o retrage, depunerea instrumentelor de aderare sau ratificare a acestui stat va fi fara efect. Pentru aplicarea prezentului paragraf nu se va tine seama de opozitia statelor a caror aderare sau ratificare este fara efect, in virtutea acestui paragraf, datorita faptului ca rezervele introduse de ele nu vor fi luate in considerare.

3. Orice parte contractanta a carei rezerva va fi adoptata in protocolul de semnare a prezentului acord sau care va formula o rezerva conform paragrafului 1 din prezentul articol sau care va exprima o rezerva acceptata conform paragrafului 2 al prezentului articol va putea, in orice moment, sa renunte la aceasta rezerva printr-o notificare adresata secretarului general.

Art. 20

1. Dupa ce prezentul acord va fi in vigoare timp de 3 ani, orice parte contractanta va putea cere convocarea unei conferinte, in scopul revizuirii prezentului acord, printr-o nota adresata secretarului general al O.N.U.

Secretarul general va notifica aceasta cerere tuturor partilor contractante si va convoca o conferinta de revizuire, daca, intr-un interval de patru luni de la data notificarii secretarului general, cel putin o treime dintre partile contractante comunica acordul lor in legatura cu aceasta cerere.

2. Daca este convocata o conferinta conform paragrafului precedent, secretarul general va anunta toate partile contractante si le va invita sa prezinte, intr-un termen de 3 luni, propunerile pe care ele doresc sa

fie examinate in cadrul conferintei. Secretarul general va comunica tuturor partilor contractante ordinea de zi provizorie a conferintei, precum si textul acestor propuneri, cu cel putin 3 luni inainte de data deschiderii conferintei.

3. Secretarul general va invita la orice conferinta convocata conform prezentului articol toate statele la care se refera paragraful 1 al art. 14 din prezentul acord.

Art. 21

1. Orice parte contractanta poate propune unul sau mai multe amendamente la prezentul acord. Textul oricarui proiect de amendament va fi comunicat secretarului general al O.N.U., care il va comunica tuturor partilor contractante si il va aduce la cunostinta celorlalte state mentionate la paragraful 1 al art. 14 al prezentului acord.

2. Intr-un termen de 6 luni de la data comunicarii de catre secretarul general a proiectului de amendament, orice parte contractanta poate informa pe secretarul general:

a) fie ca are o obiectie la amendamentul propus;

b) fie ca, cu toate ca intentioneaza sa accepte proiectul, conditiile necesare pentru aceasta acceptare nu sint inca indeplinite in statul sau.

3. Daca o parte contractanta, care a inaintat secretarului general o comunicare, asa cum este prevazut in paragraful 2 b) din prezentul articol, nu a comunicat secretarului general acceptul sau, ea va putea, intr-un interval de 9 luni, incepind de la data expirarii perioadei de 6 luni prevazuta pentru comunicare, sa prezinte o obiectie la amendamentul propus.

4. Daca se face vreo obiectie la proiectul de amendament in conditiile prevazute la paragrafele 2 si 3 ale prezentului articol, amendamentul va fi considerat ca nefiind acceptat si va fi fara efect.

5. Daca nu a fost formulata nici o obiectie la proiectul de amendament in conditiile prevazute la paragrafele 2 si 3 ale prezentului articol, amendamentul va fi considerat acceptat incepind de la data:

a) expirarii termenului de 6 luni prevazut la paragraful 2 din prezentul articol, daca nici o parte contractanta nu a inaintat o comunicare conform paragrafului 2 b) al acestui articol;

b) cea mai apropiata dintre urmatoarele doua date, daca, cel putin o parte contractanta a adresat o comunicare, asa cum prevede paragraful 2 b) al prezentului articol:

- data la care toate partile contractante care au trimis o asemenea comunicare au notificat secretarului general acceptarea proiectului, aceasta dat fiind totusi aminata pina la expirarea termenului de 6 luni mentionat in paragraful 2 al prezentului articol, daca toate acordurile au fost comunicate inaintea acestei date de expirare;

- data expirarii termenului de 9 luni mentionat in paragraful 3 al prezentului articol.

6. Orice amendament considerat acceptat va intra in vigoare dupa trei luni de la data la care a fost considerat acceptat.

7. Secretarul general va adresa, cit mai curind posibil, tuturor partilor contractante o notificare pentru a le instiinta daca a fost formulata vreo obiectie in legatura cu proiectul de amendament conform cu paragraful 2 a) al prezentului articol si daca una sau mai multe parti contractante i-au adresat o comunicare conform cu paragraful 2 b) al prezentului articol. In cazul in care una sau mai multe parti contractante au adresat o asemenea notificare, el va anunta ulterior toate partile contractante daca partea sau partile contractante care au adresat o asemenea comunicare ridica vreo obiectie fata de proiectul de amendament sau daca il accepta.

8. Independent de procedura de amendare prevazuta la paragrafele 1 - 6 ale prezentului articol, anexa prezentului acord va putea fi modificata prin intelegere intre autoritatile competente ale tuturor partilor contractante; daca autoritatea competenta a uneia dintre partile contractante a declarat ca legislatia sa nationala o obliga sa supuna acordul sau obtinerii unei autorizari speciale in acest scop sau aprobarii unui organ legislativ, consimtamintul autoritatii competente al partii contractante in cauza, in legatura cu modificarile anexei, nu va fi considerat ca dat decit in momentul in care aceasta autoritate competenta va declara secretarului general ca autorizariile sau aprobarile necesare au fost obtinute. Autoritatile competente, de comun acord, vor fixa data intrarii in vigoare a anexei modificate si vor putea prevedea ca, pe parcursul unei perioade tranzitorii, fosta anexa sa ramina in vigoare, in totalitate sau partial, simultan cu anexa modificata.

Art. 22

1. Apendicele 1 si 2 la anexa prezentului acord vor putea fi amendate conform procedurii stabilite in

prezentul articol.

2. La cererea unei parti contractante, orice amendament la apendicele 1 si 2 la anexa prezentului acord propus de catre aceasta parte va fi examinat de grupa de lucru principala a transporturilor rutiere a Comisiei economice pentru Europa.

3. Daca el este adoptat cu majoritatea membrilor prezenti si votati si daca aceasta majoritate contine majoritatea partilor contractante prezente si votante, amendamentul va fi comunicat de catre secretarul general pentru acordul autoritatilor competente ale tuturor partilor contractante.

4. Amendamentul va fi acceptat, daca, intr-un termen de 6 luni de la data acestei comunicari, mai putin de o treime dintre autoritatile competente ale partilor contractante fac cunoscuta secretarului general obiectia lor la amendament.

5. Orice amendament acceptat va fi comunicat de catre secretarul general tuturor partilor contractante si va intra in vigoare dupa 3 luni de la data acestei comunicari.

Art. 23

In afara de notificarile prevazute la art. 20 si 21 ale prezentului acord, secretarul general al O.N.U. va anunta statele mentionate la paragraful 1 al art. 14 al prezentului acord in legatura cu:

- a)** ratificarile si adeziunile conform art. 14 al prezentului acord;
- b)** datele la care prezentul acord va intra in vigoare, conform art. 14 al prezentului acord.
- c)** denuntarile conform art. 15 din prezentul acord;
- d)** abrogarea prezentului acord conform art. 16 al prezentului acord;
- e)** notificarile primite conform art. 17 al prezentului acord;
- f)** declaratiile si notificarile primite conform art. 19 al prezentului acord;
- g)** intrarea in vigoare a oricarui amendament conform art. 21 al prezentului acord.

Art. 24

Protocolul de semnare a prezentului acord are aceeasi valabilitate, valoare si durata ca insusi acordul din care este considerat ca facind parte integranta.

Art. 25

Dupa data de 31 martie 1971, originalul prezentului acord va fi depus la secretarul general al O.N.U., care va transmite copii certificate conforme fiecaruia dintre statele mentionate la paragraful 1 al art. 14 din prezentul acord.

Drept pentru care, subsemnatii, avind depline puteri, au semnat prezentul acord.

Incheiat la Geneva la data de 1 iulie 1970, intr-un singur exemplar, in limbile engleza si franceza, ambele texte avind aceeasi valabilitate.

ANEXA 1: APARAT DE CONTROL - DISPOZITII GENERALE

CAPITOLUL I: Omologare

Art. 1

Orice cerere de omologare pentru un model de aparat de control sau de foaie de inregistrare, insotita de documente descriptive corespunzatoare, este inaintata de catre fabricant sau de catre impuneritorul sau unei parti contractante.

Pentru un acelasi model de aparat de control sau de foaie de inregistrare, aceasta cerere nu poate fi inaintata decit unei singure parti contractante.

Art. 2

Fiecare parte contractanta aproba omologarea oricarui model de aparat de control sau oricarui model de foaie de inregistrare, daca acestea sint conforme prevederilor apendicelui 1 si daca partea contractanta este in masura sa supravegheze productia pentru a corespunde modelului omologat.

Modificarile sau completarile la un model omologat trebuie sa constituie obiectul unei omologari suplimentare din partea partii contractante care a aprobat omologarea initiala.

Art. 3

Partile contractante atribuie solicitantului o marca de omologare corespunzatoare modelului stabilit la apendicele 2, pentru fiecare model de aparat de control sau de foaie de inregistrare, pe care ele le omologheaza in virtutea art. 2.

Art. 4

Autoritatile competente ale partii contractante careia i-a fost inaintata cererea de omologare trimit celorlalte parti contractante, intr-un termen de o luna, o copie a fisei de omologare insotita de o copie a documentelor descriptive necesare sau le comunica refuzul omologarii, pentru fiecare model de aparat de control sau de foaie de inregistrare pe care ele le omologheaza sau le refuza; in caz de refuz ele comunica motivarea deciziei.

Art. 5

1. Daca partea contractanta care a facut omologarea mentionata la art. 2 constata ca aparatele de control sau foile de inregistrare care poarta marca de omologare pe care ea le-a atribuit-o nu sint conforme cu modelul pe care ea l-a omologat, aceasta ia masurile necesare pentru ca productia sa corespunda modelului. Daca este cazul, masurile luate pot merge pina la retragerea omologarii.

2. Partea contractanta, care a aprobat o omologare, trebuie sa o revoce, daca aparatul de control sau foaia de inregistrare care constituie obiectul omologarii este considerata ca nefiind conforma cu prezenta anexa, inclusiv cu apendicele sale, sau prezinta, la folosire, un defect de ordin general care le face improprii destinatiei lor.

3. Daca partea contractanta, care a aprobat o omologare, este informata de catre alta parte contractanta despre existenta unuia dintre cazurile mentionate in paragrafele 1 si 2, aceasta ia, de asemenea, dupa consultarea acesteia din urma, masurile prevazute in paragrafele mentionate, sub rezerva paragrafului 5.

4. Partea contractanta, care a constatat existenta unuia dintre cazurile prevazute la paragraful 2, poate sa suspende pina la un nou ordin lansarea pe piata si punerea in functiune a aparatelor de control sau a foilor. Acelasi lucru se intimpla in cazurile prevazute la paragraful 1 pentru aparatele de control sau pentru foile scutite de verificarea primara, daca fabricantul, dupa avertizare, nu le face conform modelului aprobat sau cerintelor prezentei anexe. In orice caz, autoritatile competente ale partilor contractante se informeaza reciproc intr-un termen de o luna asupra retragerii unei omologari acordate si asupra altor masuri luate in conformitate cu paragrafele 1, 2, 3, la fel ca si asupra motivelor care justifica aceste masuri.

5. Daca partea contractanta, care a aprobat o omologare constata existenta cazurilor prevazute la paragrafele 1 si 2, despre care ea a fost informata, partile contractante interesate se ocupa de rezolvarea diferendului.

Art. 6

1. Cel care solicita omologarea pentru un model de foaie de inregistrare trebuie sa precizeze pe cererea sa modelul sau modelele de aparate de control carora le este destinata pentru folosire aceasta foaie si trebuie sa furnizeze un aparat adecvat pentru tipul sau tipurile respective, in scopul testarii foii de inregistrare.

2. Autoritatile competente ale fiecărei parti contractante indica pe fisa de omologare a modelului foii de inregistrare modelul sau modelele de aparate de control pe care se poate folosi modelul foii de inregistrare.

Art. 7

Partile contractante nu pot sa refuze inmatricularea sau sa interzica punerea in circulatie sau folosirea vehiculelor echipate cu aparat de control, datorita unor cauze inerente unui astfel de aparat, daca aparatul are marca de omologare mentionata la art. 3 si placa de instalare mentionata la art. 9.

Art. 8

Orice decizie, care se refera la refuzul sau la retragerea omologarii unui model de aparat de control sau de foaie de inregistrare, luata in virtutea prezentei anexe, este motivata intr-un mod precis. Ea este adusa la cunostinta celui interesat, indicindu-se caile de a face recurs, stabilite de catre legislatia in vigoare a partilor contractante, si termenele in care aceste recursuri pot fi inaintate.

CAPITOLUL II: Instalare si control

Art. 9

1. Sint autorizati sa efectueze operatiunile de instalare si de reparare ale aparatului de control doar instalatorii sau atelierelor autorizate in acest scop de catre autoritatile competente ale partilor contractante, dupa ce acestea au tinut seama, daca ele doresc acest lucru, de parerea fabricantilor intetresati.

2. Cel care instaleaza sau atelierul autorizat aplica un insemn special pe sigiliul pus. Autoritatile

competente ale fiecărei parti contractante tin o evidenta a tuturor insemnelor folosite.

3. Autoritatile competente ale partilor contractante se informeaza reciproc asupra listei celor care fac instalarea sau asupra atelierelor autorizate si isi transmit o copie a insemnelor folosite.

4. Instalarea aparatului de control conform dispozitiilor din prezenta anexa este atestata prin placa de instalare aplicata conform conditiilor prevazute la apendicele 1.

CAPITOLUL III: Modul de folosire

Art. 10

Proprietarul si soferii iau masuri pentru a asigura o buna functionare si o corecta intrebuintare a aparatului.

Art. 11

1. Soferii nu utilizeaza foi de inregistrare murdare sau deteriorate. In acest scop, foile trebuie sa fie protejate in mod corespunzator.

In cazul deteriorarii unei foi care contine inregistrari, soferii trebuie sa anexeze foaia deteriorata la foaia de rezerva folosita pentru a o inlocui.

2. Soferii folosesc foile de inregistrare in fiecare zi in care ei conduc, din momentul in care ei iau in primire vehiculul. Foaia de inregistrare nu este retrasa inainte de sfirsitul perioadei de lucru zilnice, doar daca retragerea sa nu este permisa in alt mod.

Nici o foaie de inregistrare nu poate fi folosita pe o perioada mai lunga decit aceea pentru care ea a fost destinata.

Cind, ca urmare a faptului ca nu sint in apropierea vehiculului, soferii nu pot folosi aparatul montat pe vehicul, perioadele de timp sint inscrise in mod lizibil si fara stersaturi, pe foi, de mina, automat sau prin alte mijloace.

Ei trec pe foile de inregistrare modificarile necesare, atunci cind la bordul unui vehicul se afla mai mult de un sofer, astfel incit informatiile mentionate la apendicele 1, rubrica II, de la pct. 1-3, sa fie inregistrate pe foaia soferului care conduce efectiv.

Aparatul trebuie sa fie conceput astfel incit sa permita agentilor insarcinati cu controlul sa citeasca, dupa deschiderea eventuala a aparatului, fara sa se deformeze definitiv, sa se strice sau sa se murdareasca foaia, inregistrarile facute in cele 9 ore dinaintea controlului.

In plus, aparatul trebuie sa fie astfel conceput incit sa permita sa se verifice daca se fac inregistrarile, fara a deschide cutia.

4. Soferul trebuie sa fie in masura sa prezinte, ori de cite ori agentul de control solicita aceasta, foile de inregistrare ale saptaminii in curs si, in orice caz, foaia ultimei zile pentru saptamina precedenta, in cursul careia el a condus.

ANEXA 1¹: -APENDICE Nr. 1: CONDITII de constructie, de test, de instalare si de control

CAPITOLUL I: Definitii

Prin termenii prezentului apendice se intelege:

a) prin aparat de control, un aparat destinat instalarii la bordul vehiculelor rutiere pentru a indica si a inregistra, in mod automat sau semiautomat, datele privind mersul acestor vehicule si anumiti timpi de lucru ai soferilor lor;

b) prin foaie de inregistrare, o foaie conceputa pentru a primi si a pastra inregistrarile, care se introduce in aparatul de control si pe care dispozitivele de inscriere ale acestuia inscriu in mod continuu diagramele datelor de inregistrat;

c) prin constanta aparatului de control, caracteristica numerica, care da valoarea semnalului de intrare necesara pentru a obtine indicarea si inregistrarea unei distante de 1 kilometru parcurse; aceasta constanta trebuie sa fie exprimata fie in turatii pe kilometru ($K=... tr/km$), fie in impulsuri pe kilometru ($K=... imp/km$);

d) prin coeficient specific al vehiculului, caracteristica numerica, care da valoarea semnalului de iesire emis de catre piesa prevazuta pe vehicul, pentru racordarea sa la aparatul de control (priza de iesire a cutiei de viteze in anumite cazuri, roata vehiculului in alte cazuri), cind vehiculul parcurge distanta de un kilometru masurata in conditii normale de test (a se vedea capitolul VI paragraful 4 al prezentului

apendice).

Coeficientul caracteristic este exprimat fie in turatii pe kilometru ($W = \dots$ tr/km), fie in impulsuri pe kilometru ($W = \dots$ imp/km);

e) prin circumferinta efectiva a pneurilor rotilor, media distantelor parcurse de fiecare dintre rotile care antreneaza vehiculul (roti motrice), in timpul unei rotatii complete. Masurarea acestor distante trebuie sa se faca in conditii normale de test (a se vedea capitolul VI paragraful 4 al prezentului apendice) si este exprimata sub forma " $l = \dots$ mm".

CAPITOLUL II: Caracteristicile generale si functiile aparatului de control

Aparatul trebuie sa realizeze inregistrarea elementelor urmatoare:

- 1) distanta parcursa de vehicul;
- 2) viteza vehiculului;
- 3) timpul de conducere;
- 4) alti timpi de lucru si timpi disponibili;
- 5) intreruperi de lucru si timpi de repaus zilnici;
- 6) deschiderea cutiei care contine foaia de inregistrare;
- 7) pentru aparatele electronice care functioneaza pe baza de semnale transmise electric prin indicatorul de distanta si de viteza, orice intrerupere a alimentarii aparatului mai mare de 100 milisecunde (cu exceptia luminarii), a alimentarii indicatorului de distanta si de viteza si orice intrerupere a semnalului indicatorului de distanta si de viteza.

Pentru vehiculele folosite de doi soferi aparatul trebuie sa permita inregistrarea timpilor mentionati la pct. 3, 4 si 5 in mod simultan si diferentiat pe doua foi distincte.

CAPITOLUL III: Conditii de constructie a aparatului de control

(A) Generalitati

1. Pentru aparatul de control sint prevazute urmatoarele dispozitive:

a) dispozitive indicatoare:

- pentru distanta parcursa (contor totalizator);
- pentru viteza (tahometru);
- pentru timp (ceas);

b) dispozitive de inregistrare care cuprind:

- un inregistrator pentru distanta parcursa;
- un inregistrator pentru viteza;
- unul sau mai multe inregistratoare de timp corespunzatoare conditiilor stabilite la rubrica III, sectiunea C paragraful 4;

c) un dispozitiv de marcare, care indica separat pe foaia de inregistrare:

- orice deschidere a cutiei care contine aceasta foaie;
- pentru aparatele electronice, ca cele definite la pct. 7 al cap. II, orice intrerupere a alimentarii aparatului mai mare de 100 milisecunde (cu exceptia luminarii), cel tirziu in momentul cind se face realimentarea;
- pentru aparatele electronice, ca cele definite la pct. 7 al cap. II, orice intrerupere de alimentare mai mare de 100 milisecunde, a indicatorului pentru distanta si viteza, si orice intrerupere a semnalului indicatorului de distanta si de viteza.

2. Prezenta eventuala in aparat a altor dispozitive decit cele enumerate mai sus nu trebuie sa compromita buna functionare a dispozitivelor obligatorii si nici sa impiedice citirea lor.

Aparatul trebuie sa fie prezentat la omologare echipat cu aceste eventuale dispozitive complementare.

3. Materiale

a) Toate elementele constitutive ale aparatului de control trebuie sa fie realizate din materiale cu o stabilitate si cu o rezistenta mecanica corespunzatoare si cu caracteristici electrice si magnetice invariabile.

b) Orice schimbare a unui element al aparatului sau a felului materialelor folosite pentru fabricatia sa trebuie sa fie autorizata, inaintea folosirii, de catre autoritatea care a omologat aparatul.

4. Masurarea distantei parcurse

Distantele parcurse pot fi totalizate si inregistrate:

- fie in mers inainte si in mers inapoi;
- fie doar in mers inainte.

Inregistrarea eventuala a manevrelor de mers inapoi nu trebuie neaparat sa influenteze asupra claritatii si preciziei celorlalte inregistrari.

5. Masurarea vitezei

a) Plaja de masura a vitezei este stabilita prin certificatul de omologare a modelului.

b) Frecventa proprie si dispozitivul de amortizare al mecanismului de masura trebuie sa fie astfel incit dispozitivele indicator si inregistrator de viteza sa poata, in limita plajei de masura, sa ajunga pina la o accelerare de 2m/s^2 , in limitele tolerantelor admise.

6. Masurarea timpului (ceas)

a) Comanda dispozitivului de potrivire la ora trebuie sa se gaseasca in interiorul cutiei care contine foaia de inregistrare, a carei fiecare deschidere este marcata automat pe foaia de inregistrare.

b) Daca mecanismul de avansare a foii de inregistrare este comandat prin ceas, durata de functionare corecta a acestuia, dupa intoarcerea completa, va trebui sa fie superioara cu cel putin 10% duratei de inregistrare corespunzatoare incarcaturii maxime in foile de inregistrare ale aparatului.

7. Luminare si protectie

a) Dispozitivele indicatoare ale aparatului trebuie sa fie prevazute cu o luminare adecvata, care sa nu fie prea puternica.

b) Pentru conditiile normale de folosire, toate partile interne ale aparatului trebuie sa fie protejate impotriva umiditatii si prafului. In plus, ele trebuie sa fie protejate impotriva violarii sigiliului.

(B) Dispozitive indicatoare

1. Indicatorul distantei parcurse (contor totalizator)

a) Valoarea celei mai mici gradatii a dispozitivului indicator al distantei parcurse trebuie sa fie de 0,1 km. Cifrele care indica hectometrii trebuie sa fie diferite de acela care indica numerele intregi de kilometri.

b) Cifrele controlului totalizator trebuie sa fie clar lizibile si sa aiba o inaltime aparenta de cel putin 4 mm.

c) Controlul totalizator trebuie sa aiba capacitatea sa indice pina la 99999,9 km, cel putin.

2. Indicatorul de viteza (tahometru)

a) Intre limitele plajei de masura, scala vitezei trebuie sa fie gradata in mod uniform prin 1, 2, 5 sau 10 km/h. Valoarea in viteza a gradatiei (intervalul cuprins intre doua repere succesive) nu trebuie sa depaseasca 10% din viteza maxima indicata pe scala.

b) Spatiul care depaseste plaja de masura nu trebuie sa fie marcat prin cifre.

c) Lungimea fiecarei gradatii de pe scala care reprezinta o diferenta de viteza de 10 km/h nu trebuie sa fie mai mica de 10 mm.

d) Pe un indicator cu ac, distanta intre ac si cadran nu trebuie sa depaseasca 3 mm.

3. Indicator de timp (ceas)

Indicatorul de timp trebuie sa fie vizibil din exteriorul aparatului si citirea acestuia trebuie sa fie sigura, usoara si clara.

(C) Dispozitive de inregistrare

1. Generalitati

a) In orice aparat, oricare ar fi forma foii de inregistrare (banda sau disc), trebuie prevazut un reper care sa permita o asezare corecta a foii de inregistrare, astfel incit ora indicata de ceas sa corespunda cu ora inscrisa pe foaie.

b) Mecanismul care antreneaza foaia de inregistrare trebuie sa asigure antrenarea acesteia fara joc, introducerea si scoaterea ei in mod liber.

c) Dispozitivul de avansare a foii de inregistrare, cind aceasta are forma unui disc, va fi comandat de mecanismul ceasului. In acest caz, miscarea de rotatie a foii va fi continua si uniforma, cu o viteza minima de 7 mm/h, masurata pe partea interioara a inelului care delimiteaza zona de inregistrare a

vitezei.

In cazul aparatelor cu banda, cind dispozitivul de avansare a foilor este comandat de mecanismul ceasului, viteza de avansare rectilinie va fi de 10 mm/h, cel putin.

d) Inregistrările distantei parcurse, ale vitezei vehiculului si ale deschiderii cutiei continind foaia sau foile de inregistrare trebuie sa fie automate.

2. Inregistrarea distantei parcurse

a) Orice distanta parcursa, de 1 km, trebuie sa fie reprezentata pe diagrama printr-o variatie de cel putin 1 mm a coordonatei corespunzatoare.

b) Chiar la viteze situate la limita superioara a plajei de masura, diagrama parcursurilor trebuie sa fie clar lizibila.

3. Inregistrarea vitezei

a) Acul de inregistrare a vitezei trebuie sa aiba, in principiu, o miscare rectilinie si perpendiculara pe directia de deplasare a foii de inregistrare, oricare ar fi forma acesteia.

Totusi poate fi admisa o miscare curbilinie a acului, daca sint indeplinite conditiile urmatoare:

- traiectoria acului este perpendiculara pe circumferinta medie (in cazul foilor sub forma de disc) sau pe axa zonei rezervate inregistrarii vitezei (in cazul foilor sub forma de banda);

- raportul dintre raza de curbura a traiectoriei trasate de ac si latimea zonei rezervate inregistrarii vitezei nu este mai mic de 2,4:1, oricare ar fi forma foii de inregistrare;

- diversele linii ale scalei de timp trebuie sa traverseze zona de inregistrare dupa o curba cu aceeasi raza ca traiectoria descrisa de ac.

Distanta dintre liniile scalei de timp trebuie sa reprezinte o perioada care sa nu depaseasca o ora.

b) Orice variatie de 10 km/h a vitezei trebuie sa fie reprezentata pe diagrama printr-o variatie de cel putin 1,5 mm a coordonatei corespunzatoare.

4. Inregistrarea timpilor

a) Aparatul trebuie sa inregistreze timpul de condus, complet automat. El trebuie sa inregistreze, de asemenea, dupa efectuarea eventuala a unei manevre corespunzatoare, celelalte grupe de timp, dupa cum urmeaza:

(i) sub semnul Q: timpul de conducere;

(ii) sub semnul X: toti ceilalti timpi de lucru;

(iii) sub semnul |/: timpul disponibil, adica:

- timpul de asteptare - perioada in care soferii nu sint obligati sa ramina la posturile lor de munca, decit doar pentru a raspunde la un eventual apel, pentru a porni sau a relua cursa sau pentru a efectua alte activitati;

- timpul petrecut alaturi de un sofer in timpul mersului vehiculului;

- timpul petrecut pe o cusetă, in timpul mersului vehiculului;

(iv) sub semnul "pat": opriri si perioade de odihna zilnica.

Fiecare parte contractanta poate permite, pentru foile de inregistrare folosite pe vehicule inmatriculate pe teritoriul sau, ca perioadele de timp mentionate la pct. (ii) si (iii) de mai sus sa fie toate inregistrate sub semnul: |/|.

b) Caracteristicile traiectoriilor, pozitiile lor relative si, eventual, semnele prevazute la paragraful 4 a) trebuie sa faca distinctia clara dintre diversele perioade de timp.

Distinctia dintre diversele grupe de timp este reprezentata in diagrama prin diferenta de grosime a liniilor corespunzatoare acestora sau prin orice alt sistem care sa fie cel putin la fel de eficace din punct de vedere al lizibilitatii si interpretarii diagramei.

c) In cazul vehiculelor folosite de un echipaj compus din mai multi soferi, inregistrările mentionate in paragraful 4 a) trebuie sa fie facute pe doua foi distincte, fiecare fiind atribuita unui sofer. In acest caz, avansarea diverselor foi de inregistrare trebuie sa fie asigurata de acelasi mecanism ori de mecanisme sincronizate.

(D) Dispozitiv de inchidere

1. Cutia continind foaia sau foile de inregistrare si comanda dispozitivului de fixare la ora trebuie sa aiba o incuietoare.

2. Orice deschidere a cutiei, continind o foaie sau mai multe foi de inregistrare si comanda

dispozitivului de fixare la ora trebuie sa fie marcata in mod automat pe foaia sau pe foliile de inregistrare.

(E) Inscrieri

1. Pe cadranul aparatului trebuie sa figureze inscrierile urmatoare:

- linga numarul indicat de contorul totalizator, unitatea de masura a distantelor, cu simbolul "km",
- linga scala de viteze, insemnul "km/h",
- plaja de masura a tahometrului, cu simbolul "Vmin...km/h, Vmax...km/h".

Aceasta indicatie nu este necesara, daca ea figureaza pe placa semnalizatoare a aparatului.

Totusi aceste prevederi nu se aplica aparatelor de control omologate inainte de 10 august 1970.

2. Pe placa semnalizatoare care face corp comun cu aparatul trebuie sa figureze urmatoarele date, care trebuie sa fie vizibile pe aparatul instalat:

- numele si adresa fabricantului aparatului;
- numarul de fabricatie si anul de constructie;
- marca de omologare a modelului aparatului;
- constanta aparatului cu simbolul "k=... tr/km" sau "k=... imp/km";
- eventual, plaja de masura a vitezei, sub forma indicata in paragraful 1;
- daca sensibilitatea instrumentului la unghiul de inclinatia poate sa influenteze asupra indicatiilor date de aparat, dincolo de tolerantele admise, unghiul permis are forma urmatoare:
 - beta
 - alfa
 - gamma

in care forma s-a reprezentat unghiul masurat pornind din pozitia orizontala a partii din fata (orientata in sus) a aparatului pentru care este reglat instrumentul, b) si c) reprezentind, respectiv in sus si in jos, limitele de abatere admisibile fata de unghiul (alfa).

(F) Erori maxime admise (dispozitive indicatoare si inregistratoare)

1. La bancul de probe, inaintea instalarii:

- a) distanta parcursa: 1% in plus sau in minus fata de distanta reala, aceasta fiind cel putin egala cu 1 km;
- b) viteza: 3 km/h in plus sau in minus fata de viteza reala;
- c) timp: plus sau minus 2 minute/zi, cu maximum de 10 minute/7 zile, in cazul cind durata de mers a ceasului, dupa intoarcere, nu este inferioara acestei perioade.

2. La instalare:

- a) distanta parcursa: 2% in plus sau in minus din distanta reala, aceasta fiind cel putin egala cu 1 km;
- b) viteza: 4 km/h in plus sau in minus in raport cu viteza reala;
- c) timp: plus sau minus 2 minute/zi, sau, plus sau minus 10 minute/7 zile.

3. In functiune:

- a) distanta parcursa: 4% in plus sau in minus din distanta reala, aceasta fiind cel putin egala cu 1 km;
- b) viteza: 6 km/h in plus sau in minus in raport cu viteza reala;
- c) timp: plus sau minus 2 minute/zi, sau plus sau minus 10 minute/7 zile.

4. Erorile maxime admise enumerate in paragrafele 1, 2, 3 sint valabile pentru temperaturi situate intre 0 grade si 40 grade C, temperaturile fiind inregistrate in imediata apropiere a aparatului.

5. Masurarea erorilor maxime admise in paragrafele 2 si 3 se va face in conformitate cu conditiile mentionate in capitolul VI.

CAPITOLUL IV: Foi de inregistrare

(A) Generalitati

1. Foile de inregistrare trebuie sa fie de o asemenea calitate, incit sa nu impiedice functionarea normala a aparatului si ca inregistrarile facute pe ele sa nu se stearga, sa fie clar lizibile si sa poata fi identificate.

Foile de inregistrare trebuie sa-si pastreze dimensiunile si inregistrarile, in conditii normale de

higrometrie si temperatura.

In plus, trebuie sa existe posibilitatea pentru fiecare membru al echipajului sa inscrie pe foile de inregistrare, fara sa le deterioreze si fara sa afecteze lizibilitatea inregistrarilor, indicatiile urmatoare:

- a) numele si prenumele sau, la inceputul folosirii foii;
- b) data si locul, la inceputul si sfirsitul folosirii foii;
- c) numarul placii de inmatriculare a vehiculului pe care il conduce, inainte de prima cursa inregistrata pe foaie si apoi, in cazul schimbarii vehiculului, in timpul folosirii foii de inregistrare;
- d) controlul pe parcurs:
 - inainte de prima cursa inregistrata pe foaie;
 - la sfirsitul ultimei curse inregistrate pe foaie;
 - in cazul schimbarii vehiculului, in timpul zilei de lucru (controlul vehiculului pe care l-a condus si controlul vehiculului pe care il va conduce);
- e) daca este cazul, ora schimbarii vehiculului.

In conditii normale de pastrare, inregistrările trebuie sa ramina clar lizibile timp de cel putin un an.

2. Capacitatea minima de inregistrare a foilor, oricare ar fi forma lor, trebuie sa fie de 24 ore.

Daca mai multe discuri sint legate intre ele pentru a mari capacitatea de inregistrare continua, realizabila fara interventia personalului, racordarile dintre diferitele discuri trebuie sa fie astfel realizate incit inregistrările sa nu prezinte nici intreruperi, nici suprapuneri in locurile de trecere de la un disc la altul.

(B) Zone de inregistrare si impartirea lor in grade

1. Foile de inregistrare cuprind urmatoarele zone de inregistrare:

- o zona rezervata exclusiv indicatiilor privind viteza;
- o zona rezervata exclusiv indicatiilor privind distantele parcurse;
- o zona sau zone pentru indicatiile privind timpii de conducere, alti timpii de lucru, timpii disponibili, intreruperile de lucru si repausul soferilor.

2. Zona rezervata inregistrării vitezei trebuie sa fie subimpartita in transe de 20 km/h, cel putin. Viteza corespunzatoare trebuie sa fie indicata in cifre pe fiecare linie a acestei subdiviziuni. Simbolul "km/h" trebuie sa figureze cel putin o data in interiorul acestei zone. Ultima linie a acestei zone trebuie sa coincida cu limita superioara a plajei de masura.

3. Zona rezervata inregistrării parcursurilor trebuie sa fie astfel tiparita incit sa permita citirea usoara a numarului de kilometri parcursi.

4. Zona sau zonele rezervate inregistrării timpilor mentionati in paragraful 1 trebuie sa fie astfel marcate incit sa se poata face diferenta clara dintre diversele grupe de timp.

(C) Indicatii tiparite pe foile de inregistrare

Fiecare foaie trebuie sa contina tiparite urmatoarele indicatii:

- numele si adresa sau marca fabricantului;
- marca de omologare a modelului foii de inregistrare;
- marca de omologare a modelului sau modelelor de aparate, in care se poate folosi foaia de inregistrare;
- limita superioara a vitezei care se poate inregistra, tiparita, in km/h.

Fiecare foaie trebuie sa aiba tiparita, in plus, cel putin o scala de timp gradata, astfel incit sa permita citirea directa a timpului la intervale de 15 minute, la fel ca si determinarea fara dificultati a intervalelor de 5 minute.

(D) Spatiu liber pentru inscrieri de mina

Trebuie sa se prevada un spatiu liber pe foi, pentru a permite soferului sa adauge in acest spatiu, de mina, cel putin mentiunile de mai jos:

- numele si prenumele soferului;
- data si locul cind incepe si se termina folosirea foii;
- numarul sau numerele placii de inmatriculare a vehiculului sau vehiculelor pe care le conduce soferul in timpul cit foloseste foaia;
- contoarele kilometrice de parcurs ale vehiculului sau vehiculelor pe care le conduce soferul in timpul

cit foloseste foaia;
- ora schimbarii de vehicul.

CAPITOLUL V: Instalarea aparatului de control

(A) Generalitati

1. Aparatele de control trebuie sa fie montate pe vehicule, astfel incit, pe de o parte, soferul sa poata supraveghea cu usurinta de la locul sau indicatorul de viteza, contorul totalizator si ceasul si, pe de alta parte, toate elementele lor, inclusiv cele de transmisie, sa fie protejate impotriva oricarei deteriorari intervenite.

2. Constanta aparatului de control trebuie sa fie adaptata coeficientului caracteristic al vehiculului, cu ajutorul unui dispozitiv corespunzator, numit adaptor.

Vehiculele cu doua sau mai multe sarcini pe axa trebuie sa fie prevazute cu un dispozitiv de comutare, care regleaza automat aceste sarcini, conform cu aceea pentru care adaptarea aparatului la vehicul este realizata prin adaptor.

3. O placuta de instalare este instalata la loc vizibil pe vehicul, linga aparat sau chiar pe aparat, dupa verificarea facuta cu ocazia primei instalari.

Dupa fiecare interventie a unui instalator sau a unui atelier autorizat, care necesita o modificare a reglarii instalarii propriu-zise, trebuie sa fie atasata o noua placuta, care o inlocuieste pe cea anterioara.

Placuta trebuie sa contina cel putin mentiunile de mai jos:

- numele, adresa sau marca instalatorului, sau a atelierului autorizat;
- coeficientul caracteristic al vehiculului, cu simbolul " $w=...tr/km$ " sau " $w=...imp/km$ ";
- circumferinta efectiva a pneurilor rotilor, cu simbolul " $l=...mm$ ";
- data cind a fost determinat coeficientul caracteristic al vehiculului si cind s-a masurat circumferinta efectiva a pneurilor rotilor.

(B) Sigilii

Trebuie sa fie sigilate urmatoarele elemente:

a) placuta de instalare, numai daca ea nu este aplicata astfel incit sa nu poata fi desprinsa, fara sa se deterioreze indicatiile;

b) capetele legaturii dintre aparatul de control propriu-zis si vehicul;

c) adaptorul propriu-zis si inserarea sa in circuit;

d) dispozitivul de comutare pentru vehiculele cu mai multe sarcini pe axa;

e) legaturile adaptorului si dispozitivului de comutare cu celelalte elemente de instalare;

f) ambalajele prevazute in capitolul III sectiunea A paragraful 7 b).

Pentru cazuri particulare pot fi prevazute si alte sigilii, cu ocazia omologarii modelului aparatului si trebuie sa se mentioneze pe fisa de omologare amplasarea acestor sigilii.

Doar sigiliile de legatura mentionate la lit. b), c), si e) pot fi inlaturate in caz de urgenta; orice rupere a acestor sigilii trebuie sa constituie obiectul unei justificari in scris, care sa stea la dispozitia autoritatii competente.

CAPITOLUL VI: Verificari si controale

Partile contractante desemneaza organele care trebuie sa efectueze verificarile si controalele.

1. Atestarea instrumentelor noi sau reparate

Orice aparat individual, nou sau reparat, este atestat in ceea ce priveste buna sa functionare si exactitatea indicatiilor si inregistrarilor, in limitele fixate in capitolul III sectiunea F paragraful 1, prin sigiliul prevazut in capitolul V sectiunea B lit. f).

Partile contractante pot introduce, in acest scop, verificarea primara, care este controlul si recunoasterea conformitatii unui aparat nou sau reconditionat cu modelul omologat si/sau cu cerintele anexei, inclusiv cu apendicele sale, sau acordarea de drepturi de atestare fabricantilor sau reprezentantilor acestora.

2. Instalare

Cu ocazia instalarii sale la bordul unui vehicul, aparatul si toata instalarea sa trebuie sa corespunda dispozitiilor privind erorile maxime admise stabilite in capitolul III sectiunea F paragraful 2.

Testele de control aferente acestora sint executate, pe raspunderea sa, de instalator sau de atelierul autorizat.

3. Controale periodice

a) Controalele periodice ale aparatelor instalate pe vehicule au loc cel putin din 2 in 2 ani si pot fi efectuate, printre altele, in cadrul inspectiilor tehnice ale vehiculelor automobile.

Se vor controla mai ales:

- starea de buna functionare a aparatului;
- prezenta semnelor de omologare pe aparate;
- prezenta placutei de instalare;
- integritatea sigiliilor aparatului si a celorlalte elemente de instalare;
- circumferinta efectiva a pneurilor.

b) Controlul respectarii dispozitiilor capitolului III sectiunea F paragraful 3 privind erorile maxime tolerate in functionare va fi efectuat cel putin o data din 6 in 6 ani, cu posibilitatea, pentru orice parte contractanta, de a prevedea un termen mai scurt pentru vehiculele inmatriculate pe teritoriul sau.

Acest control presupune, in mod obligatoriu, inlocuirea placutei de instalare.

4. Depistarea erorilor

Depistarea erorilor la instalare si in functionare se realizeaza in conditiile urmatoare, considerate drept conditii normale de incercare (test):

- vehicule fara incarcatura, in conditii normale de mers;
- presiunea pneurilor, conform indicatiilor date de catre fabricant;
- uzura pneurilor, in limitele admise de prevederile in vigoare;
- deplasarea vehiculului: acesta trebuie sa se deplaseze, pus in miscare de propriul sau motor, in linie dreapta, pe o suprafata plana, cu o viteza de 50 plus sau minus 5 km/h; controlul, cu conditia ca el sa fie de o exactitate comparabila, poate fi efectuat, de asemenea, pe un banc de incercari corespunzator.

ANEXA 1²: - APENDICE Nr. 2: MARCA SI FISA DE OMOLOGARE

I. Marca de omologare

1. Maraca de omologare este compusa din:

- un dreptunghi, in interiorul caruia este situata litera "E", urmata de un numar distinctiv al tarii care a acordat omologarea, conform celor convenite mai jos:

- Norvegia - 1
- Spania - 2
- Suedia - 3
- Portugalia - 4
- Grecia - 5
- Iugoslavia - 6
- Austria - 7
- Germania - 8
- Republica Federativa Ceha si Slovaca - 9
- Belgia - 10
- Danemarca - 11
- Luxemburg - 12
- Tarile de Jos - 13
- Regatul Unit - 14
- Franta - 15
- Uniunea Republicilor Socialiste Sovietice - 16
- Italia - 17
- Irlanda - 18

Cifrele care urmeaza sint atribuite celorlalte tari, in functie de ordinea cronologica a ratificarii lor a Acordului european privind munca echipajelor vehiculelor care efectueaza transporturi internationale

rutiere sau de aderarea lor la acest acord, si - un numar de omologare corespunzator numarului fisei de omologare stabilita pentru prototipul aparatului de control sau al foii, numar plasat oriunde in imediata apropiere a acestui dreptunghi.

2. Marca de omologare este pusa pe placuta semnalizatoare a fiecarui aparat si pe fiecare foaie de inregistrare. Ea trebuie sa nu poata fi stearsa si sa ramina mereu lizibila.

3. Dimensiunile marcii de omologare desenate mai jos sint exprimate in mm, aceste dimensiuni constituind minimele. Trebuie sa se respecte raportul dintre aceste dimensiuni.

####

Aceste cifre sint date numai cu titlu de indicatie.

II. Fisa de omologare

Partea contractanta, care a omologat, elibereaza solicitantului o fisa de omologare stabilita dupa modelul de mai jos. Pentru a comunica celorlalte parti contractante omologarile acordate sau eventualele retrageri, fiecare parte contractanta foloseste copii ale acestui document.

FISA DE OMOLOGARE

Numele administratiei competente

Comunicare privind *):

- omologarea unui model de aparat de control;
- retragerea omologarii unui model de aparat de control;
- omologarea foii de inregistrare;
- retragerea omologarii foii de inregistrare.

*) A se sterge mentiunile inutile.

Nr. de omologare.....

- 1.** Marca de fabrica sau de comert
 - 2.** Denumirea modelului
 - 3.** Numele fabricantului
 - 4.** Adresa fabricantului
 - 5.** Prezentat la omologare la data de
 - 6.** Laborator de incercari
 - 7.** Data si numarul procesului-verbal al laboratorului
 - 8.** Data omologarii
 - 9.** Data retragerii omologarii
 - 10.** Modele de aparate de control, pe care se poate folosi foaia de inregistrare
 - 11.** Loc
 - 12.** Data
 - 13.** In anexa, documente descriptive
 - 14.** Observatii
- (semnatura)

ANEXA 2: PROTOCOL DE SEMNARE

In momentul semnarii Acordului european privind activitatea echipajelor vehiculelor care efectueaza transporturi internationale rutiere, subsemnarii, avind depline puteri, au convenit ceea ce urmeaza:

Partile contractante declara ca prezentul acord nu prejudiciaza dispozitiile care ar putea fi, daca este cazul, elaborate ulterior, privind timpul de lucru si durata zilei de lucru.

La articolul 4 al acordului

Dispozitiile paragrafului 1 al acestui articol nu trebuie sa fie interpretate ca facind aplicabile, in afara statului care inmatriculeaza vehiculul care efectueaza transportul, interdictiile de circulatie, in anumite zile sau la anumite ore, care pot exista in acest stat pentru anumite categorii de vehicule. Dispozitiile paragrafului 2 al acestui articol nu trebuie sa fie interpretate ca impiedicind o parte contractanta sa-si impuna pe teritoriul sau respectarea dispozitiilor legislatiei sale nationale care interzic, in anumite zile sau la anumite ore, circulatia anumitor categorii de vehicule.

Orice parte contractanta, parte la un acord special, asa cum prevede paragraful 2 al art. 4 din prezentul acord, si care ar autoriza efectuarea transporturilor internationale, incepind si terminindu-se pe teritoriul

partilor participante la respectivul acord special, prin vehicule inmatriculate pe teritoriul unui stat care este parte contractanta la A.E.T.R., dar care nu este parte la respectivul acord special, va putea stabili, ca o conditie a incheierii acordurilor bilaterale sau multilaterale care autorizeaza aceste transporturi, ca echipajele care efectueaza transporturile respective sa se conformeze dispozitiilor acestuia din urma, pe teritoriul statelor parti la acordul special.

La articolul 12 al acordului

Subsemnatii se angajeaza sa discute, o data intrat in vigoare acordul, introducerea in acord, pe baza de amendament, a unei clauze care sa prevada folosirea unui aparat de control de tip omologat, montat pe vehicul, care ar inlocui, in masura posibilului, carnetul individual de control.

La articolul 14 al acordului

Partile contractante recunosc ca este de dorit:

- ca fiecare parte contractanta sa ia masurile necesare pentru a fi capabila sa urmareasca abaterile de la dispozitiile acordului, nu numai cind ele sint comise pe teritoriul sau, dar si cind ele sint comise pe teritoriul unui alt stat, in cursul unui transport international rutier efectuat de un vehicul pe care parte l-a inmatriculat;
- ca partile sa-si acorde ajutor reciproc, pentru a sanctiona abaterile comise.

La anexa la acord

Prin derogare de la prevederile paragrafului 4 al dispozitiilor generale ale anexei la prezentul acord, Elvetia va putea sa nu pretinda ca proprietarii sa semneze rapoartele saptaminale ale carnetului individual de lucru.

Forma sintetică la data 04-mar-2008. Acest act a fost creat utilizând tehnologia SintACT®-Acte Sintetice. SintACT® și tehnologia Acte Sintetice sunt mărci înregistrate ale Wolters Kluwer.