

Chambre des Représentants

SESSION EXTRAORDINAIRE 1974.

30 MAI 1974.

PROJET DE LOI

portant approbation de l'Accord européen relatif au travail des équipages des véhicules effectuant des transports internationaux par route (A.E.T.R.), de l'Annexe et du Protocole de signature, faits à Genève le 17 juillet 1970.

EXPOSE DES MOTIFS

MESDAMES~ MESSIEURS~

Le projet de loi soumis à l'approbation du Parlement vise à la ratification de l'Accord européen relatif au travail des équipages des véhicules effectuant des transports internationaux par route (A.E.T.R.) conclu à Genève le 17 juillet 1970 et signé par la Belgique sous réserve de ratification le 15 janvier 1971.

Cet Accord répond au souci des Etats signataires d'instaurer, sur une base géographique aussi large que possible, une réglementation imposant une limitation uniforme des temps de conduite des véhicules lourds dans les transports internationaux, fixant les périodes minimales de repos des conducteurs de ces véhicules et prescrivant un moyen de contrôle d'un modèle standard.

Préoccupé de réaliser, dans le sens du progrès social, un meilleur équilibre dans les conditions de concurrence entre les différentes entreprises de transport, d'une part, et d'améliorer la sécurité de la circulation routière, d'autre part, le Conseil des Communautés européennes avait adopté le 25 mars 1969 le règlement (C.E.E.) n° 543/69 (1) relatif à l'harmonisation de certaines dispositions en matière sociale dans le domaine des transports par route, en particulier de celles relatives aux équipages ainsi qu'aux temps de conduite.

(1) Voir *Journal officiel des Communautés européennes* n° L77 du 29 mars 1969.

Kamer van Volksvertegenwoordigers

BUITENGEWONE ZITTING 1974.

30 MEI 1974.

WETSONTWERP

houdende goedkeuring van de Europese Overeenkomst nopens de arbeidsvoorwaarden voor de bemanningen van motorrijtuigen in het internationale vervoer over de weg (A.E.T.R.), van de Bijlage en van het Protocol van ondertekening, opgemaakt te Genève op 1 juli 1970.

MEMORIE VAN TOELICHTING

DAMES EN HEREN,

Het wetsonwerp dat ter goedkeuring aan het Parlement wordt voorgesteld, beoogt de bekrachtiging van de Europese Overeenkomst nopens de arbeidsvoorwaarden voor de bemanningen van motorrijtuigen in het internationale vervoer over de weg (A.E.T.R.) aangegaan te Genève op 1 juli 1970 en onder voorbehoud van bekrachtiging door België ondertekend op 15 januari 1971.

Deze Overeenkomst is ingegeven door de bekommernis van de ondertekenende Staten om, op een zo breed mogelijke geografische basis, een reglementering in te voeren voor uniforme beperking van de rijtijden van de zware motorvoertuigen in het internationale vervoer en bepaalt de minimum rusttijden voor de bestuurders van deze voertuigen evenals een gestandaardiseerde manier van controle.

Bezorgd om, rekening houdende met de sociale vooruitgang, enerzijds een berer evenwicht tot stand te brengen in de concurrentievoorwaarden tussen de onderscheiden transportondernemingen en anderzijds de veiligheid in het wegverkeer te verhogen, heeft de Raad der Europese Gemeenschappen op 25 maart 1969 de verordening (E.E.G.) n° 543/69 C) goedgekeurd betreffende de harmonisatie van bepaalde voorschriften van sociale aard voor het wegvervoer en meer bepaald in verband met de bemanningen en

(1) Zie *Publicatieblad van de Europese Gemeenschappen* n° L77 van 29 maart 1969.

et de repos. Le champ d'application de ce règlement couvre à la fois les transports en trafic intérieur dans chacun des Etats membres de la Communauté économique européenne et les transports en trafic international entre ces Etats.

Devant la nécessité d'instaurer, pour les transports internationaux routiers, une réglementation analogue d'un champ d'application géographique plus étendu, des négociations ont été engagées au sein de la Commission économique pour l'Europe relevant des Nations Unies, qui ont abouti le 1^{er} juillet 1970 à la conclusion de l'A.E.T.R.

Il existe une complète harmonie entre l'A.E.T.R. et le règlement communautaire (C.E.E.) n° 543/69 tel qu'il a été complété par le règlement (C.E.E.) n° 514/72 ^{e)} du Conseil en date du 28 février 1972.

L'A.E.T.R. comporte à l'article 4 une disposition importante qui permet à un groupe d'Etats ayant conclu un accord particulier d'appliquer à l'ensemble de leurs ressortissants, des dispositions plus contraignantes que celles de l'Accord. Ainsi notamment, la C.E.E. ^{e)} gardera à l'égard des obligations à résulter de l'A.E.T.R. les coudées franches pour poursuivre plus avant l'harmonisation sociale dans le progrès ou pour renforcer les règles de sécurité.

En ce qui concerne plus spécialement la Belgique, l'A.E.T.R. ne présente qu'un intérêt limité étant donné que, par sa position géographique, notre pays est complètement entouré de pays membres de la C.E.E. et que le volume du trafic routier de voyageurs et de marchandises en provenance ou à destination de pays tiers est très faible par rapport au trafic communautaire.

Par solidarité avec les autres Etats membres de la C.E.E., en particulier ceux pour lesquels l'A.E.T.R. revêt une réelle importance, la Belgique se doit de procéder au plus tôt à la ratification de cet Accord afin de ne pas empêcher ou retarder son entrée en vigueur simultanée dans tous les Etats membres qui seule peut assurer l'instauration d'un régime uniforme et un contrôle efficace pour les transports internationaux avec les pays tiers parties à l'A.E.T.R.

Cette entrée en vigueur simultanée, qui postule un dépôt conjoint par tous les Etats membres des instruments de ratification de l'Accord, est estimée nécessaire par ces Etats en raison de considérations de caractère économique et politique et, en outre, pour certains d'entre eux, de considérations de caractère juridique.

Par ailleurs, le Conseil des Ministres de la Conférence européenne des Ministres des Transports a décidé de l'entrée en vigueur le 1^{er} janvier 1974 d'un contingent multilatéral dans le transport international de marchandises par route, sous condition notamment de la réalisation d'une harmonisation sociale, en particulier par la ratification de l'A.E.T.R. avant la fin de l'année 1973.

Enfin, les incidences financières de la ratification de l'Accord par la Belgique seront pratiquement nulles.

En conséquence, le Gouvernement propose au Parlement d'approuver le texte de l'accord A.E.T.R.

Le Ministre des Affaires étrangères
et de la Coopération au Développement,
R. VAN ELSLANDE.

Le Ministre du Commerce extérieur,
M. TOUSSAINT.

Le Ministre des Communications,
J. CHABERT.

^{e)} Voir Journal officiel des Communautés européennes n° L 67 du 20 mars 1972.

(.) Communautés économiques européennes.

met de rij- en rusttijden. Deze verordening is tegelijkertijd van toepassing op het binnenlands vervoer in elk der Lid-Staten van de Europese Economische Gemeenschap en op het internationale vervoer tussen deze Staten.

Gezien de noodzakelijkheid om voor het internationale vervoer over de weg een soortgelijke reglementering tot stand te brengen met een groter geografisch toepassingsveld, werden er in de schoot van de Economische Commissie voor Europa die afhangt van de Verenigde Naties, onderhandelingen aangevat die hebben geleid tot het afsluiten van het A.E.T.R. op 1 juli 1970.

Er is een volledige harmonie tussen het A.E.T.R. en de verordening van de gemeenschap (E.E.G.) n° 543/69, aangevuld door de verordening (E.E.G.) n° 514/72. (1) van de Raad van 18 februari 1972.

Het A.E.T.R. bevat in het artikel 4 een belangrijke beschikking die aan een groep Staten die een afzonderlijk akkoord hebben gesloten toelaat op het geheel van hun onderdanen strengere beschikkingen toe te passen dan deze van het Akkoord. Zo zal namelijk de E.E.G. ⁿ⁾, ten opzichte van de verplichtingen die voortspruiten uit het A.E.T.R. de vrije hand hebben voor de bevordering van de sociale harmonisatie of om strengere veiligheidsmaatregelen te treffen.

Wat meer bepaald België betreft, heeft het A.E.T.R. slechts een beperkt belang aangezien ons land door zijn geografische ligging volledig omgeven is door landen die lid zijn van de E.E.G. en de omvang van het reizigers- en goederenverkeer over de weg van of naar derde landen zeer gering is in verhouding tot het vervoer binnen de gemeenschap.

Uit solidariteit met de andere Lid-Staten van de E.E.G., en meer bepaald met deze voor wie het A.E.T.R. van werkelijk belang is, dient België zo spoedig mogelijk dit Akkoord te bekrachtigen teneinde het gelijktijdig van kracht worden van dit Akkoord in al de Lid-Staten niet te verhinderen of te vertragen daar alleen dit Akkoord een uniform regime en een efficiënte controle kan toelaten voor het internationale vervoer met derde landen, leden van het A.E.T.R.

Dit gelijktijdig van kracht worden, waarvoor een gezamenlijke neerlegging van de bekrachtigingsoorkonden door al de Lid-Staten vereist is, wordt door deze Staten onontbeerlijk geacht uit economische en politieke overwegingen en bovendien, voor sommige onder hen, uit juridische overwegingen.

Overigens heeft de Ministerraad van de Europese Conferentie van Ministers van Vervoer beslist dat op 1 januari 1974 een multilateraal contingent zou in voege treden inzake het internationale goederenvervoer over de weg, mits inzonderheid een sociale harmonisatie zou gerealiseerd worden en meer bepaald door de bekrachtiging van het A.E.T.R. vóór het einde van het jaar 1973.

Tenslotte zal de financiële weerslag van de bekrachtiging van het Akkoord door België praktisch nul zijn.

De Regering stelt het Parlement derhalve voor de tekst van het A.E.T.R.-akkoord goed te keuren.

De Minister van Buitenlandse Zaken
en van Ontwikkelingszaken,
R. VAN ELSLANDE.

De Minister van Buitenlandse Handel,
M. TOUSSAINT.

De Minister van Verkeerswezen,
J. CHABERT.

^{c)} Zie Publikatieblad van de Europese Gemeenschappen n° L 67 van 20 maart 1972.

ⁿ⁾ Europese Economische Gemeenschap.

AVIS DU CONSEIL D'ETAT.

Le Conseil d'Etat, section de législation, deuxième chambre, saisi par le Ministre des Affaires étrangères, le 15 janvier 1974, d'une demande d'avis sur un projet de loi «portant approbation de l'Accord européen relatif au travail des équipages des véhicules effectuant des transports internationaux par route (A.E.T.R.), de l'Annexe et du Protocole de signature, faits à Genève le 1^{er} juillet 1970», a donné le 20 février 1974 l'avis suivant:

Le projet n'appelle pas d'observation.

La chambre était composée de
MM.:

G. VAN BUNNEN, président de chambre,
H. ROUSSEAU,
J. VAN DEN BOSSCHE, conseillers d'Etat,
P. DE VISSCHER,
G. ARONSTEIN, assesseurs de la section de législation,

M^{me}:

J. TRUYENS, greffier.

La concordance entre la version française et la version néerlandaise a été vérifiée sous le contrôle de M. G. VAN BUNNEN.

Le rapport a été présenté par M. E. RONSMANS, auditeur adjoint.

Le Greffier,
(s.) J. TRUYENS.

Le Président,
(s.) G. VAN BUNNEN.

ADVIES VAN DE RAAD VAN STATE.

De Raad van State, afdeling wergeving, tweede kamer, de 15^e januari 1974 door de Minister van Buitenlandse Zaken verzocht hem van advies te dienen over een ontwerp van wet «houdende goedkeuring van de Europese Overeenkomst nopens de arbeidsvoorwaarden voor de bemanningen van motorrijtuigen in het internationale vervoer over de weg (A.E.T.R.), van de Bijlage en van het Protocol van onderrekening, opgemaakt te Genève op 1 juli 1970», heeft de 20^e februari 1974 het volgende advies gegeven:

Bij het ontwerp zijn geen opmerkingen te maken.

De kamer was samengesteld uit
de Heren:

G. VAN BUNNEN, kamer voorzitter,
H. ROUSSEAU,
J. VAN DEN BOSSCHE, staatsraden,
P. DE VISSCHER,
G. ARONSTEIN, bijzitters van de afdeling uietgeuing,

Mevr.,

J. TRUYENS, griffier.

De overeenstemming tussen de Franse en de Nederlandse tekst werd nagezien onder toezicht van de H. G. VAN BUNNEN.

Het verslag werd uitgebracht door de H. E. RONSMANS, adjunct-auditeur.

De Griffier,
[get.] J. TRUYENS.

De Voorzuer,
(get.) G. VAN BUNNEN.

PROJET DE LOT

BAUDOUIN, ROI DES BELGES,

A tous, présents et à venir, SALM.

Sur la proposition de Notre Ministre des Affaires étrangères et de la Coopération au Développement, de Notre Ministre du Commerce extérieur et de Notre Ministre des Communications,

Nous AVONS ARRÊTÉ ET ARRÊTONS:

Notre Ministre des Affaires étrangères et de la Coopération au Développement, Notre Ministre du Commerce extérieur et Notre Ministre des Communications sont chargés de présenter, en Notre nom, aux Chambres législatives, le projet de loi dont la teneur suit:

Article unique

L'Accord européen relatif au travail des équipages des véhicules effectuant des transports internationaux par route (A.E.T.R.), l'Annexe et le Protocole de signature, faits à Genève le 1^{er} juillet 1970, sortiront leur plein et entier effet.

Donné à Bruxelles, le 28 mai 1974.

BAUDOUIN.

PAR LE ROI:

Le Ministre des Affaires étrangères
et de la Coopération au Développement,

R. VAN ELSLANDE.

Le Ministre du Commerce extérieur,
M. TOUSSAINT.

Le Ministre des Communications,
J. CHABERT.

WETSONTWERP

BOUDEWIJN, KONING DER BELGEN,

Aan allen die mi zijn en bierna toezien zullen, ONZE GROET.

Op de voordracht van Onze Minister van Buitenlandse Zaken en van Ontwikkelingssamenwerking, van Onze Minister van Buitenlandse Handel en van Onze Minister van Verkeerswezen,

HEBBEN WIJ BESLOTENEN BESLUITENWIJ:

Onze Minister van Buitenlandse Zaken en van Ontwikkelingssamenwerking, Onze Minister van Buitenlandse Handel en Onze Minister van Verkeerswezen zijn gelast, in Onze naam, bij de Wetgevende Kamers, het wetsontwerp in te dienen, waarvan de tekst volgt:

Enig Artikel

De Europese Overeenkomst nopens de arbeidsvoorwaarden voor de bemanningen van motorrijtuigen in het internationale vervoer over de weg (A.E.T.R.), de Bijlage en het Protocol van ondertekening opgemaakt te Genève op 1 juli 1970, zullen volkomen uitwerking hebben.

Gegeven te Brussel, op 28 mei 1974.

BOUDEWIJN.

VAN KONINGSWEGE:

De Minister van Buitenlandse Zaken
en van Ontwikkelingssamenwerking,

R. VAN ELSLANDE.

De Minister van Buitenlandse Handel,
M. TOUSSAINT.

De Minister van Verkeerswezen,
J. CHABERT.

ACCORD EUROPEEN RELATIF AU TRAVAIL DES EQUIPAGES DES
VEHICULES EFFECTUANT DES TRANSPORTS INTERNATIONAUX
PAR ROUTE (A.E.T.R.).

Les Parties contractantes,

Désireuses de favoriser le développement et l'amélioration des transports internationaux par route de voyageurs et de marchandises,

Convaincues de la nécessité d'accroître la sécurité de la circulation routière, de réglementer certaines conditions d'emploi dans les transports internationaux par route conformément aux principes de l'Organisation internationale du Travail et d'arrêter de concert certaines mesures pour assurer le respect d'une telle réglementation,

Sont convenues de ce qui suit:

Article premier.

Définitions.

Au sens du présent Accord, on entend:

a) par «véhicule», toute automobile ou remorque; ce terme comprend tout ensemble de véhicules;

b) par «automobile», tout véhicule pourvu d'un moteur de propulsion, circulant sur route par ses moyens propres et qui sert normalement au transport par route de personnes ou de marchandises ou à la traction sur route de véhicules utilisés pour le transport de personnes ou de marchandises; ce terme n'englobe pas les tracteurs agricoles;

c) par «remorque», tout véhicule destiné à être attelé à une automobile; ce terme englobe les semi-remorques;

d) par «semi-remorque», toute remorque destinée à être accouplée à une automobile de telle manière qu'elle repose en partie sur celle-ci et qu'une partie appréciable de son poids et du poids de son chargement soit supportée par ladite automobile;

e) par «ensemble de véhicules», des véhicules couplés qui participent à la circulation routière comme une unité;

f) par «poids maximal autorisé», le poids maximal du véhicule chargé, déclaré admissible par l'autorité compétente de l'Etat dans lequel le véhicule est immatriculé;

g) par «transport par route»,

i) tout déplacement par route, à vide ou en charge, d'un véhicule affecté au transport de personnes et comptant, outre le siège du conducteur, plus de huit places assises;

ii) tout déplacement par route, à vide ou en charge, d'un véhicule affecté au transport de marchandises;

iii) tout déplacement qui comporte à la fois un déplacement visé en i) ou ii) de la présente définition et, immédiatement avant ou après ledit déplacement, le transport du véhicule par mer, chemin de fer, air ou voie navigable;

h) par «transport international par route», tout transport par route qui comporte la traversée d'au moins une frontière;

i) par «services réguliers de voyageurs», les services qui assurent le transport de personnes effectué selon une fréquence et sur une relation déterminées, ces services pouvant prendre et déposer des personnes à des arrêts préalablement fixés.

Un règlement d'exploitation ou des documents, en tenant lieu, approuvés par les pouvoirs publics compétents des Parties contractantes et publiés par le transporteur avant mise en application, définissent les conditions de transport, notamment la fréquence, les horaires, les tarifs et l'obligation de transporter, dans la mesure où ces conditions ne se trouvent pas précisées par le texte légal ou réglementaire.

Quel que soit l'organisateur des transports, sont également considérés comme services réguliers, ceux qui assurent le transport de catégories déterminées de personnes à l'exclusion d'autres voyageurs, dans la mesure où ces services sont effectués aux conditions indiquées au premier alinéa de la présente définition, par exemple des services assurant le transport des travailleurs au lieu de travail et de celui-ci vers leur domicile ou le transport des écoliers aux établissements d'enseignement et de ceux-ci vers leur domicile.

il par «conducteur», toute personne, salariée ou non, qui conduit le véhicule, même pendant une courte période, ou qui est à bord du véhicule pour pouvoir le conduire, le cas échéant;

k) par «membre de l'équipage» ou «membre d'équipage», le conducteur ou une des personnes suivantes, que ce conducteur ou ces personnes soient salariés ou non:

(Vertaling.)

EUROPESE OVEREENKOMST NOPENS DE ARBEIDSVOORWAAR-
DEN VOOR DE BEMANNINGEN VAN MOTORRIJTUIGEN IN
HET INTERNATIONALE VERVOER OVER DE WEG (A.E.T.R.).

De Overeenkomstsluitende Partijen,

Verlangende de ontwikkeling en de verbetering van het internationale vervoer van personen en goederen over de weg te bevorderen,

Overtuigd van de noodzaak de veiligheid van het wegverkeer te vergroten, bepaalde arbeidsvoorwaarden in het internationale vervoer over de weg te regelen overeenkomstig de beginselen van de Internationale Arbeidsorganisatie en, in gezamenlijk overleg, bepaalde maarregelen vast te stellen om de naleving van een zodanige regeling te verzekeren,

Zijn her volgende overeengekomen:

Artikel 1.

Definities.

In deze Overeenkomst betekent:

a) «voertuig»: elk motorrijtuig of elke aanhangwagen; deze term omvat elk samenstel van voertuigen;

h) «motorrijtuig»: elk voertuig, voorzien van een voortstuwingsmotor, dat zich op eigen kracht over de weg voortbeweegt en dat dient voor het vervoer over de weg van personen en goederen of voor het over de weg trekken van voertuigen die worden gebruikt voor het vervoer van personen of goederen; deze term omvat geen landbouwtraktoren;

c) «aanhangwagen»: elk voertuig bestemd om te worden gekoppeld aan een motorrijtuig; deze term omvat opleggers;

d) «oplegger»: elke aanhangwagen bestemd om op zodanige wijze aan een motorrijtuig te worden gekoppeld, dat hij gedeeltelijk steunt op en dat een aanmerkelijk deel van zijn gewicht en van het gewicht van zijn lading wordt gedragen door dat motorrijtuig;

e) «samenstel van voertuigen»: aangekoppelde voertuigen die als eenheid aan het wegverkeer deelnemen;

f) «roelaarbaar maximum totaal gewicht»: het maximum totaal gewicht van het beladen voertuig, toegelaten door de bevoegde autoriteit van de Staat waarin het voertuig is ingeschreven;

g) «wegvervoer»: :

i) elke verplaatsing over de weg, leeg of beladen, van een voertuig, bestemd voor het vervoer van personen en dat meer dan acht zitplaatsen bevat, die van de bestuurder daaronder niet begrepen;

ii) elke verplaatsing over de weg, leeg of beladen, van een voertuig, bestemd voor het vervoer van goederen;

iii) elke verplaatsing, die zowel een verplaatsing als bedoeld onder i) of ii) als, onmiddellijk vóór of na genoemde verplaatsing, het vervoer van het voertuig over zee, per spoor, door de lucht of over de binnenwateren met zich brengt;

h) «internationaal wegvervoer»: elk wegvervoer waarbij ten minste één grens wordt overschreden;

i) «geregeld personenvervoer»: het geregeld vervoer van personen in een bepaalde frequentie en langs vastgestelde routes, waarbij reizigers op vaste stopplaatsen kunnen in- en uitsappen,

De vervoer voorwaarden, in het bijzonder het aantal reizen, de dienstregeling, de tarieven en de vervoerplicht worden, voor zover zij niet bij een wettelijke of bestuursrechtelijke bepaling zijn vastgesteld, neergelegd in een exploitatiereglement of overeenkomstige documenten die door de bevoegde instanties van de Overeenkomstsluitende Partijen moeten worden goedgekeurd en door de vervoerder vóór de inwerkingstelling daarvan moeten worden bekendgemaakt.

Als geregeld vervoer wordt ook aangemerkt, wie ook het vervoer organiseert, het vervoer van bepaalde categorieën personen met uitsluiting van andere reizigers, voor zover het vervoer geschiedt op de in de eerste alinea van deze definitie bepaalde wijze, bijvoorbeeld het vervoer van werknemers naar het werk en van het werk naar hun woonplaats of het vervoer van leerlingen naar onderwijsinstellingen en van onderwijsinstellingen naar hun woonplaats;

il «bestuurder»: iedere persoon al dan niet in loondienst, die het voertuig bestuurt, zelfs gedurende een korte tijd, dan wel zich in het voertuig bevindt ten einde dit in voorkomend geval te kunnen besturen;

k) «lid van de bemanning» of «bemanningslid»: de bestuurder of een der volgende, al dan niet in loondienst zijnde personen :

ii) op internationaal wegvervoer van goederen, verricht door een voertuig waarvan het roelaatbaar maximum toeraalgewicht niet meer dan 3,5 ton bedraagt.

b) aux transports internationaux par route limités à son territoire et à celui d'un Etat limitrophe non Partie contractante au présent Accord si le véhicule en cause ne sort pas, sur son territoire, d'une zone contiguë à la frontière, définie comme zone frontalière ou s'il n'emprunte son territoire qu'en transit.

Article 4.

Principes généraux.

1. Lors de tout transport international par route auquel s'applique le présent Accord, l'entreprise et les membres de l'équipage devront observer, pour la durée des repos et de la conduite, et pour la composition de l'équipage, les prescriptions fixées par la législation nationale pour la région de l'Etat où le membre de l'équipage exerce normalement ses activités professionnelles, ainsi que par les sentences arbitrales et conventions collectives en vigueur dans cette région, le décompte des durées des repos et de la conduite étant effectué conformément à cette législation, ces sentences arbitrales ou ces conventions collectives. Dans la mesure où les prescriptions ainsi applicables ne sont pas au moins aussi exigeantes que les prescriptions des articles 6, 7, 8, 9, 10 et 11 du présent Accord, ces dernières doivent être respectées.

2. Sauf accord particulier entre les Parties contractantes en cause ou sauf dans la mesure où, en application du paragraphe 2 de l'article 2 du présent Accord, certaines dispositions du présent Accord ne seraient pas appliquées, aucune Partie contractante n'imposera le respect des prescriptions de sa législation nationale dans les matières traitées par le présent Accord aux entreprises d'une autre Partie contractante ou aux membres de l'équipage de véhicules immatriculés par une autre Partie contractante, lorsque ces prescriptions sont plus exigeantes que celles résultant du présent Accord.

Article 5.

Conditions à remplir par les conducteurs.

1. L'âge minimal des conducteurs affectés au transport international par route de marchandises doit être:

a) pour les véhicules dont le poids maximal autorisé est inférieur ou égal à 7,5 tonnes, de 18 ans révolus;

b) pour les autres véhicules:

il de 21 ans révolus; ou

il de 18 ans révolus, à conditions que l'intéressé soit porteur d'un certificat d'aptitude professionnelle, reconnu par la Partie contractante sur le territoire de laquelle le véhicule est immatriculé et constatant l'achèvement d'une formation de conducteur de véhicules destinés aux transports de marchandises par route. Toutefois, dans le cas de conducteurs âgés de moins de 21 ans révolus, toute Partie contractante peut

- leur interdire la conduite de ces véhicules sur son territoire, même s'ils sont porteurs du certificat précédemment cité, ou

- ne permettre cette conduite qu'aux seuls porteurs de certificats dont elle a reconnu qu'ils ont été délivrés après l'achèvement d'une formation de conducteur de véhicules destinés aux transports de marchandises par route équivalente à celle prévue par sa législation nationale.

2. Si, en vertu des dispositions de l'article 10 du présent Accord, deux conducteurs doivent se trouver à bord, l'un des conducteurs doit être âgé de 21 ans révolus.

3. L'âge minimal des conducteurs affectés au transport international par route de voyageurs est fixé à 21 ans révolus.

4. Les conducteurs de véhicules doivent être sérieux et dignes de confiance. Ils doivent posséder une expérience suffisante et les qualifications indispensables pour l'exécution des services demandés.

Article 6.

Repos journalier.

a) A l'exception des cas visés aux paragraphes 3 et 4 du présent article, tout membre d'équipage affecté à un transport international par route de marchandises doit avoir bénéficié d'un repos journalier de onze heures consécutives au moins, au cours de la période de vingt-quatre heures précédant tout moment où il exerce une de ses activités professionnelles.

b) Le repos journalier visé à l'alinéa a) du présent paragraphe peut être réduit jusqu'à neuf heures consécutives deux fois au plus au cours

b) op inremationaal wegvervoer dar beperkt blijft tot haar grondgebied en tot het grondgebied van een aangrenzend land dat geen Partij is bij deze Overeenkomst, indien het betrokken voertuig op haar grondgebied een als grenszone vastgestelde strook, gelegen langs de gemeenschappelijke grens niet verlaat, of indien het slechts in transito haar grondgebied passeert.

Artikel 4.

Algemene beginselen.

1. Tijdens elk internationaal wegvervoer waarop deze Overeenkomst van toepassing is, moeten de onderneming en de leden der bemanning waar de duur van de rust- en rijtijden en de samenstelling der bemanning betreft, de voorschriften in acht nemen van de nationale wetgeving, geldende in de streek van het land, waar het lid van de bemanning gewoonlijk zijn beroepsbezigheden verricht, en van de scheidsrechterlijke uitspraken en collectieve arbeidsovereenkomsten welke in die streek van kracht zijn, waarbij de duur van die rust- en rijtijden wordt berekend overeenkomstig die wetgeving, scheidsrechterlijke uitspraken en collectieve arbeidsovereenkomsten. Voor zover de bepalingen die op deze wijze van toepassing zijn niet ten minste even streng zijn als de voorschriften, vervat in de artikelen 6, 7, 8, 9, 10 en 11 van deze Overeenkomst, moeten deze laatste in acht worden genomen.

2. Behoudens bijzondere overeenkomst tussen de desbepreffende Overeenkomstsluitende Partijen of behoudens voor zover krachtens het tweede lid van artikel 2 sommige bepalingen van deze Overeenkomst niet worden toegepast, schrijft geen Overeenkomstsluitende Partij aan ondernemingen van een andere Overeenkomstsluitende Partij of aan leden van de bemanning van voertuigen, die zijn ingeschreven door een andere Overeenkomstsluitende Partij, de naleving voor van de bepalingen van haar nationale wetgeving op die punten welke in deze Overeenkomst zijn geregeld, wanneer die voorschriften strenger zijn dan die, welke voortvloeien uit deze Overeenkomst.

Artikel 5.

Door bestuurders te vervullen voorwaarden.

1. De minimumleeftijd van de bij het internationaal wegvervoer betrokken bestuurders dient te zijn:

a) voor voertuigen waarvan het toelaatbare maximum toeraalgewicht 7,5 ton niet te boven gaat, 18 jaar;

b) voor andere voertuigen:

il 21 jaar; of

ii) 18 jaar, mits de betrokkene in het bezit is van een getuigschrift van vakbekwaamheid, dat erkend is door de Overeenkomstsluitende Partij op wier grondgebied het voertuig is ingeschreven en waaruit blijkt, dat hij in het bezit is van een getuigschrift van vakbekwaamheid voor vrachtautobestuurders. Evenwel kan, in het geval van bestuurders die de leeftijd van 21 jaar nog niet hebben bereikt, een Overeenkomstsluitende Partij

- hun het besturen van zodanige voertuigen op hun grondgebied verbieden, zelfs indien zij houder zijn van het hiervoor genoemde getuigschrift, of

- het besturen van zodanige voertuigen slechts toestaan aan degenen, die houders zijn van getuigschriften die door haar worden erkend als afgegeven na de voltooiing van een opleidingscursus voor vrachtautobestuurders, die gelijkwaardig is aan de door haar nationale wetgeving voorgeschreven opleidingscursus.

2. Indien krachtens het bepaalde in artikel 10 van deze overeenkomst de aanwezigheid van twee bestuurders op het voertuig is vereist, dient een van deze bestuurders de leeftijd van 21 jaar te hebben bereikt.

3. Bestuurders die rewerkgeseld zijn bij het internationaal wegvervoer van personen dienen de leeftijd van 21 jaar te hebben bereikt.

4. De bestuurders van voertuigen dienen verantwoordelijkheidsgevoel te bezitten en het in hen gestelde vertrouwen waard te zijn. Zij dienen voldoende ervaring te bezitten, alsmede de hoedanigheden die onmisbaar zijn voor het verrichten van de gevraagde diensten.

Artikel 6.

Dagelijkse rusttijd.

1. a) Met uitzondering van de gevallen bedoeld in het derde en vierde lid van dit artikel dient ieder bemanningslid dat rewerkgeseld is bij het internationaal wegvervoer van goederen een dagelijkse rusttijd te hebben genoten van ten minste elf achtereenvolgende uren gedurende de periode van vierentwintig uur, voorafgaande aan elk moment waarop hij zijn beroepsbezigheden uitoefent.

b) De in paragraaf a) van dit lid bedoelde dagelijkse rusttijd kan ten hoogste tweemaal in de loop van een week worden teruggebracht

d'une semaine, à condition que le repos puisse être pris au lieu normal de résidence du membre de l'équipage, ou jusqu'à huit heures consécutives deux fois au plus au cours d'une semaine, dans les cas où le repos ne peut pas, pour des raisons d'exploitation, être pris au lieu normal de résidence du membre de l'équipage.

2. a) A l'exception des cas visés aux paragraphes 3 et 4 du présent article, tout membre d'équipage affecté à un transport international par route de voyageurs doit avoir bénéficié, au cours de la période de vingt-quatre heures précédant tout moment où il exerce une de ses activités professionnelles,

i) soit d'un repos journalier de six heures consécutives au moins, sans possibilité de réduction au cours de la semaine,

ii) soit d'un repos journalier de onze heures consécutives au moins, ce repos pouvant être réduit deux fois par semaine jusqu'à dix heures consécutives et deux fois par semaine jusqu'à neuf heures consécutives, à condition que, dans ces deux derniers cas, le service comporte une interruption prévue à l'horaire d'au moins quatre heures consécutives ou deux interruptions prévues à l'horaire d'au moins deux heures consécutives, et qu'au cours de ces interruptions, le membre de l'équipage n'exerce aucune de ses activités professionnelles ou tout autre travail à titre professionnel.

h) Le livret individuel de contrôle visé à l'article 12 du présent Accord doit contenir des indications permettant d'identifier le régime de repos journalier dont le membre d'un équipage affecté aux transports internationaux par route de voyageurs bénéficie pour la semaine en cours.

3. S'il y a deux conducteurs à bord et si le véhicule ne comporte pas de couchette permettant aux membres de l'équipage de s'allonger confortablement, chaque membre de l'équipage doit avoir bénéficié d'un repos journalier d'au moins dix heures consécutives pendant la période de vingt-sept heures précédant tout moment où il exerce une de ses activités professionnelles.

of. S'il y a deux conducteurs à bord et si le véhicule comporte une couchette permettant aux membres de l'équipage de s'allonger confortablement, chaque membre de l'équipage doit avoir bénéficié d'un repos journalier d'au moins huit heures consécutives pendant la période de trente heures précédant tout moment où il exerce une de ses activités professionnelles.

5. Les périodes de repos mentionnées au présent article seront prises hors du véhicule; toutefois, si le véhicule comporte une couchette permettant aux membres de l'équipage de s'allonger confortablement, elles pourront être prises sur cette couchette, à condition que le véhicule soit à l'arrêt.

Article 7.

Durée journalière de conduite, durée maximale de conduite par semaine et pendant deux semaines consécutives,

1. La durée totale des temps de conduite entre deux périodes consécutives de repos journalier conforme aux dispositions de l'article 6 du présent Accord, dénommée ci-après «durée journalière de conduite», ne peut dépasser huit heures.

2. Pour les conducteurs affectés à des véhicules autres que ceux visés à l'article 10 du présent Accord, la durée journalière de conduite peut être portée, par dérogation aux dispositions du paragraphe 1 du présent article, deux fois au plus au cours d'une semaine, jusqu'à neuf heures.

3. La durée de conduite ne peut dépasser ni quarante-huit heures au cours d'une semaine ni quatre-vingt-douze heures au cours de deux semaines consécutives.

Article 8.

Durée maximale de conduite continue.

1. a) Aucune durée de conduite continue ne doit dépasser quatre heures, sauf (dans les cas où le conducteur ne peut atteindre un point d'arrêt approprié ou le lieu de destination; la période de conduite pourra alors être prolongée de trente minutes au maximum, pour autant que l'usage de cette faculté n'entraîne pas une infraction aux dispositions de l'article 7 du présent Accord,

b) Est considérée comme continue toute durée de conduite qui n'est interrompue que par des durées qui ne correspondent pas au moins aux conditions prévues aux paragraphes 2 ou 3 du présent article,

2. a) Pour les conducteurs affectés à des véhicules visés à l'article 10 du présent Accord, la conduite doit être interrompue pour une durée d'au moins une heure à l'expiration de la durée visée au paragraphe 1 du présent article.

tot negen achtereenvolgende uren, mits de rust kan worden genoten in de normale woon- of verblijfplaats van het lid van de bemanning, of ren hoogste tweemaal in de loop van een week tot acht achtereenvolgende uren, indien de rust uit hoofde van de bedrijfsvoering niet kan worden genoten in de normale woon- of verblijfplaats van het lid van de bemanning.

2. a) Met uitzondering van de gevallen bedoeld in het derde en vierde lid van dit artikel dient ieder bemanningslid dat tewerkgesteld is bij het internationaal wegvervoer van personen gedurende de vierentwintig uren, voorafgaande aan elk moment waarop het zijn beroepsbezigheden uitoefent,

i) hetzij een dagelijkse rust te hebben genoten van ten minste tien achtereenvolgende uren, die gedurende de week niet zal mogen worden teruggebracht,

ii) hetzij een dagelijkse rust te hebben genoten van ten minste elf achtereenvolgende uren, welke ten hoogste tweemaal per week mag worden teruggebracht tot tien achtereenvolgende uren en ten hoogste tweemaal per week tot negen achtereenvolgende uren, mits in beide laatstgenoemde gevallen het vervoerprogramma een in de dienstregeling voorziene onderbreking bevat van ten minste vier achtereenvolgende uren of twee onderbrekingen van ten minste twee achtereenvolgende uren en mits het lid van de bemanning tijdens die onderbrekingen geen enkele beroepsbezigheid of enige andere arbeid bij wijze van beroep verricht.

b) Het persoonlijk controleboekje bedoeld in artikel 12 dient aanwijzingen te bevatten waaruit blijkt hoe de regeling van de dagelijkse rust in de lopende week wordt toegepast ten behoeve van het bemanningslid, dat betrokken is bij het internationaal wegvervoer van personen.

3. Indien er twee bestuurders op het voertuig zijn en het voertuig geen slaapbank bevat, die het de bemanningsleden mogelijk maakt zich gemakkelijk uit te strekken, dient ieder lid van de bemanning een dagelijkse rust van ten minste tien achtereenvolgende uren te hebben genoten gedurende de periode van zevenentwintig uur, voorafgaande aan elk moment waarop hij zijn beroepsbezigheden uitoefent.

4. Indien er twee bestuurders op het voertuig zijn en het voertuig een slaapbank bevat, die het de bemanningsleden mogelijk maakt zich gemakkelijk uit te strekken, dient ieder lid van de bemanning een dagelijkse rust van ten minste acht achtereenvolgende uren te hebben genoten gedurende de periode van dertig uur, voorafgaande aan elk moment waarop hij zijn beroepsbezigheden uitoefent.

5. De in dit artikel genoemde rusttijden moeten buiten het voertuig worden genoten; indien het voertuig echter een slaapbank bevat, die het de bemanningsleden mogelijk maakt zich gemakkelijk uit te strekken mag de rust op die slaapbank worden genoten, mits het voertuig stilstaat.

Artikel 7.

Dagelijkse rijtijd, maximum rijtijd per week en gedurende twee achtereenvolgende weken.

J. De totale duur van de rijtijden tussen twee achtereenvolgende dagelijkse rustperiodes overeenkomstig het bepaalde in artikel 6 van deze Overeenkomst, hierna te noemen «dagelijkse rijtijd», mag ten hoogste acht uur bedragen.

2. Voor de bestuurders van andere dan de in artikel 10 van deze Overeenkomst bedoelde voertuigen kan de dagelijkse rijtijd, in afwijking van het bepaalde in het eerste lid van dit artikel ten hoogste tweemaal per week worden uitgebreid tot negen uur,

3. De rijtijd mag in de loop van een week ten hoogste achtenveertig uur en in de loop van twee achtereenvolgende weken ten hoogste tweeënnegen uur bedragen.

Artikel 8.

Ononderbroken maximum rijtijd.

1. a) De ononderbroken rijtijd mag ten hoogste vier uur bedragen, behalve wanneer de bestuurder geen geschikt haltepunt of de plaats van besremming kan bereiken; de rijtijd mag alsdan met ten hoogste dertig minuten worden verlengd, mits het gebruikmaken van deze mogelijkheid geen inbreuk op het bepaalde in artikel 7 van deze Overeenkomst met zich brengt,

b) Een rijtijd die slechts wordt onderbroken door onderbrekingen die niet voldoen aan het bepaalde in het tweede en derde lid van dit artikel wordt geacht ononderbroken te zijn.

2. a) Voor de bestuurders van voertuigen bedoeld in artikel 10 van deze Overeenkomst dient het bestuur voor ten minste een uur te worden onderbroken aan het einde van de in het eerste lid van dit artikel bedoelde rijtijd.

b) Cette interruption peut être remplacée par deux interruptions d'au moins trente minutes consécutives chacune, intercalées dans la durée journalière de conduite de telle sorte que soit assuré le respect des dispositions du paragraphe 1 du présent article.

3. a) Pour les conducteurs affectés à des véhicules autres que ceux visés à l'article 10 du présent Accord, et lorsque la durée journalière de conduite ne dépasse pas huit heures, la conduite doit être interrompue, à l'expiration de la durée visée au paragraphe 1 du présent article, pour une durée d'au moins trente minutes consécutives.

b) Cette interruption peut être remplacée par deux interruptions d'au moins vingt minutes consécutives chacune ou par trois d'au moins quinze minutes consécutives chacune, qui peuvent s'intercaler toutes dans la durée de conduite visée au paragraphe 1 du présent article ou se situer en partie à l'intérieur de cette durée et en partie immédiatement après.

c) Lorsque la durée journalière de conduite dépasse huit heures, le conducteur est tenu d'effectuer au moins deux interruptions de conduite pendant trente minutes consécutives.

4. Au cours des interruptions visées aux paragraphes 2 ou 3 du présent article, le conducteur ne doit exercer aucune activité professionnelle autre que la surveillance du véhicule et de son chargement. Toutefois, s'il y a deux conducteurs à bord du véhicule, il suffit, pour satisfaire aux prescriptions des paragraphes 2 ou 3 du présent article, que le conducteur bénéficiant de l'interruption de la conduite n'exerce aucune des activités représentées sous le symbole de la rubrique 7 a du feuillet quotidien du livret individuel de contrôle visé à l'article 12 du présent Accord.

Article 9.

Repos hebdomadaire.

1. Tout membre d'équipage doit bénéficier, en sus des repos journaliers visés à l'article 6 du présent Accord, d'un repos hebdomadaire d'au moins vingt-quatre heures consécutives qui devra être précédé ou suivi immédiatement d'une période de repos journalier conforme aux dispositions du présent article 6.

2. a) Toutefois, pendant la période du 1^{er} avril au 30 septembre inclus, le repos hebdomadaire visé au paragraphe 1 du présent article peut être remplacé, pour les membres d'équipage de véhicules affectés au transport international par route de voyageurs, par un repos d'au moins soixante heures consécutives, à prendre entièrement avant l'expiration de la période maximale de quatorze jours consécutifs. Ce repos doit être précédé ou suivi immédiatement d'une période de repos journalier conforme aux dispositions de l'article 6 du présent Accord.

b) La disposition du présent paragraphe n'est pas applicable aux membres d'équipage de véhicules affectés aux services réguliers de voyageurs.

Article 10.

Composition de l'équipage.

Dans le cas

a) soit d'un ensemble de véhicules comportant plus d'une remorque ou semi-remorque,

b) soit d'un ensemble de véhicules affecté au transport de voyageurs lorsque le poids maximal autorisé de la remorque ou semi-remorque dépasse 5 tonnes,

c) soit d'un ensemble de véhicules affecté au transport de marchandises lorsque le poids maximal autorisé de l'ensemble de véhicules dépasse 20 tonnes,

le conducteur doit être accompagné d'un autre conducteur depuis le début du voyage ou être remplacé par un autre conducteur au bout de 450 km, si la distance à parcourir entre deux périodes consécutives de repos journalier dépasse 450 km.

Article 11.

Cas exceptionnels.

A condition de ne pas compromettre la sécurité de la circulation routière, le conducteur peut déroger aux dispositions des articles 6, 7, 8 et 10 du présent Accord en cas de danger, en cas de force majeure, pour porter secours ou par suite d'une panne, dans la mesure nécessaire pour assurer la sécurité des personnes, du véhicule ou de son chargement, et pour lui permettre d'atteindre un point d'arrêt approprié ou, selon les circonstances, le terme de son voyage. Le conducteur doit mentionner le genre et le motif de la dérogation dans le livret individuel de contrôle.

h) Deze onderbreking kan worden vervangen door twee onderbrekingen van elk ten minste dertig achtereenvolgende minuten, op zodanige wijze in de dagelijkse rijtijd ingepast, dat aan het bepaalde in het eerste lid van dit artikel wordt voldaan.

3. al Voor bestuurders van andere voertuigen dan die welke zijn bedoeld in artikel 10 van deze Overeenkomst, en indien de dagelijkse rijtijd niet meer dan acht uur bedraagt, dient het besturen te worden onderbroken voor ten minste dertig achtereenvolgende minuten aan het einde van de in het eerste lid van dit artikel bedoelde rijtijd.

hl Deze onderbreking kan worden vervangen door twee onderbrekingen van elk ten minste twintig achtereenvolgende minuten of door drie onderbrekingen van elk ten minste vijftien achtereenvolgende minuten, die alle in de in het eerste lid van dit artikel bedoelde rijtijd kunnen worden opgenomen of die deels binnen die rijtijd kunnen vallen en deels onmiddellijk na afloop daarvan kunnen zijn gelegen.

c) Indien de dagelijkse rijtijd meer dan acht uur bedraagt, is de bestuurder gehouden het besturen ten minste twee maal te onderbreken gedurende dertig achtereenvolgende minuten.

4. Tijdens de in het tweede en derde lid van dit artikel bedoelde onderbrekingen mag de bestuurder geen beroepsbezigheden verrichten met uitzondering van het toezicht op het voertuig en zijn lading. Indien het voertuig evenwel is bemand door twee bestuurders, dan wordt geacht te zijn voldaan aan de vereisen van het tweede en derde lid van dit artikel, indien de bestuurder die zijn rustpauze heeft geen der werkzaamheden verricht die vallen onder rubriek 7 a op het dagelijks werkblad van het persoonlijk controleboekje bedoeld in artikel 12 van deze Overeenkomst.

Artikel 9.

Wekelijkse rusttijd.

1. Naast de in artikel 6 van deze Overeenkomst bedoelde dagelijkse rusttijden dient ieder lid van de bemanning een wekelijkse rusttijd voor ten minste vierentwintig achtereenvolgende uren te genieten, welke onmiddellijk dient te worden voorafgegaan of gevolgd door een dagelijkse rusttijd overeenkomstig het bepaalde van genoemd artikel 6.

2 a) Gedurende het tijdvak van 1 april tot en met 30 september kan de in het eerste lid van dit artikel bedoelde wekelijkse rusttijd voor de bemanningsleden van voertuigen die worden gebruikt voor het internationaal wegvervoer van personen worden vervangen door een rustperiode van ten minste zestig achtereenvolgende uren, welke volledig moeten zijn opgenomen vóór de afloop van elke periode van ten hoogste veertien achtereenvolgende dagen. Deze rust dient onmiddellijk te worden voorafgegaan of gevolgd door een dagelijkse rusttijd overeenkomstig het bepaalde in artikel 6 van deze Overeenkomst.

b) Het bepaalde in dit lid is niet van toepassing op bemanningsleden van voertuigen welke worden gebruikt voor geregeld personenvervoer.

Artikel 10.

Samenstelling van de bemanning.

Bij

a) een samenstel van voertuigen, bestaande uit meer dan een aanhangwagen of oplegger, of

b) een samenstel van voertuigen, gebezigd voor personenvervoer, waarbij het roelaatbare maximum totaalgewicht van de aanhangwagen of de oplegger meer dan 5 000 kg bedraagt, of

c) een samenstel van voertuigen, gebezigd voor het vervoer van goederen, waarbij het toelaatbare maximum totaalgewicht van het samenstel van voertuigen meer dan 20 000 kg bedraagt,

dient de bestuurder van de aanvang van de reis af te worden begeleid door een andere bestuurder, of na 450 km te worden vervangen door een andere bestuurder indien de tussen twee achtereenvolgende dagelijkse rusttijden af te leggen afstand meer dan 450 km bedraagt.

Artikel 11.

Uitzonderingsgevallen.

Mits de veiligheid van het wegverkeer niet in gevaar wordt gebracht kan de bestuurder afwijken van het bepaalde in de artikelen 6, 7, 8 en 10 van deze Overeenkomst in geval van gevaar, van overmacht, ten behoeve van hulpverlening of als gevolg van storing aan het voertuig, voor zover zulks noodzakelijk is ter verzekering van de veiligheid van personen, vervoer of lading en ten einde hem in staat te stellen een geschikte halteplaats te bereiken of, al naar de omstandigheden, het einddoel van zijn reis. De bestuurder dient aard en reden van de afwijking te vermelden in het persoonlijk controleboekje.

Article 12.

Livret individuel de contrôle.

1. Tout conducteur ou convoyeur inscrira dans un livret individuel de contrôle, au fur et à mesure que la journée s'écoule, le relevé de ses activités professionnelles et de ses heures de repos. Il sera porteur de ce livret et le présentera à toute réquisition des agents chargés du contrôle.

2. Les spécifications auxquelles devra répondre ce livret et les prescriptions à respecter pour sa tenue sont précisées dans l'annexe au présent Accord.

3. Les Parties contractantes prendront toutes les mesures nécessaires pour la délivrance et le contrôle des livrets individuels de contrôle et notamment celles qui s'imposent pour éviter l'utilisation simultanée de deux de ces livrets par le même membre d'équipage.

4. Toute entreprise tiendra un registre des livrets individuels de contrôle qu'elle utilise; ce registre comportera au moins le nom du conducteur ou du convoyeur auquel le livret est délivré, l'embarquement de ce conducteur ou à ce convoyeur et la date du dernier feuillet quotidien rempli par le conducteur ou convoyeur avant la remise définitive du livret à l'entreprise après emploi.

5. Les entreprises conserveront les livrets utilisés pendant une période de douze mois au moins après la date de la dernière inscription, et les présenteront, sur demande, ainsi que les registres de délivrance, aux agents chargés du contrôle.

6. Au moment où commence tout transport international par route, tout conducteur ou convoyeur doit l'être en possession d'un livret individuel de contrôle, conforme aux spécifications de l'annexe au présent Accord. Et dans lequel figurent les données relatives aux sept jours qui ont précédé celui où commence le transport. Toutefois, si la législation nationale de l'Etat où le conducteur ou convoyeur exerce normalement ses activités professionnelles ne prévoit pas l'obligation d'utiliser un livret individuel de contrôle, conforme aux spécifications de l'annexe au présent Accord, porte sous les rubriques 12 et 13 des feuillets quotidiens ou dans le rapport hebdomadaire les données relatives aux repos ininterrompus précédant les prises de service et aux « périodes » journalières de conduite pendant les sept jours en cause.

7. Chaque Partie contractante pourra, dans le cas d'un véhicule immatriculé dans un Etat non Partie contractante au présent Accord, n'exiger, au lieu du livret individuel de contrôle conforme aux spécifications de l'annexe au présent Accord, que des pièces établies dans la même forme que les feuillets quotidiens dudit livret.

Article 13.

Contrôle effectué par l'entreprise.

1. L'entreprise doit organiser le service de transport routier de telle façon que les membres de l'équipage soient en mesure d'observer les dispositions du présent Accord.

2. Elle doit surveiller régulièrement les périodes de conduite et des autres travaux, ainsi que les heures de repos, en se servant de tous les documents dont elle dispose, par exemple les livrets individuels de contrôle. Si elle constate des infractions au présent Accord, elle doit y mettre fin sans délai et prendre des mesures pour éviter qu'elles ne se reproduisent, par exemple en modifiant les horaires et les itinéraires.

Article 14.

Mesures pour assurer l'application de l'Accord.

1. Chaque Partie contractante prendra toutes mesures appropriées pour que soit assuré le respect des dispositions du présent Accord, en particulier par des contrôles effectués sur les routes et dans les locaux des entreprises. Les administrations compétentes des Parties contractantes se tiendront informées des mesures générales prises à cet effet.

2. Les Parties contractantes s'accorderont une aide mutuelle en vue d'une application correcte du présent Accord et d'un contrôle efficace; chaque Partie contractante s'engage notamment à faire vérifier, au moyen de contrôle par sondage des livrets individuels de contrôle,

Artikel 12.

Persoonlijk controleboekje.

1. Elke bestuurder of rijder moet in een persoonlijk controleboekje gedurende het verloop van de dag regelmatig aantekening houden van zijn beroepsbezigheden en zijn rusttijden. Hij moet dit boekje bij zich dragen en desgevraagd tonen aan met de controle belaste ambtenaren.

1. De vereisen waaraan dit boekje moet beantwoorden alsmede de voorschriften die men bij het gebruik in acht moet nemen zijn omschreven in de bijlage bij deze Overeenkomst.

2. De Overeenkomstsluitende Partijen nemen alle benodigde maatregelen voor de afgifte van en de controle op de persoonlijke controleboekjes, met name die maatregelen welke nodig zijn ter voorkoming van het gelijktijdig gebruik van twee van zulke boekjes door eenzelfde lid van de bemanning.

4. Elke onderneming moet een register bijhouden van de persoonlijke controleboekjes die zij gebruikt; dit register moet ten minste de naam bevatten van de bestuurder of de rijder aan wie het boekje is uitgereikt, de aftekening voor ontvangst van die bestuurder of rijder, het nummer van het boekje, de datum van afgifte aan de bestuurder of rijder en de datum van het laatste dagelijkse werkblad dat is ingevuld door de bestuurder of de rijder vóór de definitieve inlevering na gebruik van het boekje aan de onderneming.

5. De ondernemingen moeten de gebruikte boekjes ten minste twaalf maanden na de datum van de laatste aantekeningen daarin bewaren en de boekjes, alsmede de registers van afgifte, desgevraagd tonen aan de met de controle belaste ambtenaren.

6. Aan het begin van ieder internationaal vervoer over de weg dient iedere bestuurder of rijder in het bezit te zijn van een persoonlijk controleboekje dat voldoet aan de vereisten omschreven in de bijlage bij deze Overeenkomst en waarin de gegevens met betrekking tot de zeven dagen, voorafgaande aan de begindatum van het vervoer moeten worden vermeld. Indien evenwel de nationale wetgeving van de Staat waarin de bestuurder of de rijder zijn beroepsbezigheden uitoefent het gebruik van een persoonlijk controleboekje dat voldoet aan de vereisten omschreven in de bijlage bij deze Overeenkomst, niet verplicht voorschrijft voor niet internationaal wegvervoer, is het voldoende, indien de gegevens met betrekking tot de ononderbroken rusttijd voor de aanvang van de dienst en de « dagelijkse rusttijden » gedurende de desbetreffende zeven dagen worden vermeld in de rubrieken 12 en 13 van het dagelijks werkblad of in de weekstaat van het persoonlijk controleboekje dat voldoet aan de vereisten omschreven in de bijlage bij deze Overeenkomst.

7. Elke Overeenkomstsluitende Partij kan, indien het een voertuig betreft, ingeschreven in een land, dat geen Partij is bij deze Overeenkomst, ermede volstaan in plaats van het persoonlijk controleboekje dat voldoet aan de kenmerken vermeld in de bijlage bij deze Overeenkomst, slechts papieren te verlangen, die zijn opgemaakt in dezelfde vorm als de dagelijkse werkbladen van het bedoelde boekje.

Artikel 13.

Controle door de onderneming.

1. De onderneming dient de vervoeren zodanig te organiseren, dat de leden van de bemanning in staat zijn te voldoen aan de bepalingen van deze Overeenkomst.

2. Zij oefent een regelmatige controle uit op de rusttijden en op de andere werk bezette uren, en op de rusttijden, waarbij zij zich bedient van alle tot haar beschikking staande documenten, zoals de persoonlijke controleboekjes. Bij constatering van een inbreuk op deze Overeenkomst dient zij hieraan verslag te maken en maatregelen te nemen tegen herhaling bijvoorbeeld door het wijzigen van werkroosters en reisroutes.

Artikel 14.

Maatregelen voor de toepassing van de Overeenkomst.

1. Elke Overeenkomstsluitende Partij neemt alle geëigende maatregelen ten einde de naleving van de bepalingen van deze Overeenkomst te verzekeren, met name door controle langs de wegen en in de gebouwen van de onderneming. De bevoegde administraties van de Overeenkomstsluitende Partijen stellen elkander op de hoogte van de algemene maatregelen die zij te dien einde hebben genomen.

2. De Overeenkomstsluitende Partijen verlenen elkander wederkerig bijstand met het oog op een juiste toepassing van deze Overeenkomst en een doeltreffende controle; elke Overeenkomstsluitende Partij verbindt zich, met name door middel van sreekproeven van de persoon-

le respect des prescriptions du présent Accord au cours des transports internationaux par route effectués par des véhicules immatriculés sur son territoire.

3. Dans le cas où une Partie contractante constate une infraction grave aux dispositions du présent Accord commise par une personne résidant sur le territoire d'une autre Partie contractante, l'administration de la première Partie informera l'administration de l'autre Partie de l'infraction constatée et, le cas échéant, de la sanction prise.

Article 15.

Dispositions transitoires.

Si le présent Accord entre en vigueur, conformément au paragraphe 4 de son article 16, avant le 31 décembre 1973, les Parties contractantes sont convenues que, jusqu'à cette date,

a) par dérogation aux dispositions des paragraphes 1 et 2 de l'article 7 du présent Accord, la durée totale des temps de conduite (durée journalière de conduite) entre deux périodes consécutives de repos journalier conforme aux dispositions de l'article 6 du présent Accord, ne pourra dépasser neuf heures, quel que soit le véhicule ou l'ensemble de véhicules conduit;

b) toute référence faite dans le présent Accord aux dispositions des paragraphes 1 et 2 de son article 7 sera interprétée comme étant faite aux dispositions de l'alinéa a) du présent article.

Article 16.

Dispositions finales.

1. Le présent Accord est ouvert à la signature jusqu'au 31 mars 1971 (0) et, après cette date, à l'adhésion des Etats membres de la Commission économique pour l'Europe et des Etats admis à la Commission à titre consultatif conformément au paragraphe 8 du mandat de cette Commission.

2. Le présent Accord sera ratifié.

3. Les instruments de ratification ou d'adhésion seront déposés auprès du Secrétaire général de l'Organisation des Nations Unies.

4. Le présent Accord entrera en vigueur le cent quatre-vingtième jour après le dépôt du huitième instrument de ratification ou d'adhésion.

5. Pour chaque Etat qui ratifiera le présent Accord ou y adhèrera après le dépôt du huitième instrument de ratification ou d'adhésion visé au paragraphe 4 du présent article, le présent Accord entrera en vigueur cent quatre-vingts jours après la date du dépôt, par cet Etat, de son instrument de ratification ou d'adhésion.

Article 17.

1. Toute Partie contractante pourra dénoncer le présent Accord par notification adressée au Secrétaire général de l'Organisation des Nations Unies.

2. La dénonciation prendra effet six mois après la date à laquelle le Secrétaire général en aura reçu notification.

Article 18.

Le présent Accord cessera de produire ses effets si, après son entrée en vigueur, le nombre des Parties contractantes est inférieur à trois pendant une période quelconque de douze mois consécutifs.

Article 19.

1. Tout Etat pourra, lorsqu'il signera le présent Accord ou lors du dépôt de son instrument de ratification ou d'adhésion ou à tout moment ultérieur, déclarer, par notification adressée au Secrétaire général de l'Organisation des Nations Unies, que la validité du présent Accord sera étendue à tout ou partie des territoires qu'il représente sur le plan international. Le présent Accord s'appliquera au territoire ou aux territoires mentionnés dans la notification à dater du cent quatre-vingtième jour après réception de cette notification par le Secrétaire général ou, si à ce jour le présent Accord n'est pas encore entré en vigueur, à dater de son entrée en vigueur.

lijke controleboekjes, te doen nagaan of tijdens internationaal wegvervoer, uitgevoerd met voertuigen die op haar grondgebied zijn ingeschreven, de bepalingen van deze Overeenkomst worden nageleefd.

3. Indien een Overeenkomstsluitende Partij een ernstige overtreding constateert, begaan door een op her grondgebied van een andere Overeenkomstsluitende Partij woonachtig persoon, stelt de administratie van eerstgenoemde Partij de administratie van de andere Partij op de hoogte van de geconstateerde overtredding en van de eventueel opgelegde straf.

Artikel 15.

Overgangsbepalingen.

Indien deze Overeenkomst overeenkomstig het vierde lid van artikel 16 vóór 31 december 1973 in werking treedt, stemmen de Overeenkomstsluitende Partijen er mede in, dat tot die datum :

a) in afwijking van het bepaalde in het eerste en tweede lid van artikel 7 van deze Overeenkomst de totale rijtijd (dagelijkse rijtijd) tussen twee achtereenvolgende dagelijkse rusttijden overeenkomstig het bepaalde in artikel 6 van deze Overeenkomst niet langer mag zijn dan negen uur, ongeacht het besuurde voertuig of samenstel van voertuigen;

b) elke verwijzing in deze Overeenkomst naar het bepaalde in het eerste en tweede lid van artikel 7 zal worden uitgelegd als een verwijzing naar het bepaalde in alinea a) van dit artikel.

Artikel 16.

Slotbepalingen.

1. Deze Overeenkomst staat tot 31 maart 1971 (.) open voor ondertekening en, na deze datum, voor toetreding door de Lid-Staten van de Economische Commissie voor Europa, alsmede door de Staten die overeenkomstig paragraaf 8 van het mandaat van deze Commissie met adviserende bevoegdheid tot haar werkzaamheden zijn toegelaten.

2. Deze Overeenkomst moet worden bekrachtigd.

3. De akten van bekrachtiging of toetreding worden nedergelegd bij de Secretaris-Generaal van de Verenigde Naties.

4. Deze Overeenkomst treedt in werking op de honderdtachtigste dag na de nederlegging van de achtste akte van bekrachtiging of toetreding.

5. Voor elke Staat die deze Overeenkomst bekrachtigt of daartoe toetreedt na de nederlegging van de achtste akte van bekrachtiging of toetreding, bedoeld in het vierde lid van dit artikel, treedt deze Overeenkomst in werking honderdtachtig dagen na de nederlegging door die Staat van zijn akte van bekrachtiging of toetreding.

Artikel 17.

1. Elke Overeenkomstsluitende Partij kan deze Overeenkomst opzeggen door middel van een aan de Secretaris-Generaal van de Verenigde Naties gericht kennisgeving.

2. De opzegging wordt van kracht zes maanden na de datum van ontvangst van de kennisgeving van opzegging door de Secretaris-Generaal.

Artikel 18.

Deze Overeenkomst zal opbouden van kracht te zijn indien na haar inwerkingtreding het aantal Overeenkomstsluitende Partijen gedurende een tijdvak van twaalf opeenvolgende maanden minder is dan drie.

Artikel 19.

1. Elke Staat kan, bij de ondertekening van deze Overeenkomst bij de nederlegging van zijn akte van bekrachtiging of toetreding of te eniger tijd daarna, door middel van een aan de Secretaris-Generaal van de Verenigde Naties gericht kennisgeving verklaren, dat de toepassing van deze Overeenkomst wordt uitgebreid tot alle of enkele van de gebieden voor welke internationale betrekkingen hij verantwoordelijk is. Deze Overeenkomst is ten aanzien van het gebied of de gebieden in de kennisgeving vermeld van toepassing met ingang van de honderdtachtigste dag na ontvangst van die kennisgeving door de Secretaris-Generaal of wel, indien deze Overeenkomst op die dag nog niet in werking is getreden, met ingang van de datum van haar inwerkingtreding.

(.) Overeenkomstsluitende Partijen, genomen door de Werkgroep Vervoer over de Weg tijdens zijn vierenvestigste zitting, om de sluitingsdatum van de periode waarin het A.E.T.R. voor ondertekening openstaat, over te brengen van 31 december 1970 naar 31 maart 1971.

(0) Conformément à la décision prise par le Groupe de Travail des Transports Routiers à sa quarante-quatrième session de reporter du 31 décembre 1970 au 31 mars 1971 la date de clôture de la période pendant laquelle l'A.E.T.R. sera ouvert à la signature.

2. Tout Etat qui aura fait, conformément au paragraphe précédent, une déclaration ayant pour effet de rendre le présent Accord applicable à un territoire qu'il représente sur le plan international pourra, conformément à l'article 17 du présent Accord, dénoncer le présent Accord en ce qui concerne ledit territoire.

Article 20.

1. Tout différend entre deux ou plusieurs Parties contractantes touchant l'interprétation ou l'application du présent Accord sera, autant que possible, réglé par voie de négociation entre les Parties en litige.

2. Tout différend qui n'aura pas été réglé par voie de négociation sera soumis à l'arbitrage si l'une quelconque des Parties contractantes en litige le demande et sera, en conséquence, renvoyé à un ou plusieurs arbitres choisis d'un commun accord par les Parties en litige. Si, dans les trois mois à dater de la demande d'arbitrage, les Parties en litige n'arrivent pas à s'entendre sur le choix d'un arbitre ou des arbitres, l'une quelconque de ces Parties pourra demander au Secrétaire général de l'Organisation des Nations Unies de désigner un arbitre unique devant lequel le différend sera renvoyé pour décision.

3. La sentence de l'arbitre ou des arbitres désignés conformément au paragraphe précédent sera obligatoire pour les Parties contractantes en litige.

Article 21.

1. Tout Etat pourra, au moment où il signera ou ratifiera le présent Accord ou y adhèrera, déclarer qu'il ne se considère pas lié par les paragraphes 2 et 3 de l'article 20 du présent Accord. Les autres Parties contractantes ne seront pas liées par ces paragraphes envers toute Partie contractante qui aura formulé une telle réserve.

2. Si l'un du dépôt de l'instrument de ratification ou d'adhésion, un Etat formule une réserve autre que celle prévue au paragraphe 1 du présent article, le Secrétaire général de l'Organisation des Nations Unies communiquera cette réserve aux Etats qui ont déjà déposé leur instrument de ratification ou d'adhésion et n'ont pas ultérieurement dénoncé le présent Accord. La réserve sera réputée acceptée si, dans le délai de six mois à dater de cette communication, aucun de ces Etats ne l'a opposée à son admission. Dans le cas contraire, la réserve ne sera pas admise et, si l'Etat qui l'a formulée ne la retire pas, le dépôt de l'instrument de ratification ou d'adhésion de cet Etat sera sans effet. Pour l'application du présent paragraphe il ne sera pas tenu compte de l'opposition des Etats dont l'adhésion ou la ratification serait sans effet, en vertu du présent paragraphe, du fait des réserves qu'ils auraient formulées.

3. Toute Partie contractante dont la réserve aura été adoptée dans le Protocole de signature du présent Accord ou qui aura formulé une réserve conformément au paragraphe 1 du présent article ou fait une réserve qui aura été acceptée conformément au paragraphe 2 du présent article pourra, à tout moment, lever cette réserve par une notification adressée au Secrétaire général.

Article 22.

1. Après que le présent Accord aura été en vigueur pendant trois ans, toute Partie contractante pourra, par notification adressée au Secrétaire général de l'Organisation des Nations Unies, demander la convocation d'une conférence à l'effet de réviser l'Accord. Le Secrétaire général notifiera cette demande à toutes les Parties contractantes et convoquera une conférence de révision si, dans un délai de quatre mois à dater de la notification adressée par lui, le tiers au moins des Parties contractantes lui signifient leur assentiment à cette demande.

2. Si une conférence est convoquée conformément au paragraphe précédent, le Secrétaire général en avisera toutes les Parties contractantes et les invitera à présenter, dans un délai de trois mois, les propositions qu'elles souhaiteraient voir examiner par la conférence. Le Secrétaire général communiquera à toutes les Parties contractantes l'ordre du jour provisoire de la conférence, ainsi que le texte de ces propositions, trois mois au moins avant la date d'ouverture de la conférence.

3. Le Secrétaire général invitera à toute conférence convoquée conformément au présent article tous les Etats visés au paragraphe 1 de l'article 16 du présent Accord.

2. Elke Staat die overeenkomstig het voorgaande lid een verklaring heeft afgelegd waardoor deze Overeenkomst van toepassing wordt op een gebied voor welker internationale betrekkingen hij verantwoordelijk is, kan deze Overeenkomst met betrekking tot dit gebied afzonderlijk opzeggen overeenkomstig de bepalingen van artikel 17.

Artikel 20.

1. Elk geschil tussen twee of meer Overeenkomstsluitende Partijen ten aanzien van de uitlegging of de toepassing van deze Overeenkomst wordt, voor zoveel mogelijk, beslecht door middel van onderhandelingen tussen de Partijen waartussen geschil is gerezen.

2. Elk geschil dat niet is beslecht door onderhandelingen wordt aan een scheidsrechterlijke uitspraak onderworpen indien een der Overeenkomstsluitende Partijen waartussen geschil is gerezen, zulks verzoekt, en zal dienovereenkomstig worden verwezen naar een of meer scheidsrechters die door de Partijen waartussen geschil is gerezen in gemeenschappelijk overleg zijn gekozen. Indien binnen drie maanden na de datum van het verzoek om een scheidsrechterlijke uitspraak de Partijen waartussen geschil is gerezen niet tot overeenstemming zijn gekomen omtrent de keuze van een of meer scheidsrechters, kan ieder van die Partijen de Secretaris-Generaal van de Verenigde Naties verzoeken een scheidsrechter te benoemen naar wie het geschil ter beslechting zal worden verwezen.

3. De uitspraak van de overeenkomstig het vorig lid benoemde scheidsrechter of scheidsrechters zal de betrokken Overeenkomstsluitende Partijen binden.

Artikel 21.

1. Elke Staat kan, op het tijdstip waarop hij deze Overeenkomst ondertekent of bekrachtigt of ertoe toetreedt, verklaren dat hij zich niet gebonden acht aan het tweede en het derde lid van artikel 20. De andere Overeenkomstsluitende Partijen zijn niet gebonden door deze leden regensover: Overeenkomstsluitende Partij die een zodanig voorbehoud heeft gemaakt.

2. Indien een Staat bij de nederlegging van zijn akte van bekrachtiging of toetreding een ander voorbehoud formuleert dan dat bedoeld in het eerste lid van dit artikel, deelt de Secretaris-Generaal der Verenigde Naties dit voorbehoud mede aan de Staten die hun akte van bekrachtiging of toetreding reeds hebben nedergelegd en deze Overeenkomst daarna niet hebben opgezegd. Het voorbehoud wordt geacht te zijn aanvaard, indien binnen zes maanden na de datum van deze mededeling geen van deze Staten zich tegen de aanvaarding ervan heeft verzet. In het regensovergestelde geval wordt het voorbehoud niet toegelaten, en indien de Staat die het voorbehoud heeft geformuleerd dit niet intrekt, zal zijn nederlegging van de akte van bekrachtiging of toetreding geen gevolg hebben. Voor de toepassing van dit lid zal geen rekening worden gehouden met het verzet van de Staten waarvan toetreding of bekrachtiging krachtens dit lid geen effect heeft ten gevolge van het voorbehoud dat zij hebben geformuleerd.

3. Elke Overeenkomstsluitende Partij die bij het Protocol van ondertekening van deze Overeenkomst een voorbehoud heeft gemaakt of een voorbehoud heeft geformuleerd, dat overeenkomstig het eerste en tweede lid van dit artikel is aanvaard, kan dit voorbehoud te allen tijde inrekken door een aan de Secretaris-Generaal gericht kennisgeving.

Artikel 22.

1. Nadat deze Overeenkomst gedurende drie jaren van kracht is geweest, kan elke Overeenkomstsluitende Partij door een aan de Secretaris-Generaal van de Verenigde Naties gericht kennisgeving de bijeenroeping van een conferentie verzoeken ten einde deze Overeenkomst te herzien. De Secretaris-Generaal doet hierop verzoek mededeling aan alle Overeenkomstsluitende Partijen en roept een herzieningsconferentie bijeen, indien binnen vier maanden na de datum van de door hem gedane mededeling ten minste een derde van de Overeenkomstsluitende Partijen hem hun instemming met dit verzoek hebben kenbaar gemaakt.

2. Indien overeenkomstig het vorige lid een conferentie wordt bijeen geroepen, zal de Secretaris-Generaal alle Overeenkomstsluitende Partijen daarvan in kennis stellen en hen uitnodigen, binnen drie maanden voorstellen in te dienen waarvan zij behandeling door de conferentie wensen. De Secretaris-Generaal doet hierop kennisgeving dan drie maanden vóór de aanvang van de conferentie alle Overeenkomstsluitende Partijen mededeling van de voorlopige agenda voor de conferentie, alsmede van de rekest van de ingediende voorstellen.

3. De Secretaris-Generaal nodigt alle in het eerste lid van artikel 16 van deze Overeenkomst bedoelde Staten uit tot bijwoning van elke conferentie die overeenkomstig dit artikel wordt bijeen geroepen.

Article 23.

1. Toute Partie contractante pourra proposer un ou plusieurs amendements au présent Accord. Le texte de tout projet d'amendement sera communiqué au Secrétaire général de l'Organisation des Nations Unies qui le communiquera à toutes les Parties contractantes et le portera à la connaissance des autres Etats visés au paragraphe 1 de l'article 16 du présent Accord.

2. Dans un délai de six mois à compter de la date de la communication par le Secrétaire général du projet d'amendement, toute Partie contractante peut faire connaître au Secrétaire général :

- a) soit qu'elle a une objection à l'amendement proposé,
- b) soit que, bien qu'elle ait l'intention d'accepter le projet, les conditions nécessaires à cette acceptation ne se trouvent pas encore remplies dans son Etat.

3. Tant qu'une Partie contractante qui a adressé la communication prévue au paragraphe 2, b), du présent article n'aura pas notifié au Secrétaire général son acceptation, elle pourra, pendant un délai de neuf mois à partir de l'expiration du délai de six mois prévu pour la communication, présenter une objection à l'amendement proposé.

4. Si une objection est formulée au projet d'amendement dans les conditions prévues aux paragraphes 2 et 3 du présent article, l'amendement sera considéré comme n'ayant pas été accepté et sera sans effet.

5. Si aucune objection n'a été formulée au projet d'amendement dans les conditions prévues aux paragraphes 2 et 3 du présent article, l'amendement sera réputé accepté à la date suivante :

a) lorsque aucune Partie contractante n'a adressé de communication en application du paragraphe 2, b), du présent article, à l'expiration du délai de six mois visé au paragraphe 2 du présent article;

b) lorsque au moins une Partie contractante a adressé une communication en application du paragraphe 2, b), du présent article, à la plus rapprochée des deux dates suivantes :

- la date à laquelle toutes les Parties contractantes ayant adressé une telle communication auront notifié au Secrétaire général leur acceptation du projet, cene date étant toutefois reportée à l'expiration du délai de six mois visé au paragraphe 2 du présent article si toutes les acceptations étaient notifiées antérieurement à cene expiration;

- l'expiration du délai de neuf mois visé au paragraphe 3 du présent article;

6. Tout amendement réputé accepté entrera en vigueur trois mois après la date à laquelle il aura été réputé accepté.

7. Le Secrétaire général adressera le plus tôt possible à toutes les Parties contractantes une notification pour leur faire savoir si une objection a été formulée contre le projet d'amendement conformément au paragraphe 2, a), du présent article et si une ou plusieurs Parties contractantes lui ont adressé une communication conformément au paragraphe 2, b), du présent article. Dans le cas où une ou plusieurs Parties contractantes ont adressé une telle communication, il notifiera ultérieurement à toutes les Parties contractantes si l'une ou les Parties contractantes qui ont adressé une telle communication ont élevé une objection contre le projet d'amendement ou l'acceptent.

8. Indépendamment de la procédure d'amendement prévue aux paragraphes 1 à 6 du présent article, l'annexe au présent Accord pourra être modifiée par accord entre les administrations compétentes de toutes les Parties contractantes; si l'administration compétente d'une Partie contractante a déclaré que son droit national l'oblige à subordonner son accord à l'obtention d'une autorisation spéciale à cet effet ou à l'approbation d'un organe législatif, le consentement de l'administration compétente de la Partie contractante en cause à la modification de l'annexe ne sera considéré comme donné qu'au moment où cene administration compétente aura déclaré au Secrétaire général que les autorisations ou les approbations requises ont été obtenues. L'accord entre les administrations compétentes fixera la date d'entrée en vigueur de l'annexe modifiée et pourra prévoir que, pendant une période transitoire, l'ancienne annexe restera en vigueur, en tout ou en partie, simultanément avec l'annexe modifiée.

Article 14.

Outre les notifications prévues aux articles 22 et 23 du présent Accord, le Secrétaire général de l'Organisation des Nations Unies

Artikel 23.

1. Elke Overeenkomstsluitende Partij kan één of meer wijzigingen van deze Overeenkomst voorstellen. De tekst van elke voorgestelde wijziging wordt medegedeeld aan de Secretaris-Generaal van de Verenigde Naties, die deze tekst zal mededelen aan alle Overeenkomstsluitende Partijen en ter kennis brengen van de overige Staten, bedoeld in het eerste lid van artikel 16 van deze Overeenkomst.

2. Binnen zes maanden na de datum waarop de Secretaris-Generaal mededeling heeft gedaan van het wijzigingsvoorstel, kan iedere Overeenkomstsluitende Partij aan de Secretaris-Generaal mededelen :

- a) herzij, dat zij bezwaar heeft tegen de voorgestelde wijziging,
- b) herzij, dat, hoewel zij de bedoeling heeft om het voorstel te aanvaarden, aan de noodzakelijke voorwaarden voor deze aanvaarding in haar Staat nog niet is voldaan.

3. Zolang een Overeenkomstsluitende Partij die een mededeling bedoeld in het tweede lid, letter b), heeft gedaan, tot de Secretaris-Generaal geen kennisgeving van aanvaarding heeft gericht, kan zij gedurende negen maanden na het verstrijken van het door deze mededeling voorziene tijdvak van zes maanden, bezwaar maken tegen de voorgestelde wijziging.

4. Indien tegen de voorgestelde wijziging bezwaar wordt ingebracht, overeenkomstig het bepaalde in het tweede en derde lid van dit artikel, wordt de voorgestelde wijziging geacht niet te zijn aanvaard en geen effect te hebben.

5. Indien geen bezwaar wordt ingebracht tegen de voorgestelde wijziging overeenkomstig het bepaalde in het tweede en derde lid van dit artikel wordt de wijziging geacht te zijn aanvaard op her volgende tijdstip :

a) wanneer geen Overeenkomstsluitende Partij een mededeling heeft gedaan krachtens het tweede lid, letter b) van dit artikel; na het verstrijken van het tijdvak van zes maanden, bedoeld in het tweede lid,

b) wanneer een der Overeenkomstsluitende Partijen een mededeling heeft gedaan krachtens het tweede lid, letter b), van dit artikel, op de vroegste van de twee volgende data :

- de datum waarop alle Overeenkomstsluitende Partijen die een zodanige mededeling hebben gedaan aan de Secretaris-Generaal, kennis hebben gegeven van hun aanvaarding van het voorstel, welke datum echter wordt verschoven tot na het verstrijken van het tijdvak van zes maanden, bedoeld in het tweede lid van dit artikel, indien alle mededelingen betreffende de aanvaarding vóór het verstrijken van dit tijdvak zijn gedaan;

- de datum waarop het tijdvak van negen maanden, bedoeld in het derde lid van dit artikel, is verstreken.

6. Elke wijziging die wordt geacht te zijn aanvaard treedt in werking drie maanden na de dag waarop zij geacht wordt te zijn aanvaard.

7. De Secretaris-Generaal richt zo spoedig mogelijk een kennisgeving aan alle Overeenkomstsluitende Partijen om hun te doen weten of overeenkomstig het tweede lid, letter a), van dit artikel, een bezwaar is ingebracht tegen de voorgestelde wijziging en of hij van een of meer Overeenkomstsluitende Partijen een kennisgeving heeft ontvangen overeenkomstig het tweede lid, letter b). Indien hij van een of meer Overeenkomstsluitende Partijen een zodanige kennisgeving heeft ontvangen, zal hij daarna aan alle Overeenkomstsluitende Partijen mededelen of de desbetreffende Overeenkomstsluitende Partij(en) bezwaar maakt (maken) tegen de voorgestelde wijziging dan wel deze aanvaardt (aanvaarden).

8. Onafhankelijk van de in het eerste tot en met het zesde lid van dit artikel vastgestelde wijzigingsprocedure, kan de bijlage bij deze Overeenkomst worden gewijzigd bij overeenkomst tussen de bevoegde administraties van alle Overeenkomstsluitende Partijen, indien de bevoegde administratie van een Overeenkomstsluitende Partij heeft verklaard, dat haar nationale recht haar verplicht haar toestemming te laten afhangen van de verkrijging van een speciale machtiging daartoe ofwel van de goedkeuring van een wetgevend orgaan, zal de toestemming van de bevoegde administratie van de desbetreffende Overeenkomstsluitende Partij ten aanzien van de wijziging van de bijlage worden geacht te zijn gegeven op het tijdstip waarop die bevoegde administratie aan de Secretaris-Generaal heeft verklaard dat de vereiste machtiging of goedkeuring is verkregen. In de overeenkomst tussen de bevoegde administraties wordt de datum vastgesteld waarop de gewijzigde bijlage in werking treedt; er kan reeds in worden bepaald dat gedurende een overgangstermijn de oude bijlage geheel of gedeeltelijk naast de gewijzigde bijlage van kracht zal zijn.

Artikel 24.

Naast de in de artikelen 22 en 23 van deze Overeenkomst bedoelde kennisgevingen doet de Secretaris-Generaal van de Verenigde Naties

notifiera aux Etats visés au paragraphe 1 de l'article 16 du présent Accord:

- a) les ratifications et adhésions en vertu de l'article 16 du présent Accord;
- b) les dates auxquelles le présent Accord entrera en vigueur conformément à l'article 16 du présent Accord;
- c) les dénonciations en vertu de l'article 17 du présent Accord;
- d) l'abrogation du présent Accord conformément à l'article 18 du présent Accord;
- e) les notifications reçues conformément à l'article 19 du présent Accord;
- f) les déclarations et notifications reçues conformément à l'article 21 du présent Accord;
- g) l'entrée en vigueur de tout amendement conformément à l'article 23 du présent Accord.

Article 25.

Le Protocole de signature du présent Accord aura les mêmes force, valeur et durée que le présent Accord lui-même dont il sera considéré comme faisant partie intégrante.

Article 26.

Après le 31 mars 1971 (o), l'original du présent Accord sera déposé auprès du Secrétaire général de l'Organisation des Nations Unies, qui en transmettra des copies certifiées conformes à chacun des Etats visés au paragraphe 1 de l'article 16 du présent Accord.

En foi de quoi, les soussignés, à ce dûment autorisés, ont signé le présent Accord.

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

AUTRICHE.

Sous réserve de ratification:
Eugen F. BURESCH.
11 janvier 1971.

BELGIQUE.

Sous réserve de ratification:
J. P. van BELLINGHEN.
15 janvier 1971.

REPUBLIQUE FEDERALE D'ALLEMAGNE.

Sous réserve de ratification:
Swidbert SCHNIPPENKOEETIER.
23 décembre 1970.

FRANCE.

Fernand LAURENT.
20 janvier 1971.

ITAUE.

Giorgio SMOQUINA.
29 mars 1971.

LUXEMBOURG.

Sous réserve de ratification:
R. LOGELIN.
2 février 1971.

(J Conformément à la décision prise par le Groupe de Travail des Transports Routiers à sa quarante-quatrième session de reporter du 31 décembre 1970 au 31 mars 1971 la date de clôture de la période pendant laquelle l'A.E.T.R. sera ouvert à la signature.

aan de in het eerste lid van artikel 16 van deze Overeenkomst bedoelde Staten mededeling van:

- 1) bekrachtigingen en toetredingen krachtens artikel 16 van deze Overeenkomst;
- b) de data waarop krachtens artikel 16 deze Overeenkomst in werking treedt;
- c) opzeggingen krachtens artikel 17 van deze Overeenkomst;
- d) het krachtens artikel 18 buiten werking treden van deze Overeenkomst;
- e) kennisgevingen ontvangen krachtens artikel 19 van deze Overeenkomst;
- f) verklaringen en kennisgevingen ontvangen krachtens artikel 21 van deze Overeenkomst;
- g) de inwerkingtreding van elke wijziging krachtens artikel 23 van deze Overeenkomst.

Artikel 25.

Het Protocol van ondertekening bij deze Overeenkomst heeft dezelfde kracht, geldigheidsduur en hetzelfde gevolg als de Overeenkomst zelf, waarvan het geacht wordt een integrerend deel uit te maken.

Artikel 26.

Na 31 maart 1971 (*) wordt het origineel van deze Overeenkomst nedergelegd bij de Secretaris-Generaal van de Verenigde Naties, die aan alle landen, bedoeld in het eerste lid van artikel 16 van deze Overeenkomst, gewaarmerkte afschriften zal doen toekomen.

Ten blijke waarvan de ondergetekenden, daartoe behoorlijk gemachtigd, deze Overeenkomst hebben ondertekend.

Gedaan te Genève, de eerste juli negentienhonderd zeventig in een enkel exemplaar in de Engelse en de Franse taal, zijnde beide teksten gelijkelijk authentiek.

OOSTENRIJK.

Onder voorbehoud van bekrachtiging:
Eugen F. BURESCH.
31 januari 1971.

BELGJE.

Onder voorbehoud van bekrachtiging:
J. P. van BELLINGHEN.
15 januari 1971.

BONDSREPUBLIEK DUITSLAND.

Onder voorbehoud van bekrachtiging:
Swidbert SCHNIPPENKOEER.
23 december 1970.

FRANKRIJK.

Fernand LAURENT.
20 januari 1971.

ITALIE.

Giorgio SMOQUINA.
29 maart 1971.

LUXEMBURG.

Onder voorbehoud van bekrachtiging:
R. LOGELIN.
2 februari 1971.

De Overeenkomstig de beslissing genomen door de Werkgroep Vervoer over de Weg tijdens zijn vierentwintigste zitting, om de sluitingsdatum van de periode waarin het A.E.T.R. voor ondertekening openstaat, over te brengen van 31 december 1970 naar 31 maart 1971.

PAYS-BAS.
MOEREL.
26 mars 1971 (').

NORVEGE.
Sous réserve de ratification:
Magne REED.
16 mars 1971.

POLOGNE.
Sous réserve de ratification et avec la réserve que la République populaire de Pologne ne se considère pas liée par l'article 20, paragraphes 2 et 3, du présent Accord (J).

W.NATORF.
14 mars 1971.

PORTUGAL.
F. de ALCAMBAR PEREIRA.
30 mars 1971.

SUEDE.
Sous réserve de ratification:
E. von SYDOW.
19 janvier 1971.

SUISSE.
Sous réserve de ratification:
Jean HUMBERT.
24 mars 1971.

ROYAUME-UNI DE GRANDE-BRETAGNE
ET D'IRLANDE DU NORD.

Eugène MELVILLE.
25 mars 1971 (J).

(') Avec déclaration aux termes de laquelle le Gouvernement néerlandais ratifiera l'Accord seulement quand le droit de la Communauté économique européenne sera en accord avec les dispositions de ce dernier.

(J) Aux termes d'une déclaration distincte, la République populaire de Pologne estime que l'Accord devrait être ouvert à la participation de tous les pays européens sans aucune discrimination.

f) Suivant notification faite en vertu de l'article 19, paragraphe 1, et datée du 25 mars 1971, le gouvernement du Royaume-Uni a informé le Secrétaire général que l'Accord serait également valable pour l'Île de Man.

NEDERLAND.
MOEREL.
26 maart 1971 (').

NOORWEGEN.
Onder voorbehoud van bekrachtiging:
Magne REED.
16 maart 1971.

POLEN.
Onder voorbehoud van bekrachtiging en met het voorbehoud dat de Volksrepubliek Polen zich niet gebonden acht door artikel 20, paragrafen 2 en 3, van deze Overeenkomst (').

W. NATORF.
14 maart 1971.

PORTUGAL.
F. de ALCAMBAR PEREIRA.
30 maart 1971.

SWEDE.
Onder voorbehoud van bekrachtiging:
E. von SYDOW.
19 januari 1971.

SCHWEITZERLAND.
Onder voorbehoud van bekrachtiging:
Jean HUMBERT.
24 maart 1971.

VERENIGD KONINKRIJK VAN GROOT-BRITANNIE
EN NOORD-IRLAND.

Eugene MELVILLE.
25 maart 1971 f).

(') Mer een verklaring dat de Nederlandse Regering deze Overeenkomst slechts zal bekrachtigen nadat het recht van de Europese Economische Gemeenschap in overeenstemming zal zijn met de bepalingen van deze laatste.

f) In een afzonderlijke verklaring is de Volksrepubliek Polen van oordeel dat de Overeenkomst moet openstaan voor deelneming van alle Europese landen zonder enig onderscheid.

(J) In een kennisgeving gemaakt krachtens artikel 19, paragraaf 1 van de Overeenkomst, en gedateerd op 25 maart 1971, heeft de Regering van het Verenigd Koninkrijk de Secretaris-Generaal er kennis van gegeven dat de Overeenkomst eveneens van toepassing zou zijn op het Eiland Man.

ANNEXE.

LIVRET INDIVIDUEL DE CONTROLE.

BIJLAGE.

PERSOONLIJK CONTROLEBOEKJE.

DISPOSITIONS GENERALES

Rappel des dispositions réglementaires.

1. Il est désirable que le livret individuel de contrôle contienne un rappel des dispositions principales à respecter par le membre d'équipage.

Numérotage du livret.

2. Le livret de contrôle sera numéroté par perforation ou impression.

Format du livret.

3. Le format du livret individuel de contrôle sera le format standard A.6 (105 × 148 mm) ou un format plus grand.

Signature du livret.

4. La signature du membre d'équipage figurera, à la fois, sur le feuillet quotidien et sur le rapport hebdomadaire. La signature de l'employeur figurera sur le rapport hebdomadaire.

Contenu du livret.

5. Sous réserve des dispositions du paragraphe 7 ci-après, le livret individuel de contrôle sera conforme au modèle ci-joint; il comprendra:

- a) une page de couverture;
- b) des instructions pour la tenue du livret;
- c) des feuillets quotidiens;
- d) un exemple de feuillet quotidien rempli;
- e) des rapports hebdomadaires.

6. Chaque Partie contractante fixe, pour les livrets délivrés sur son territoire, la manière selon laquelle le membre d'équipage doit faire figurer les périodes de ses activités professionnelles autres que les périodes de conduite. A cette fin, chaque Partie contractante peut choisir l'une des manières suivantes:

- a) les périodes d'activités professionnelles autres que la conduite, seront relevées sous le symbole [2] sans distinction entre périodes consacrées à des travaux effectifs et autres périodes de service;
- b) les périodes d'activités professionnelles autres que la conduite, seront relevées en distinguant:
 - sous le symbole [1] les travaux effectifs autres que la conduite,
 - sous le symbole [2] les périodes de service autres que celles visées par les symboles [1] et [2].

7. Chaque Partie contractante peut prescrire pour les livrets individuels de contrôle délivrés sur son territoire:

- a) l'établissement sur une seule bande, portant sur la période de 0 à 24 heures, du diagramme qui figure au feuillet quotidien;
- b) la tenue du feuillet quotidien en plus d'un exemplaire;
- c) des indications ou rubriques additionnelles ou des variantes, à condition que la présentation générale du livret ne soit pas modifiée et que les numéros ou lettres majuscules en regard des rubriques qui figurent au modèle qui suit soient inchangés;
- d) toute modification ou indication complémentaire que les dispositions arrêtées en application du paragraphe 6 ci-dessus rendraient nécessaires en ce qui concerne les symboles correspondant aux rubriques 7 [2], 7 a ~, 14 [2] et 14a ~ du feuillet quotidien;
- e) de ne pas remplir les cases en regard des rubriques Ha, Hb et/ou I du rapport hebdomadaire;
- f) de détacher les feuillets quotidiens datant de plus de deux semaines.

ALGEMENE BEPALINGEN

Korte samenvatting van de toepasselijke bepalingen.

1. Het is wenselijk dat het persoonlijk controleboekje een korte samenvatting bevat van de voornaamste bepalingen die door de leden van de bemanning in acht moeten worden genomen.

Nummering van het boekje.

2. Het controleboekje moet van een geperforeerd of gedrukt nummer worden voorzien.

Formaat van het boekje.

3. Het formaat van het persoonlijk controleboekje moet het standaardformaat A.6 (105 × 148 mm) of een groter formaat hebben.

Ondertekening van het boekje.

4. De handtekening van het bemanningslid dient zowel op het dagelijks werkblad als op de weekstaat voor te komen; de handtekening van de ondernemer dient op de weekstaat voor te komen.

Inhoud van het boekje.

5. Onder voorbehoud van het bepaalde in onderstaande paragraaf 7 moet het persoonlijk controleboekje overeenkomen met het bijgevoegde model; het dient te bevatten:

- a) een omslag;
- b) instructies voor het invullen van het boekje;
- c) dagelijkse werkbladen;
- d) een voorbeeld van een ingevuld dagelijks werkblad;
- e) weekstaten.

6. Elke Overeenkomstsluitende Partij dient voor de boekjes die op haar grondgebied worden uitgegeven voor te schrijven hoe het lid van de bemanning de tijden van zijn beroepsbezigheden die geen rijtijden zijn moet invullen. Elke Overeenkomstsluitende Partij mag een keuze maken uit de volgende procedures:

- a) tijden van beroepsbezigheden die ~ rijtijden zijn, dienen te worden ingevuld onder het symbool [1] zonder onderscheid te maken tussen wezenlijke arbeids- en andere diensttijden;
- b) tijden van beroepsbezigheden die geen rijtijden zijn worden zodanig ingevuld dat de volgende onderscheiden worden gemaakt:
 - onder het symbool [1] wezenlijke arbeid, anders dan besturen;
 - onder het symbool [2] diensttijden, andere dan die welke zijn ingevuld onder de symbolen [1] en [2].

7. Elke Overeenkomstsluitende Partij kan voor de boekjes die op haar grondgebied worden uitgegeven voorschrijven:

- a) de vaststelling van het diagram, dat op het dagelijks werkblad voorkomt op een enkele strook voor de periode van 0 tot 24 uur;
- b) het aanhouden van het dagelijks werkblad in meer dan een exemplaar;
- c) het opnemen van aanvullende aanwijzingen of rubrieken of varianten, mits het algemene uiterlijk van het boekje gehandhaafd blijft en de nummers en hoofdletters naast de rubrieken, zoals in het volgende model aangegeven, onveranderd blijven;
- d) het aanbrengen van wijzigingen of aanvullende aanwijzingen, welke uit de krachtens punt 6 vastgestelde bepalingen voortvloeien met betrekking tot de symbolen, behorende bij de rubrieken 7 [2], 7a ~, 14 [2] en Ha ~ van het dagelijks werkblad;
- e) de vakjes te regeneren over de rubrieken Ha, Hb en/of 1 van de weekstaat niet in te vullen;
- f) de dagelijkse werkbladen die ouder zijn dan twee weken te verwijderen.

MODELE DE LIVRET INDIVIDUEL DE CONTROLE.

a) Page de couverture.

I. LIVRET INDIVIDUEL DE CONTROLE POUR LES MEMBRES D'EQUIPAGE
DES TRANSPORTS ROUTIERS.

II. Pays:

III. Première date d'utilisation du livret:19.....

IV. Dernière date d'utilisation du livret:19.....

V. Nom, prénoms, date de naissance et adresse du titulaire du livret:

.....
.....

VI. Nom, adresse, n° de téléphone et éventuellement timbre de l'entreprise:

.....
.....
.....
.....

Livret n°

MODEL PERSOONLIJK CONTROLEBOEKJE.

a) Omslag.

I. PERSOONLIJK CONTROLEBOEKJE VOOR BEMANNINGSLEDEN
IN HET WEGVERVOER.

II. Land:

III. Eerste dag van gebruik: 19.....

IV. Laatste dag van gebruik : 19.....

V. Naam, - voorna(a)m(en), - geboortedatum - en adres van de houder van het boekje:

.....

.....

VI. Naam, - adres, - telefoonnummer - en eventueel stempel van de onderneming:

.....

.....

.....

.....

Boekje n ^o

b) Instructions,

INSTRUCTIONS POUR LA TENUE DU LIVRET INDIVIDUEL
DE CONTROLE,

1. Ce livret individuel de contrôle est délivré conformément à (indication de la législation ou des législations pertinentes)

A l'intention de l'entreprise

2. Après avoir rempli les rubriques V et VI de la page de couverture, remettez un livret à tout membre d'équipage conformément à la législation ou aux législations indiquées au paragraphe 1 ci-dessus.

3. Panez sur un registre les noms des personnes à qui un livret aura été remis, en indiquant le numéro matricule de: chaque Jivret et l'Oldate de remise. Exigez l'émargement du titulaire sur ce registre.

.. Donnez au titulaire toutes les indications utiles à une tenue correcte du livret.

5. Examinez chaque semaine ou, en cas d'empêchement, au plus tôt, les feuillets quotidiens et le rappa hebdomadaire. Signez le rappa hebdomadaire.

6. Retirez les livrets utilisés, compte tenu du délai fixé au paragraphe 9 ci-après, et tenez-les à la disposition des agenu chargés du contrôle, pendant une période de douze mois au moins. Inscrivez dans le registre mentionné au paragraphe 3 ci-dessus la date du dernier feuillet quotidien.

A l'intention du membre d'équipage

7. Ce livret de contrôle vous est personnel. Vous devez l'avoir en votre possession lorsque vous êtes en service et le présenter à la demande des agents chargés du contrôle. Remettez le livret de contrôle à votre employeur lorsque vous quinez l'entreprise.

8. ~présentez-le à votre employeur chaque semaine ou, en cas d'empêchement, au plus tôt, pour qu'il puisse vérifier vos Inscriptions et signer le rapport hebdomadaire.

9. Lorsque le livret est terminé, gardez-le deux semaines afin de pouvoir le présenter à tout moment aux agents chargés du contrôle. Remettez-le ensuite, aussitôt que possible, à votre employeur. Gardez un double des rapports hebdomadaires.

Couverture :

10. Vérifier si vos nom, prénom(s), date de naissance et adresse sont inscrits correctement (rubrique V).

11. Inscrivez la date à laquelle vous utilisez ce livret pour la première fois (rubrique III).

12. Après usage, inscrivez la dernière date d'utilisation (rubrique IV).

Feuillet quotidien

13. Remplissez un feuillet quotidien pour toute journée au cours de laquelle vous avez été employé comme membre d'équipage.

14. Inscrivez dans la case 2 le numéro d'immatriculation de tout véhicule utilisé pendant la journée.

15. Les symboles utilisés ont la signification suivante:

~ durée totale du repos journalier précédant la prise de service,

~ repos journalier,

~ période hors service,

~ période de conduite,

b) Aanwijzingen.

AANWIJZINGEN VOOR HET GEBRUIK VAN HET PERSOONLIJK CONTROLEBOEKJE.

1. Dit persoonlijke controleboekje is afgegeven overeenkomstig het bepaalde in (aanduiding van de desbetreffende wetgeving) :

Voor de onderneming

2. Verstrek na invulling van de rubrieken V en VI van de omslag een boekje aan elk lid van de bemanning in overeenstemming met de in paragraaf 1 bedoelde wetgeving.

3. Houdt een register aan met de namen van de personen aan wie een boekje is uitgereikt, onder vermelding van het serienummer van elk boekje en de datum van afgifte. Laar de houder in de marge van het register voor ontvangst tekenen.

4. Verstrek aan de houder van het boekje alle aanwijzingen die een juiste invulling van het boekje kunnen bevorderen.

5. Controleer de dagelijkse werkbladen en de weekstaat elke week, of in geval van verhindering zo spoedig mogelijk daarna. Onderreken de weksuren.

6. Neem de gebruikte boekjes in, waarbij de in paragraaf 9 hieronder vermelde tijdsduur niet moet worden aangehouden, en houd deze gedurende een periode van ten minste een jaar ter beschikking van de met de controle belaste ambtenaren. Vul op het in paragraaf 3 hierboven genoemde register de datum in van het laatste dagelijkse werkblad.

Voor de bemanningsleden

7. Dit controleboekje is persoonlijk. U dient het gedurende uw diensttijd in uw bezit te hebben en het op verzoek aan de met de controle belaste ambtenaren te tonen. Overhandig het aan uw werkgever wanneer u de onderneming verlaat.

8. Geef dit controleboekje elke week aan uw werkgever of, in geval van verhindering zo spoedig mogelijk daarna, zodat hij de door u ingevulde gegevens kan controleren en de weekstaat kan ondertekenen.

9. Bewaar het boekje, wanneer het vol is, gedurende twee weken, zodat u het te allen tijde kunt tonen aan de met de controle belaste ambtenaren, en geef het daarna zo spoedig mogelijk aan uw werkgever. Bewaar een afschrift van de weekstaat.

Omslag

10. Ga na of uw naam, voornaam(en), geboortedatum en adres juist zijn ingevuld (rubriek V).

11. Vul de datum in waarop u dit boekje voor de eerste maal gebruikt (rubriek DI).

12. Vul, zodra het boekje vol is, de laatste datum van gebruik in (rubriek IV).

Dagelijks werkblad

13. Vul een werkblad in voor elke dag waarop u als bemanningslid bent opgetreden.

14. Vul onder rubriek 2 het kenmerk in van elk voertuig dat gedurende die dag is gebruikt.

15. De gebezigde symbolen hebben de volgende betekenis :

!ëf! totale duur van dagelijkse rusttijd voorafgaande aan de aanvang van de dienst,

!ëf! dagelijkse rusttijd,

~ arbeidsonderbrekingen,

~ rijtijd,

(p. variante) ~

[Z] période d'activités professionnelles autres que la conduite,

(2. variante) •

~ travaux effectifs autres que la conduite,

[Z] périodes de service autres que celles visées par les symboles ~ et ~.

16. Indiquez votre période de repos journalier (symbole ~), vos périodes hors service (symbole ~) et le temps pendant lequel vous êtes occupé aux activités représentées par les symboles (première variante) • des rubriques 6 ~ et 7 [Z] (deuxième variante) ~ 6 ~ , 7 [Z] et 7a ~ , en tirant une ligne horizontale sous les heures correspondantes et en regard des symboles correspondants, et en reliant les lignes horizontales aux lignes verticales. Il y aura ainsi une ligne continue sur toute la longueur de la bande (voir exemple dans le livret).

17. Les inscriptions doivent être faites au commencement et à la fin de chaque période à laquelle elles se rapportent.

18. Dans la case 16 (« Observations »), inscrivez, le cas échéant, le nom du deuxième conducteur. En outre, cette case peut être utilisée pour expliquer une violation éventuelle des prescriptions ou pour rectifier les indications figurant dans d'autres cases (voir paragraphe 25). L'employeur ou les agents chargés du contrôle peuvent également y inscrire leurs observations.

19. Dans la case 12 ~ • indiquez le nombre d'heures de repos ininterrompu (repos journalier) précédant immédiatement la prise de service. Si cette période chevauche sur deux jours, le chiffre représentera le total de la période de repos de la fin de la journée précédente et de la période de repos du début de la journée à laquelle se rapporte le feuillet.

20. Avant le départ, inscrivez dans la case II «Début de service» le kilométrage selon le compteur kilométrique; à la fin du service, inscrivez dans la case II «Fin de service» le nouveau kilométrage et notez le parcours total.

21. Signez le feuillet quotidien.

• La variante utilisée dépendra du choix fait par la Partie contractante conformément au paragraphe 6 des DISPOSITIONS GENERALES. Seule la variante ainsi choisie apparaîtra sur les livrets individuels de contrôle.

Rapport hebdomadaire

22. Ce rapport doit être établi à l'issue de toute période hebdomadaire ayant comporté l'établissement d'un ou de plusieurs feuillets quotidiens. Pour les jours où vous avez été en service sans être membre d'équipage, c'est-à-dire lorsqu'il n'y avait pas lieu d'établir un feuillet quotidien, inscrivez le chiffre «0» dans la case G et la durée des périodes de service dans les cases Ha et Hb; si vous n'avez pas exercé une des activités prévues, inscrivez le chiffre «0» dans la case appropriée. Pour les jours où vous n'avez pas été en service, inscrivez le chiffre «O» dans les cases G, Ha et Hb, et ajoutez une explication telle que «en vacances»; «jour de congé».

23. Reportez dans les cases F et G les chiffres figurant dans les cases 12 et 13 des feuillets quotidiens correspondants.

Instruction complémentaire pour le cas où la législation nationale oblige les membres d'équipage à ne tenir un livret individuel de contrôle que pour les transports internationaux

24. Avant d'entreprendre un transport international, il y a lieu de porter dans les feuillets quotidiens, pour les sept jours précédant celui du commencement de ce transport, dans les cases J2 et J3, les mentions relatives aux durées totales des repos ininterrompus précédant la prise de service et aux périodes de conduite journalière, ou de remplir un rapport hebdomadaire pour ces sept jours.

Observations générales

25. Il ne peut être fait sur le livret ni grattage, ni rature, ni surcharge; les erreurs, même simplement matérielles, sont à rectifier sous la rubrique «Observations» (case 16).

26. Aucun feuillet ne doit être détruit.

27. Toutes les inscriptions doivent être faites à l'encre.

(I'-variant) •

|Z| tijden van beroepsbezigheden, geen rijtijden zijnde,

(Z-variant) •

~ buiten het rijden verrichte werkzaamheden,

|Z| andere diensttijden dan die welke zijn ingevuld onder de symbolen ~ en ~.

16. Geef uw rusttijden (symbool ~), arbeidsonderbrekingen (symbool ~) en de tijden van uw bezigheden als aangeduid door de symbolen (I'-variant) van de rubrieken 6 St, 7 |Z|, (tweede variant) • 6 ~, 7 |Z| en 7a ~ aan door een horizontale lijn te trekken onder de desbetreffende uren en naast de desbetreffende symbolen en verbindt de horizontale lijnen door verticale lijnen. Aldus ontstaat een ononderbroken lijn over de gehele breedte van elke strook (zie voorbeeld in het boekje).

17. De aantekeningen moeten worden gemaakt aan het begin en aan het einde van elke periode waarop ze betrekking hebben.

18. Vul in vakje 16 (Opmerkingen) in voorkomend geval de naam in van de eventuele bijrijder. Dit vakje kan ook worden benut voor het toelichten van een afwijking van de voorschriften of een verbetering van elders verrichte aantekeningen (zie paragraaf 25). De werkgever of de met de controle belaste autoriteiten kunnen eveneens hun opmerkingen in dit vakje vermelden.

19. Vul regenter vakje 12 (~) het aantal uren in van ononderbroken rust (dagelijkse rusttijd), onmiddellijk voorafgaand aan de aanvang van de dienst. Indien deze periode op een bepaalde dag begint en op de volgende dag eindigt, geeft het cijfer de som aan van de rusttijd aan het einde van de voorafgaande dag en de rusttijd aan het begin van de dag waarop het dagelijkse werkblad betrekking heeft.

20. Vul vóór het vertrek achter «Aanvang van de dienst» in vakje 11 het aantal kilometers in, dat op de teller is aangegeven; vul na het einde van de dienst achter «Einde van de dienst» in vakje 11 het nieuwe aantal kilometers in, dat op de teller voorkomt en noteer de afgelegde afstand.

21. Onderteken het dagelijkse werkblad.

De gebruikelijke variant is afhankelijk van de keuze, gemaakt door de Overeenkomstsluitende Partij in overeenstemming met paragraaf 6 van de ALGEMENE BEPALINGEN. Alleen de aldus gekozen variant wordt in het persoonlijk controleboekje opgenomen.

Weekstaat

22. De weekstaat moet worden ingevuld aan het einde van elke wekelijkse periode waarin een of meer dagelijkse werkbladen zijn gebruikt. Vul voor de dagen waarop u in dienst bent geweest zonder lid van de bemanning te zijn, d.w.z. waarvoor geen dagelijkse werkblad behoefde te worden ingevuld, het cijfer «0.» achter vakje G in en de duur van de diensttijden achter de vakjes Ha en Hb; indien u een der aangegeven bezigheden niet heeft verricht, dient u het cijfer «0.» in te vullen achter het daarvoor in aanmerking komende vakje. Vul voor de dagen waarop u geen dienst heeft gedaan, het cijfer «0.» in achter de vakjes G, Ha en Hb en voeg een toelichting toe, bijvoorbeeld «verlof» of «snipperdag».

23. Vul in de vakjes F en G de cijfers in die voorkomen in de vakjes 12 en 13 van de desbetreffende dagelijkse werkbladen.

Aanvullende instructie die van toepassing is ingeval de nationale wetgeving de bemanningsleden slechts voor internationaal wegvervoer verplicht tot het houden van een persoonlijk controleboekje.

24. Vul vóór de aanvang van het internationaal wegvervoer in de vakjes 12 en 13 van de dagelijkse werkbladen voor de zeven dagen, voorafgaand aan de dag waarop het vervoer begint, bijzonderheden in over de totale ononderbroken rusttijden, genomen vóór de aanvang van de dienst, benevens bijzonderheden over de dagelijkse rijtijden; of vul een weekstaat voor zeven dagen in.

Algemene opmerkingen

25. Het is niet toegestaan in het boekje te raderen, door te halen of door andere woorden heen te schrijven. Vergissingen, zelfs eenvoudige verschrijvingen, moeten in het vakje «Opmerkingen» (rubriek 16) worden vermeld.

26. Het vernietigen van bladen uit dit boekje is verboden.

27. Alle aantekeningen moeten met inkt worden geschreven.

c) Dagelijks werkblad.

2. Kenteken van het (de) voertuigen)	J. WERKBLAD	3. Dag en datum
Nt		
	1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 11 12	
4. ~		
5. fip		
6. ~		
7. Z		
7a. ~		
	13 14 15 16 17 18 19 20 21 22 23 24	
4. ~		
5. ~		
6. ~		
7. Z		
7a. ~		
8. Plaats en aanvang van de dienst:		9. Plaats en beëindiging van de dienst:
10. Goederenvervoer: Toelaatbaar maximum totaalgewicht van het samenstel van voertuigen" (indien van toepassing):		
10a. Personenvervoer: Gekozen stelsel van dagelijkse rust:		12. ~ Aanral uren
11. Stand kilometerteller: Eind van de dienst: km Begin van de dienst: km Totaal afgelegde afstand: km		13. ~ 14. [2]
16. Opmerkingen en ondertekening:		14a. ~
		15. Totaal 13+ 14+14a (indien toepasselijk)

• Vrachtaut9 met aanhangwagen of trekker met oplegger.

[illegible]

*Train routier ois VOAD: 01. 14.

Note 2. - Dans la case 12, le bir d'indiquer 12 heures de durée totale de repos ininterrompu pendant la prise de service, signifie que le chauffeur a terminé son travail la veille à 19 heures. En effet, en ajoutant aux 7 heures indiquées dans la case 4, les 5 heures comprises entre 19 et 14 heures, la veille, on arrive à un total de 12 heures.

[illegible]

¹⁴ Vrachtauto met aanhangwagen of trekker met o.a. .

Noot 2. - Indien achter vakje II als totale periode van ononderbroken rust, voorafgaande aan de aanvang van de dienst, II uur is ingevuld, dan bereken dir dat de beursdrager zijn werk heeft beëindigd om 7 uur n.m. van de vorige dag, want vijf uur te rekenen van 7 uur n.m. 101 middernacht van de vorige dag. gcvoged te zijde in vakje 4 ingevulde zeven uur, gecfr ceri 101331 "an 12 uur.

e) Rapport hebdomadaire.

A. Nom et prénom(s) du membre de l'équipage:

B. RAPPORT HEBDOMADAIRE

C. Du au 19..... indus.

D. Jours de la période hebdomadaire									J. Total de la période hebdomadaire :	
E. Feuillet quotidien n°										
F.										
G. O										
	G.									
	Ha.									
	Hb.									
	J G+Ha +Hb									

K. Observations:

L. Dale du repos hebdomadaire précédent:

M. Signature du membre de l'équipage:

N. Signature de l'employeur:

Livrer n°

e) Weekstaat.

A. Naam en voorna(m)(en) van het bemanningslid :									
B. WEEKSTAAT									
C. Van um 19.....									
D. Dagen van de wekelijkse periode									VEN d=
E. Dagelijks werkblad n ^r									
F.									
Onderaan van de week	G.								
	Ha. Z								
	Hh. ft								
	I G + Ha +Hb								
K. Opmerkingen :									
L. Datum van de voorafgaande wekelijkse rustdag :									
M. Handtekening bemanningslid :									
N. Handtekening werkgever :									
Boekje n ^r :									

PROTOCOLE DE SIGNATURE.

Au moment de procéder à la signature de l'Accord européen relatif au travail des équipages des véhicules effectuant des transports internationaux par route, les soussignés, dûment autorisés, sont convenus de ce qui suit:

Les Parties contractantes déclarent que le présent Accord ne préjuge pas les dispositions qui pourront être, le cas échéant, élaborées ultérieurement en matière de durée du travail et d'amplitude de la journée de travail.

Ad article 4 de l'Accord.

Les dispositions du paragraphe 1 de cet article ne doivent pas être interprétées comme rendant applicables hors de l'Etat d'immatriculation du véhicule effectuant le transport les interdictions de circulation, certains jours ou à certaines heures, qui peuvent exister dans cet Etat pour certaines catégories de véhicules. Les dispositions du paragraphe 2 de cet article ne doivent pas être interprétées comme empêchant une Partie contractante d'imposer sur son territoire le respect des dispositions de sa législation nationale qui interdisent, certains jours ou à certaines heures, la circulation de certaines catégories de véhicules.

Toute Partie contractante, Partie à un accord particulier, tel que le prévoit le paragraphe 2 de l'article 4 du présent Accord, et qui autoriserait l'exécution de transports internationaux commençant et se terminant sur le territoire des Parties audit accord particulier par des véhicules immatriculés sur le territoire d'un Etat qui est Partie contractante à l'AETR mai, qui n'est pas Partie audit accord particulier, pourra poser comme condition de la conclusion d'accords bilatéraux ou multilatéraux autorisant ces transports, que les équipages effectuant les transports, en cause se conformément, sur le territoire des Etats Parties à l'accord particulier, aux dispositions de ce dernier.

Ad article 12 de l'Accord.

Les soussignés s'engagent à discuter, une fois l'Accord en vigueur, l'incorporation dans l'Accord, par voie d'amendement, d'une clause prévoyant l'emploi d'un appareil de contrôle de type homologué, placé sur le véhicule, qui remplacerait dans la mesure du possible le livret individuel de contrôle.

Ad article 14 de l'Accord.

Les Parties contractantes reconnaissent qu'il est désirable:

- que chaque Partie contractante prenne les mesures nécessaires pour être à même de poursuivre les infractions aux dispositions de l'Accord non seulement quand elles sont commises sur son territoire, mais aussi quand elles sont commises sur le territoire d'un autre Etat au cours d'un transport international par route effectué par un véhicule qu'elle a immatriculé;

- qu'elles s'accordent une aide mutuelle pour sanctionner les infractions commises.

Ad annexe à l'Accord.

Par dérogation au paragraphe 4 des dispositions générales de l'annexe au présent Accord, la Suisse pourra ne pas exiger que les employeurs signent les rapports hebdomadaires du livret individuel de contrôle.

En foi de quoi, les soussignés, à ce dûment autorisés, ont signé le présent Protocole.

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

AUTRICHE.

Sous réserve de ratification:

Eugen F. BURESCH.

31 mars 1971.

PROTOCOL VAN ONDERTEKENING

Bij de ondertekening van de Europese Overeenkomst nopens de arbeidsvoorwaarden voor de bemanningen van motorrijtuigen in het internationale vervoer over de weg, zijn de ondergetekenden, daartoe behoorlijk gemachtigd, overeengekomen als volgt:

De Overeenkomstsluitende Partijen verklaren, dat deze Overeenkomst bepalingen, die naderhand eventueel kunnen worden uitgevaardigd inzake de werkdag en de dagelijkse arbeidsspreiding, onverlet laat.

Bij artikel 4 van de Overeenkomst.

Het bepaalde in het eerste lid van artikel 4 mag niet zodanig worden uitgelegd dat her buiten de Staat waar het voertuig dat het vervoer verricht is ingeschreven, rijverboden voor bepaalde dagen of uren, die in die Staat voor bepaalde soorten voertuigen van kracht zijn, van toepassing zou verklaren. Het bepaalde in het tweede lid van artikel 4 mag niet zodanig worden uitgelegd als zou dit een Overeenkomstsluitende Partij verhinderen op haar grondgebied de naleving op te leggen van bepalingen van haar nationale wetgeving die op bepaalde dagen of uren het verkeer met bepaalde soorten voertuigen verbieden.

Elke Overeenkomstsluitende Partij die, partij zijnde bij een bijzondere overeenkomst als bedoeld in het tweede lid van artikel 4 van deze Overeenkomst, vergunning verleent voor internationaal wegvervoer, dat aanvangt en eindigt op de grondgebieden van de partijen bij bedoelde bijzondere overeenkomst en dat wordt uitgevoerd met voertuigen, ingeschreven in de Staat die Partij zijnde bij deze Overeenkomst, geen partij is bij bedoelde bijzondere overeenkomst, kan als voorwaarde voor het sluiten van bilaterale of multilaterale overeenkomsten ter goedkeuring van dergelijke vervoeren stellen, dat de bemanningen die deze vervoeren verrichten zich op de grondgebieden van de Staten die partij zijn bij bedoelde bijzondere overeenkomst, zich houden aan de bepalingen van bedoelde bijzondere overeenkomst.

Bij artikel 12 van de Overeenkomst.

De ondergetekenden verbinden zich, wanneer de Overeenkomst in werking zal zijn getreden, besprekingen te wijden aan het opnemen in de Overeenkomst door middel van een wijziging, van een bepaling, die voorziet in het gebruik van een in het voertuig geplaatst controleapparaat van een goedgekeurd type dat, voor zover mogelijk, het persoonlijke controleboekje zal vervangen.

Bij artikel 14 van de Overeenkomst.

De Overeenkomstsluitende Partijen erkennen, dat het gewenst is:

- dat elke Overeenkomstsluitende Partij de noodzakelijke maatregelen neemt ten einde in staat te zijn overtredingen van de bepalingen van de Overeenkomst niet alleen te vervolgen wanneer deze zijn begaan op haar grondgebied, maar ook wanneer zij zijn begaan op het grondgebied van een andere Staat gedurende het uitvoeren van internationaal wegvervoer, verricht met een voertuig dat door de Overeenkomstsluitende Partij is ingeschreven;

- dat zij elkaar wederzijds bijstand zullen verlenen ten einde begane overtredingen te bestraffen.

Bij de Bijlage bij de Overeenkomst.

In afwijking van het bepaalde in paragraaf 4 van de algemene bepalingen van de Bijlage bij deze Overeenkomst, zal Zwitserland kunnen afzien van de eis dat de werkgevers de weekstaten van het individuele controleboekje moeten ondertekenen.

Ten blijke waarvan de ondergetekenden, daartoe behoorlijk gemachtigd, dit Protocol hebben ondertekend.

Gedaan te Genève, de eerste juli negentienhonderd zeventig, in een enkel exemplaar, in de Engelse en de Franse taal, zijnde beide teksten gelijkelijk authentiek.

OOSTENRIJK.

Onder voorbehoud van bekrachtiging:

Eugen F. BURESCH.

31 maart 1971.

BELGIQUE.

Sous réserve de ratification :
J. P. van BELLINGHEN.
15 janvier 1971.

REPUBLIQUE FEDERALE D'ALLEMAGNE.

Sous réserve de ratification :
Swidbert SCHNIPPENKOETTER.
23 décembre 1970.

FRANCE.

Fernand LAURENT.
20 janvier 1971.

ITALIE.

Giorgio SMOQUINA.
29 mars 1971.

LUXEMBOURG.

Sous réserve de ratification :
R. LOGELIN.
2 février 1971.

PAYS-BAS.

MOEREL.
26 mars 1971.

NORVEGE.

Sous réserve de ratification :
Magne REED.
16 mars 1971.

POLOGNE.

Sous réserve de ratification :
W. NATORF.
24 mars 1971.

PORTUGAL.

F. de ALCAMBAR PEREIRA.
30 mars 1971.

SUEDE.

Sous réserve de ratification :
E. von SYDOW.
19 janvier 1971.

SUISSE.

Sous réserve de ratification :
Jean HUMBERT.
24 mars 1971.

*ROYAUME-UNI DE GRANDE-BRETAGNE
ET D'IRLANDE DU NORD.*

Eugene MELVILLE.
25 mars 1971.

BELGIE.

Onder voorbehoud van bekrachtiging :
J. P. van BELLINGHEN.
15 januari 1971.

BONDSREPUBLIC D'ALLEMANN.

Onder voorbehoud van bekrachtiging :
Swidbert SCHNIPPENKOETTER.
23 december 1970.

FRANKRIJK.

Fernand LAURENT.
20 januari 1971.

ITALIE.

Giorgio SMOQUINA.
19 maart 1971.

LUXEMBURG.

Onder voorbehoud van bekrachtiging :
R. LOGELIN.
1 februari 1971.

NEDERLAND.

MOEREL.
26 maart 1971.

NOORWEGEN.

Onder voorbehoud van bekrachtiging :
Magne REED.
16 maart 1971.

POLEN.

Onder voorbehoud van bekrachtiging :
W. NATORF.
24 maart 1971.

PORTUGAL.

F. de ALCAMBAR PEREIRA.
30 maart 1971.

ZWEDEN.

Onder voorbehoud van bekrachtiging :
E. von SYDOW.
19 januari 1971.

ZWITSERLAND.

Onder voorbehoud van bekrachtiging :
Jean HUMBERT.
24 maart 1971.

*VERENIGD KONINKRIJK VAN GROOT-BRITTANNIE
EN NOORD-IRLAND.*

Eugene MELVILLE.
26 maart 1971.