

T.C.
BAŞBAKANLIK
Kanunlar ve Kararlar Genel Müdürlüğü

Sayı : B.02.0.KKG.0.10/101-1085 /1797

18 / 4 / 2005

Konu : Kanun Tasarısı

TÜRKİYE BÜYÜK MİLLET MECLİSİ BAŞKANLIĞINA

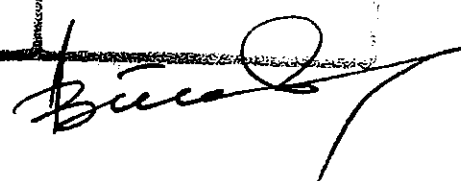
Dışişleri Bakanlığı'nca hazırlanan ve Başkanlığınıza arzı Bakanlar Kurulu'nca 01/04/2005 tarihinde kararlaştırılan "Asya Karayolları Ağı Hükümetlerarası Anlaşmasına Katılmamızın Uygun Bulunduğuna Dair Kanun Tasarısı" ile gerekçesi ilişikte gönderilmiştir.

Gereğini arz ederim.


Recep Tayyip ERDOĞAN
Başbakan

EKİ :
1- Kanun Tasarısı
2- Gerekçe

T.C. M. M. BAŞKANLIĞI	
Tar. Kom.	Bayındırlık, İmar, Ulaştırma ve Turizm
Esas Kom.	Dışişler.
Tarih	27.4.2005 1/1016
K. Md.	ED. 10/16
BASÇI	



GEREKÇE

Türkiye, Birleşmiş Milletler'in bölgesel komisyonlarından biri olan ve 1947 yılından beri faaliyet gösteren Asya-Pasifik Ekonomik ve Sosyal Komisyonu'na (UN ESCAP) 1996 yılında üye olmuştur. Türkiye dahil 62 üyesi bulunan Komisyon, bölgesinde, üyeleri arasında işbirliğinin ve kalkınma sürecinin BM çerçevesinde güçlendirilmesine katkıda bulunmaktadır. Bu amaçla, üye devletlerin öncelikli projelerine maddi ve teknik yardım desteği sağlamaktadır.

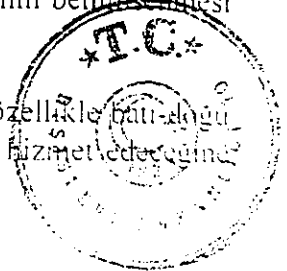
Türkiye hem Asya-Pasifik, hem de Avrupa'daki BM bölgesel kuruluşlarına üye olan ender ülkelerden biri olup, özellikle bu Komisyonlar bünyesinde yapılan ulaşırmayla ilgili düzenlemeleri yakından izlemekte ve aktif katılım sağlamaktadır.

Asya Karayolları Ağı modeli, Türkiye'nin üye olduğu bir diğer BM Bölgesel Komisyonu olan Avrupa Ekonomik Komisyonu (AEK) bünyesinde, 1975 yılında tamamlanan ve bir bölümü ülkemizde bulunan "E Karayolları" Ağı modeline uygun olarak oluşturulacak "A Karayolları" Ağını öngörmektedir. "A Karayolları"nın Asya başkentleri arasında bağlantı kuran, başlıca sanayi, tarım ve gelişme merkezlerini birbirine bağlayan, özellikle belli başlı deniz ve iç su limanları arasında irtibat sağlayan nitelikleri taşıması planlanmaktadır. Türkiye'deki "E Yolları"nın statüsünde değişikliğe yol açmaması, müzakereler sırasında tarafımızdan gerekli garantilere bağlanmış olan Asya Karayolları Ağı ile ilgili Anlaşmanın 2005 yılı sonuna kadar imzaya açık kalması, bu meyanda sekiz UN ESCAP üyesi ülkenin onay işlemlerini tamamlaması akabinde 90 gün içerisinde yürürlüğe girmesi beklenmektedir.

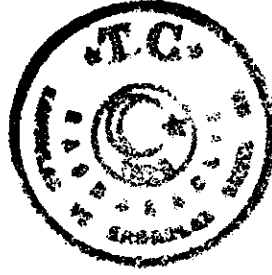
"Asya Karayolları Ağı Hükümetlerarası Anlaşması", bir ana metin ve bu metni destekleyen üç adet teknik ekten oluşmaktadır. Birinci Ek, Asya Karayolu Ağını oluşturan karayollarının numaralama sistemini içermekte ve mevcut durumda ESCAP'a üye tüm ülkelerin Asya Karayolu olarak belirledikleri karayolu güzergahlarını kapsamaktadır. Bu listede, ülkemiz tarafından tahsis olunacak Asya Karayolları da yer almaktadır. İkinci Ek, Asya Karayolu Ağı Sınıflandırması ve Tasarım Standartlarını içermektedir. Üçüncü Ek ise, Asya Karayollarının tanımlanması ve işaretlenmesini ile ilgilidir.

Anlaşma'ya ilişkin çalışmalar 1959 yılında başlamış olup, 32 ülkeyi kapsamaktadır. Asya Karayolları Ağı'nın toplam uzunluğu 140.000 km'nin üzerindedir. Bu geniş coğrafyada, karayollarının, önemli başkentlere, başlıca sanayi ve tarım merkezlerine, deniz, nehir ve hava limanlarına, depo ve konteyner terminallerine ve tarihi ve turistik açıdan ilgi çeken merkezlere ulaşımı kolaylaştırması öngörülmüştür. Asya ve Pasifik ülkelerinin birbirleri arasında ve özellikle Avrupa ile uluslararası bağlantılarının güçlendirilmesiyle, gelecekte, ticari ilişkilerin artması, dış ticaretin canlanması, ulaşım masraflarının azaltılması ve bölgeye daha fazla yabancı sermayenin çekilmesi hedeflenmektedir. Yeni iletişim teknolojilerinin kullanılması ve kalkınma ve çevre faktörünü gözetken uygun yatırım türlerinin benimsenmesi ile bu proje kapsamlı bir kalkınma modeli olarak ortaya çıkmaktadır.

Türkiye, uluslararası ulaşırm düzenlemelerine önem vermekte ve özellikle bu bağlamda, eksenindeki güzergahların geliştirilmesinin ekonomik ve siyasi çıkarlarına hizmet edeceğine



inanmaktadır. Bu çerçevede, Avrupa ve Asya arasındaki ticari ve ekonomik bağlantıların artmasını hedefleyen "Asya Karayolları Ağı" ülkemizin taraf olması gereken bir oluşum olarak değerlendirilmektedir. BM Avrupa Ekonomik Komisyonu tarafından belirlenen "E" yolları ile, BM Asya ve Pasifik Komisyonu tarafından bu Anlaşma ile saptanan "A" yollarının ülkemizden geçeceği gözönünde bulundurularak, "Asya Karayolları Ağı Hükümetlerarası Anlaşması"na taraf olunmasında yarar görülmektedir.



T/ 858

ASYA KARAYOLLARI AĞI HÜKÜMETLERARASI ANLAŞMASINA KATILMAMIZIN
UYGUN BULUNDUĞUNA DAİR KANUN TASARISI

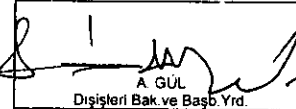
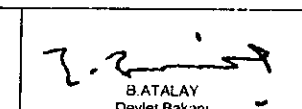
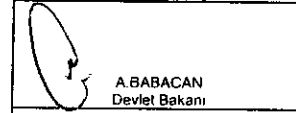
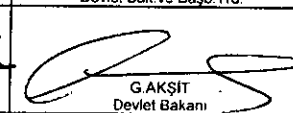
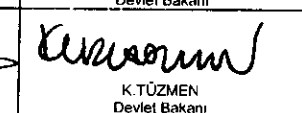
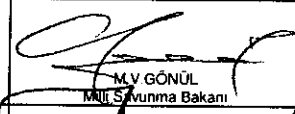
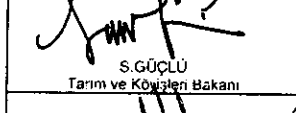
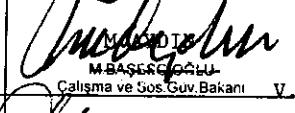
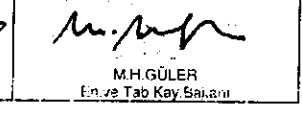
Madde 1- Birleşmiş Milletler Asya ve Pasifik Ekonomik ve Sosyal Komisyonu bünyesinde hazırlanan ve Türkiye Cumhuriyeti adına 26 Nisan 2004 tarihinde Şanghay'da imzalanan "Asya Karayolları Ağı Hükümetlerarası Anlaşması"na katılmamız uygun bulunmuştur.

Madde 2- Bu Kanun yayımı tarihinde yürürlüğe girer.

Madde 3- Bu Kanun hükümlerini Bakanlar Kurulu yürütür.

Eki

RECEP TAYYİP ERDOĞAN
BAŞBAKAN

 A. GÜL Dışişleri Bak. ve Başb. Yrd.	 A. ŞENER Devlet Bak. ve Başb. Yrd.	 M.A. ŞAHİN Devlet Bak. ve Başb. Yrd.	 B. ATALAY Devlet Bakanı
 A. BABACAN Devlet Bakanı	 M. AYDIN Devlet Bakanı	 G. AKŞİT Devlet Bakanı	 K. TÖZMEN Devlet Bakanı
 C. ÇİÇEK Adalet Bakanı	 M.V. GÖNÜL Millî Savunma Bakanı	 A. AKSU İçişleri Bakanı	 K. UNAKITAN Maliye Bakanı
 H. ÇELİK Millî Eğitim Bakanı	 Z. ERGEZEN Bilgi Teknolojileri ve İletişim Bakanı	 R. ARDAĞ Sağlık Bakanı	 B. YILDIRIM Ulaştırma Bakanı
 S. GÜÇLÜ Tarım ve Köylere Bakanı	 M. BAŞER Çalışma ve Sos. Guv. Bakanı	 A. COŞKUN Sanayi ve Ticaret Bakanı	 M.H. GÜLER Enl. ve Tab. Kay. Bakanı
 A. KÜÇÜK Kültür ve Turizm Bakanı	 O. FEPE Çevre ve Orman Bakanı		

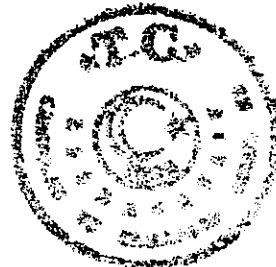
Dosya No

101- 1085

420

ASYA KARAYOLLARI AĞI HÜKÜMETLERARASI ANLAŞMASI

BİRLEŞMİŞ MİLLETLER
2003



ASYA KARAYOLLARI AĞI HÜKÜMETLERARASI ANLAŞMASI

AKİT TARAFLAR,

Asya kıtasında komşu bölgelerle birlikte uluslararası karayolu ulaşımını tesis etmek ve geliştirmek gereği BİLİNCİYLE,

Asya Karayolu Ağı'nın oluşumu ve işlevsel hale getirilmesi sürecinde Birleşmiş Milletler Asya ve Pasifik Ekonomik ve Sosyal Komisyonu üyeleri arasındaki işbirliğini HATIRDA TUTARAK,

Asya ve Pasifik Ekonomik ve Sosyal Komisyonu üyeleri arasında ilişkilerin güçlendirilmesi, uluslararası ticaret ve turizmin geliştirilmesi amacıyla, etkin bir uluslararası ulaşımın başlatılması da gözönüne alınarak uluslararası ulaştırma ve çevre koşullarına uygun bir Asya Karayolu ağının geliştirilmesinin gerekliliği DÜŞÜNCESİYLE,

Asya kıtasında ve Asya ile komşusu bölgeler arasında uluslararası karayolu taşımacılığının geliştirilmesi, iyileştirilmesi ve planlanması için işbirliği çabalarını SÜRDÜRÜRKEN,

Aşağıdakileri KABUL ETMİŞLERDİR:

Madde 1

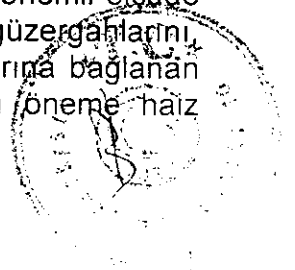
Asya Karayolu Ağının Kabulü

Bundan böyle Taraflar olarak belirtilecek olan Akit Taraflar, bu Anlaşmanın Ek I'inde tanımlanan ve bundan böyle "Asya Karayolu ağı" olarak belirtilecek olan öneri karayolu ağını, ulusal programları çerçevesinde üstlenmeyi amaçladıkları uluslararası öneme haiz karayolu güzergahlarının geliştirilmesi için ortak plan olarak kabul etmişlerdir.

Madde 2

Asya Karayolu Ağının Tanımı

Ek I'de tanımlanan Asya Karayolu ağı, birden fazla alt bölgeyi önemli ölçüde kateden karayolu güzergahlarını, alt bölgelerde bulunan karayolu güzergahlarını, komşu alt bölgelere ve üye Devletlerde bulunan karayolu güzergahlarına bağlanan karayolu güzergahlarını kapsayan ve Asya'da bulunan uluslararası öneme haiz karayolu güzergahlarından oluşmaktadır.



Madde 3

Asya Karayolu Ağının Geliştirilmesi

Asya Karayolu ağındaki güzergahlar bu Anlaşmanın Ek II'sinde belirlenen sınıflandırma ve projelendirme standartları ile uyumlu hale getirilmelidir.

Madde 4

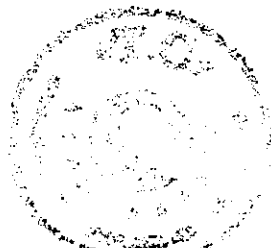
Asya Karayolu Ağının İşaretlenmesi

1. Asya Karayolu ağı güzergahları bu Anlaşmanın Ek III'ünde tanımlanan güzergah işareti ile belirtilmelidir.
2. Bu Anlaşmanın Ek III'ünde tanımlanana uygun güzergah işaretleri tüm Asya Karayolu ağı üzerindeki yollara, 6. Maddeye göre işbu Anlaşmanın ilgili Devlet için yürürlüğe girdiği tarihten itibaren beş (5) yıl içerisinde yerleştirilmelidir.

Madde 5

Bu Anlaşmaya Taraf Olunması ve İmzalanmasına İlişkin Usuller

1. Bu Anlaşma 26 - 28 Nisan 2004 tarihleri arasında Şangay-Çin'de ve daha sonra 1 Mayıs 2004 - 31 Aralık 2005 tarihleri arasında New York'taki Birleşmiş Milletler Genel Merkezinde, Birleşmiş Milletler Asya ve Pasifik Ekonomik ve Sosyal Komisyonu üyesi Devletlerin imzasına açık olacaktır.
2. Bu Devletler aşağıdaki hususlara göre bu Anlaşmaya Taraf olabileceklerdir:
 - (a) Kesin imza,
 - (b) Onay, kabul veya tasdiğe tabi imzayı takiben onay, kabul veya tasdik; veya
 - (c) Katılma.
3. Usulüne uygun olarak hazırlanan belgenin Birleşmiş Milletler Genel Sekreteri'ne tevdi edilmesiyle onay, tasdik ya da katılma yürürlüğe girecektir.



Madde 6

Bu Anlaşmanın Yürürlüğe Girişi

1. Bu Anlaşma en az sekiz (8) Devletin Hükümetlerinin Anlaşmanın 5. Maddesi 2. paragrafına göre Anlaşma ile bağlanma rızası verdiği günü takip eden doksanıncı gün yürürlüğe girecektir.
2. Yürürlüğe girmesine dair koşulların yerine getirilmesinden sonra işbu Anlaşmaya kesin imza koyan veya onay, kabul, tasdik veya katılım belgesini tevdi eden her bir Devlet için, Anlaşma, kesin imza veya mezkur belgenin tevdi tarihini izleyen doksanıncı (90) günde yürürlüğe girecektir.

Madde 7

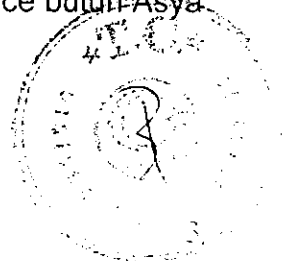
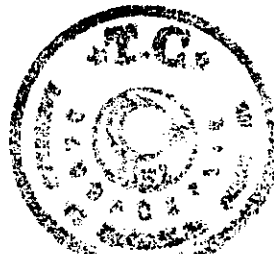
Asya Karayolu Ağı Çalışma Grubu

1. Bu Anlaşmanın uygulanmasını ve tüm değişiklik tekliflerini mütalaa etmek amacıyla Birleşmiş Milletler, Asya ve Pasifik Ekonomik ve Sosyal Komisyonu tarafından Asya Karayolu Çalışma Grubu kurulacaktır. Birleşmiş Milletler Asya ve Pasifik Ekonomik ve Sosyal Komisyonu üyesi olan tüm Devletler Çalışma Grubunun üyesi olacaktır.
2. Çalışma Grubu iki yılda bir toplanacaktır. Herhangi bir Taraf sekretarya'ya hitaben vereceği bir bildirimle Çalışma Grubunun özel toplantı yapmasını isteyebilir. Sekretarya tüm çalışma grubu üyelerine bu talebi duyuracak, sekretarya'nın bildirim tarihinden sonraki dört (4) aylık bir dönem içerisinde Tarafların üçte birinden daha az olmayan kısmının bu talebe muvafakat vermesi halinde Çalışma Grubu özel bir oturum için toplanacaktır.

Madde 8

Bu Anlaşmanın Ana Metninde Yapılacak Değişikliklere İlişkin Usuller

1. Bu anlaşmanın ana metni bu maddede belirtilen usullere göre değiştirilebilir.
2. Herhangi bir Taraf bu Anlaşma ile ilgili değişiklikleri önerebilir.
3. Herhangi bir değişiklik teklifinin metni Sekretarya tarafından değişikliğin kabulü için önerilen Çalışma Grubu toplantısından en az kırk beş (45) gün önce bütün-Asya Karayolu Çalışma Grubu üyelerine ulaştırılacaktır.



4. Bir değişiklik, mevcut Tarafların oylarının üçte ikilik çoğunluğu ile Asya Karayolu Çalışma Grubu tarafından kabul edilecektir. Kabul edilen değişiklik, sekretarya tarafından, değişikliği kabul için tüm Taraflara iletecek olan Birleşmiş Milletler Genel Sekreteri'ne bildirecektir.

5. Bu maddenin 4. paragrafı uyarınca kabul edilen değişiklik, Tarafların üçte ikisince kabul edilmesinden on iki (12) ay sonra yürürlüğe girecektir. Değişiklik bu değişikliği yürürlüğe girmeden önce onaylamadığını açıklayan Taraflar haricindeki bütün Taraflar için yürürlüğe girecektir. Değişikliği kabul etmediğini açıklayan herhangi bir Taraf, bu paragraf uyarınca bundan sonraki herhangi bir zamanda bu değişikliği onayladığına dair belgeyi Birleşmiş Milletler Genel Sekreteri'ne tevdi edebilir. Söz konusu belgenin tevdi tarihinden on iki (12) ay sonra değişiklik o Devlet için yürürlüğe girecektir.

Madde 9

Bu Anlaşmanın EK I'inin Değiştirilmesine İlişkin Usul

1. Bu Anlaşmanın EK I' i bu maddede belirtilen usule değiştirilebilir.
2. Değişiklikler uluslararası sınır geçişlerinde tadilat yapmayan yerel güzergah ile ilgili değişiklik hariç olmak üzere konuyla doğrudan ilgili komşu Devlet ile müzakere edilip uzlaşma sağlanmasından sonra herhangi bir Tarafça teklif edilebilir.
3. Herhangi bir değişiklik teklifinin metni değişikliğin kabulü için önerilen Çalışma Grubu Toplantısından en az kırk beş (45) gün önce sekretarya tarafından bütün Asya Karayolu Çalışma Grubu üyelerine ulaştırılacaktır.
4. Bir değişiklik mevcut Tarafların çoğunluğunun oylarıyla Asya Karayolu Çalışma Grubu tarafından kabul edilecektir. Kabul edilen değişiklik sekretarya tarafından bu değişikliği tüm taraflara iletecek olan Birleşmiş Milletler Genel Sekreteri'ne bildirilecektir.
5. Bu maddenin 4. paragrafına göre kabul edilen bir değişiklik, değişikliğin bildirim tarihinden sonraki altı (6) aylık bir dönemde doğrudan ilgili Taraflardan hiçbiri Birleşmiş Milletler Genel Sekreteri'ne değişiklik ile ilgili itirazlarını bildirmediği takdirde kabul edilmiş sayılacaktır.



6. Bu maddenin 5. paragrafına göre kabul edilen değişiklik, bu maddenin 5. paragrafında belirtilen altı (6) aylık dönemin bitmesinden üç (3) ay sonra tüm Taraflar için yürürlüğe girecektir.

7. Aşağıdakiler doğrudan ilgili Taraflarca dikkate alınacaktır:

(a) Herhangi bir Tarafın topraklarından geçen birden fazla alt bölgeyi önemli ölçüde kateden mevcut ya da yeni bir Asya Karayolu güzergahında değişiklik olması halinde; ve

(b) Alt bölgelerde bulunan karayolu güzergahları, komşu alt bölgelerdeki ve üye Devletlerde yer alan güzergahlara bağlantıları kapsayan yeni ya da mevcut Asya Karayolu güzergahında değişiklik olması halinde, söz konusu güzergah ya da birden fazla alt bölgeyi önemli ölçüde kateden yeni ya da değişikliğe uğramış güzergah, üzerinden geçtiği, değişiklik teklifinde bulunan Devlete hemhudut Devletin topraklarına bağlanır. İki tarafın topraklarının bitme noktası Asya Karayolu güzergahı üzerinden deniz yoluyla ayrılıyorsa birden fazla alt bölge veya yukarıda tanımlanan güzergahlardan ayrılıyorsa bu paragrafın amaçlarının yerine getirilmesi için hemhudut olarak göz önüne alınacaktır.

8. Bu maddenin 5. paragrafına göre itirazlar için değişiklik metni ile birlikte, bu değişiklikle doğrudan ilgili Tarafların listesini sekretarya Birleşmiş Milletler Genel Sekreteri'ne bildirilecektir.

Madde 10

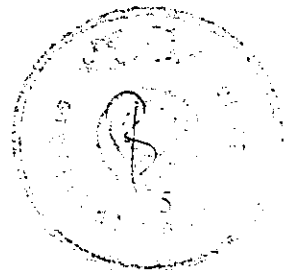
Bu Anlaşma'nın Ek II ve Ek III'ünün Değiştirilmesine İlişkin Usul

1. Bu Anlaşmanın Ek II ve Ek III'ü bu maddede belirtilen usule göre değiştirilebilir.

2. Değişiklikleri herhangi bir Taraf önerilebilir.

3. Herhangi bir değişiklik teklifinin metni değişikliğin kabulü için önerilen Çalışma Grubu toplantısından en az kırk beş (45) gün önce Sekretarya tarafından Çalışma Grubunun bütün üyelerine iletilecektir.

4. Bir değişiklik mevcut Tarafların çoğunluğunun oylarıyla Asya Karayolu Çalışma Grubu tarafından kabul edilecektir. Kabul edilen değişiklik, sekretarya tarafından bu değişikliği tüm Taraflara iletcek olan Birleşmiş Milletler Genel Sekreteri'ne bildirilecektir.



5. Bu maddenin 4. paragrafına göre kabul edilen değişiklik bildirim tarihinden sonraki altı (6) aylık bir dönemde Taraflardan üçte birinden azı Birleşmiş Milletler Genel Sekreter'ine değişiklikle ilgili itirazlarını bildirdiğı takdirde kabul edilmiş sayılacaktır.

6. Bu maddenin 5. paragrafına göre kabul edilen değişiklik, bu maddenin 5. paragrafında belirtilen altı (6) aylık dönemin bitmesinden üç (3) ay sonra tüm Taraflar için yürürlüğe girecektir.

Madde 11

Çekinceler

Bu Anlaşmanın hükümlerinden Madde 14'ün 5. paragrafı hariç olmak üzere hiçbirine çekince koyulamaz.

Madde 12

Bu Anlaşmadan Çekilme

Herhangi bir Taraf Birleşmiş Milletler Genel Sekreter'i'ne hitaben yazılı bir bildirimle bu Anlaşmadan çekilebilir. Çekilme bu tür bir bildirimin Genel Sekreterce alındığı tarihten itibaren bir (1) yıl sonra yürürlüğe girecektir.

Madde 13

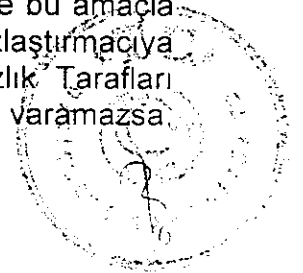
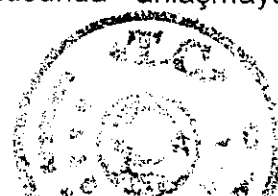
Bu Anlaşmanın Geçerliğinin Sonlandırılması

Bu Anlaşma ardıl herhangi bir on iki (12) aylık süre boyunca Tarafların sayısı sekiz (8) den az olduğu takdirde yürürlükten kalkacaktır

Madde 14

Uyuşmazlıkların Çözümü

1- Anlaşmanın yorumlanması veya uygulanmasına ilişkin olarak iki veya daha fazla Taraf arasında çıkan ve uyuşmazlık Taraflarınca müzakere veya danışmalar yoluyla çözüme kavuşturulamayan herhangi bir uyuşmazlık için, uyuşmazlık Taraflarından birinin talep etmesi halinde uzlaştırmaya başvurulacak ve bu amaçla uyuşmazlık Taraflarının ortak kararı ile seçilecek bir ya da daha fazla uzlaştırmacıya sunulacaktır. Uzlaştırma talebinden itibaren 3 ay içerisinde uyuşmazlık Tarafları uzlaştırmacı veya uzlaştırmacıların seçimi konusunda anlaşmaya varamazsa,



uyuşmazlık Taraflarından herhangi biri, Birleşmiş Milletler Genel Sekreteri'nden uyuşmazlığın sunulacağı tek bir uzlaştırmacı atamasını talep edebilir.

2. Bu maddenin 1. paragrafına göre tayin edilen uzlaştırmacı veya uzlaştırmacıların tavsiyeleri bağlayıcı niteliğinde olmayıp uyuşmazlık Tarafları arasındaki uyuşmazlığın giderilmesine ilişkin olarak konunun yeniden gözden geçirilmesine temel teşkil edecektir.

3. Uyuşmazlık Tarafları, ortak bir karar ile uzlaştırmacı veya uzlaştırmacıların tavsiyelerini bağlayıcı olarak kabul edecekleri hususunda önceden anlaşmaya varabilirler.

4. Bu maddenin 1, 2, ve 3. paragrafları uyuşmazlık Taraflarının ortak karar verecekleri diğer çözüm tedbirlerinin hariç tutulacağı şeklinde yorumlanmayacaktır.

5. Herhangi bir Devlet, herhangi bir zamanda bu Anlaşmanın kesin imzası, onay, kabul, tasdik veya katılma belgelerinin sunulması sırasında uyuşmazlıkların giderilmesine ilişkin bu mevcut maddenin hükümlerine karşı kendisini bağlı addetmediğini belirten bir çekince tevdi edebilir. Bu tür bir çekinceyi tevdi eden Taraf ile uzlaştırmayı ilgilendiren bu mevcut maddenin hükümleri diğer Taraflar için de bağlayıcı olmayacaktır.

Madde 15

Bu Anlaşmanın uygulama sınırları

1. Bu Anlaşmada geçen hiçbir madde, Taraflardan birinin iç ya da dış güvenliği tehlikeye girdiğinde durumun gereklerine ve Birleşmiş Milletler Kuruluş hükümlerine uygun olarak harekete geçmesini engelleyici bir unsur teşkil ettiği şeklinde yorumlanmayacaktır.

2. Taraflar bütçesi ve diğer mali kaynaklarının elverişliliğine bağlı olarak, kendi kanun ve yönetmeliklerine göre, bu Anlaşmaya uygun olarak Asya Karayolu ağını geliştirmek için ellerinden gelen her türlü çabayı harcayacaktır.

3. Bu Anlaşmadaki hiçbir şey herhangi bir Tarafın kendi toprakları üzerinde yük ve yolcu taşımacılığına izin verme zorunluluğunu kabul ettiği anlamında yorumlanmayacaktır.



Madde 16

Taraflara Bildirimler

Birleşmiş Milletler Genel Sekreteri, bu Anlaşmanın 7, 8, 9 ve 10. Maddesinde öngörülen bildirimlere ve 14. Maddesinde öngörülen çekinceye ilaveten, Taraflara ve 5. Maddede atıf yapılan diğer Devletlere aşağıdakileri bildirecektir:

- (a) 5. Madde tahtında kesin imzaları, onayları, kabulleri, tasdikleri ve katılımları;
- (b) Bu Anlaşmanın 6. Maddesine göre yürürlüğe giriş tarihleri;
- (c) Bu Anlaşmanın 8. Maddesi 5. paragrafı, 9 Maddesi 6. paragrafı ve 10. Maddesi 6 paragraflarına göre yapılan değişikliklerin yürürlüğe giriş tarihleri;
- (d) 12. Maddeye göre çekilmeler;
- (e) 13. Maddeye göre bu Anlaşmanın sonlandırılması.

Madde 17

Anlaşmanın Ekleri

Anlaşmanın EK I, II ve III'ü bu Anlaşmanın ayrılmaz parçasını oluşturur.

Madde 18

Anlaşmanın Sekretaryası

Birleşmiş Milletler Asya ve Pasifik Ekonomik ve Sosyal Komisyonu bu Anlaşmanın sekretaryası olacaktır.

Madde 19

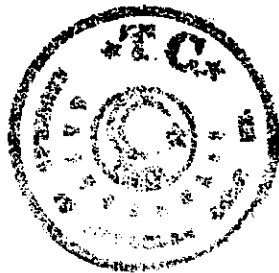
Anlaşmanın Genel Sekreter'e Tevdi Edilmesi

Bu Anlaşmanın orijinali, bu Anlaşmanın 5. Maddesinde belirtilen bütün Devletlere onaylı kopyasını gönderecek olan Birleşmiş Milletler Genel Sekreteri'ne tevdi edilecektir.



Yukarıdaki hususları tasdiken, aşağıda imzası bulunan tam yetkili kişiler işbu Anlaşmayı imzalamıştır.

Şangay-Çin'de yirmi altı Nisan İki bin dörtte tek nüsha halinde ve her üç metin aynı derecede geçerli olmak üzere, Çince, İngilizce ve Rusça dillerinde imzaya açılmıştır.



ASYA KARAYOLU AĞI

1. Asya Karayolu ağı: Doğu ve Kuzeydoğu Asya, Güney ve Güneybatı Asya, Güneydoğu Asya ve Kuzey ve Orta Asya gibi birden fazla alt bölgeyi önemli ölçüde kateden karayolu güzergahlarını da kapsayan, alt bölgelerde bulunan ve komşu alt bölgelere bağlanan karayolu güzergahlarından, üye Devletlerde bulunan ve (a) başkentlere; (b) başlıca sanayi ve tarım merkezlerine; (c) başlıca hava, deniz ve nehir limanlarına; (d) başlıca konteynır terminalleri ve antrepolara; ve (e) başlıca turistik merkezlere erişim sağlayan karayolu güzergahlarından, Asya'da bulunan uluslararası öneme haiz karayolu güzergahlarından oluşmaktadır.

2. Güzergah numaraları Asya Karayolu anlamına gelen "AH " ile başlayıp bir veya iki veya üç rakamla devam eder.

3. 1 ila 9 arasındaki tek basamaklı güzergah numaraları birden fazla alt bölgeyi kateden Asya Karayolu güzergahlarına tahsislidir.

4. İki veya üç basamaklı güzergah numaraları alt bölgelerde bulunan ve komşu alt bölgelere güzergahları ve üye Devletlerde bulunan karayolu güzergahlarına bağlanan güzergahları aşağıdaki gibi belirlemek üzere tahsis edilmektedir:

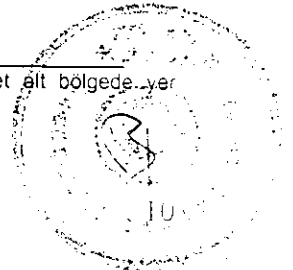
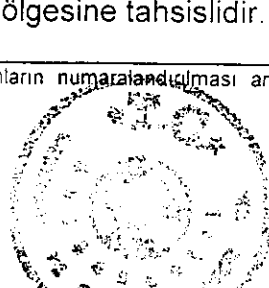
(a) 10-29 ve 100-299 arasındaki güzergah numaraları Brunei Darussalam, Kamboçya, Endonezya, Lao Demokratik Halk Cumhuriyeti, Malezya, Maynamar, Filipinler, Singapur, Tayland ve Vietnam'ı kapsayan güney doğu Asya alt bölgesine tahsislidir.

(b) 30-39 ve 300-399 arasındaki güzergah numaraları Çin, Kore Demokratik Halk Cumhuriyeti, Japonya, Moğolistan, Kore Cumhuriyeti ve Rusya Federasyonu¹ (Uzak Doğu) kapsayan Doğu ve Kuzeydoğu Asya alt bölgelerine tahsislidir.

(c) 40-59 ve 400-599 arasındaki güzergah numaraları Bangladeş, Butan, Hindistan, Nepal, Pakistan ve Sri Lanka'yı kapsayan Güney Asya alt bölgesine tahsislidir.

(d) 60-89 ve 600-899 arasındaki güzergah numaraları Afganistan, Ermenistan, Azerbaycan, Gürcistan, İran İslam Cumhuriyeti, Kazakistan, Kırgızistan, Rusya Federasyonu¹, Tacikistan, Türkiye, Türkmenistan ve Özbekistan'ı kapsayan Kuzey, Orta ve Güneybatı Asya alt bölgesine tahsislidir.

¹Rusya Federasyonu coğrafi büyüklüğünden dolayı güzergahların numaralandırılması amacıyla iki adet alt bölgede yer almaktadır.



ASYA KARAYOLU GÜZERGAHLARI LİSTESİ

Birden fazla alt bölgeyi önemli ölçüde kateden Asya Karayolu Güzergahları

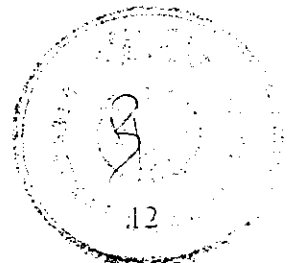
AH route number	Itinerary
AH1	Tokyo -Fukuoka -ferry -Pusan -Kyongju -Taegu -Taejon -Seoul -Munsan -Gaesung -Pyongyang -Sinuiju -Dandong -Shenyang -Beijing -Shijiazhuang -Zhengzhou - Xinyang -Wuhan -Changsha -Xiangtan -Guangzhou (-Shenzhen) -Nanning - Youyiguan -Huu Nghi -Dong Dang -Ha Noi -Vinh -Dong Ha -Hue -Da Nang -Hoi An -Nha Trang -Bien Hoa (- Vung Tau) -Ho Chi Minh City -Moc Bai -Bavet -Phnom Penh -Poipet -Aranyaprathet -Kabin Buri -Hin Kong -Bang Pa-in (- Bangkok) - Nakhon Sawan -Tak -Mae Sot -Myawadi -Payagyi (- Yangon) -Meiktila -Mandalay- Tamu -Moreh -Imphal- Kohima -Dimapur -Nagaon -Jorabat (- Guwahati) -Shillong- Dawki -Tamabil -Sylhet -Katchpur -Dhaka -Jessore -Benapol -Bongaon -Kolkata -Barhi -Kanpur -Agra -New Delhi -Attari -Wahgah -Lahore -Rawalpindi (- Islamabad) -Hassanabdal -Peshawar -Torkham -Kabul -Kandahar -Dilaram -Herat -Islam Qala -Dogharun -Mashhad -Sabzevar -Damghan -Semnan -Tehran -Qazvin - Tabriz -Eyvoghli -Bazargan -Gürbulak -Doğubeyazıt -Aşkale -Refahiye -Sivas - Ankara -Gerede -İstanbul -Kapıkule -Border of Bulgaria
AH2	Denpasar -Surabaya -Surakarta -Semarang -Cikampek (- Bandung) - Jakarta (- Merak) -ferry -Singapore -Senai Utara -Seremban -Kuala Lumpur -Butterworth - Bukit Kayu Hitam -Sa Dao -Hat Yai -Bangkok -Bang Pa-in -Nakhon Sawan -Tak - Chiang Rai -Mae Sai -Tachilek -Kyaing Tong -Meiktila -Mandalay -Tamu -Moreh - Imphal -Kohima -Dimapur -Nagaon -Jorabat (- Guwahati) -Shillong -Dawki - Tamabii -Sylhet -Katchpur -Dhaka -Hatikamrul -Banglabandha -Siliguri -Kakarbhitta -Pathlaiya -Narayanghat -Kohalpur -Mahendranagar -Bramhadev Mandi -Banbasa - Rampur -New Delhi -Attari -Wahgah -Lahore -Multan -Rohri -Quetta -Taftan - Mirjaveh -Zahedan -Kerman -Anar -Yazd -Salafchegan (-Tehran) -Saveh -Hamadan -Khosravi
AH3	Ulan-Ude -Kyahta -Altanbulag -Darkhan -Ulaanbaatar -Nalayh -Choir Saynshand - Zamin-Uud -Erenhot -Beijing -Tanggu <u>Shanghai-Hanegzhou-Nanchang-Xiangtan-Guivang- -Kunming -Jinghong</u> (-Daluo- Mongla -Kyaing Tong) -Mohan -Boten -Nateuy -Houayxay -Chiang Khong -Chiang Rai



AH4	Novosibirsk -Barnaul- Tashanta -Ulaanbaishint -Hovd -Yarantai Urumqi -Kashi -Honqiraf -Khunjerab -Hassanabdal -Rawalpindi (- Islamabad) -Lahore -Multan -Rohri -Hyderabad -Karachi
AH5	Shanghai -Nanjing -Xinyang -Xi'an -Lanzhou -Tulfan -Urumqi -Kuitun -Jinghe- Horgos -Almaty -Kaskelen -Kordai -Georgievka -Bishkek -Kara Balta -Chaldovar- Merke -Shymkent -Zhibek Zholy -Chemyavka -Tashkent -Syrdaria -Samarkand - Navoi -Bukhara -Alat -Farap -Turkmenabat -Mary -Tejen -Ashgabat -Serdar- Turkmenbashi -ferry -Baku -Alat -Gazi Mammed -Ganja -Kazakh -Red Bridge - Tbilisi -Mtskheta- Khashuri -Senaki -Poti (- ferry to Bulgaria, Romania, Ukraine) -Batumi (- ferry to Bulgaria, Romania, Ukraine) -Sarpi -Sarp -Trabzon -Samsun - Merzifon -Gerede -Istanbul -Kapıkule -Border of Bulgaria
AH6	Pusan -Kyongju -Kangnung -Kansong -Kosong -Wonsan (- Pyongyang) -Chongjin- Sonbong -Khasan -Hasan -Razdolnoe (- Vladivostok -Nahodka) -Ussuriysk - Pogradichny -Suifenhe -Harbin -Qiqihar -Manzhouli -Zabaykalsk -Chita - Ulan-Ude - Irkutsk -Krasnoyarsk -Novosibirsk -Omsk -Isilkul -Karakuga -Petropavlovsk- Chistoe -Petuhovo -Chelyabinsk -Ufa -Samara -Moscow -Krasnoe -Border of Belarus
AH7	Yekaterinburg -Chelyabinsk -Troisk -Kaerak -Kostanai -Astana -Karaganda - Burubaital- Merke -Chaldovar -Kara Balta -Osh -Andijon -Tashkent -Syrdaria- Khavast -Khujand -Dushanbe -Nizhniy Panj -Shirkhan -Polekhumi -Djibulsarj - Kabul -Kandahar -Speenboldak -Chaman -Quetta -Kalat -Karachi
AH8	Border of Finland -Torpynovka -Vyborg -St. Petersburg -Moscow -Tambov - Borysoglebsk -Volgograd -Astrakhan -Hasavjurt -Mahachkala -Kazmalyarskiy -Samur -Sumgayit -Baku -Alat -Bilasuvay -Astara -Rasht -Qazvin -Tehran -Saveh -Ahvaz -Bandar Emam

Komşu alt bölgelere ve üye Devletlerde yer alan Asya Karayolu güzergahlarını bağlayan güzergahları kapsayan alt bölgelerdeki Asya Karayolu güzergahları

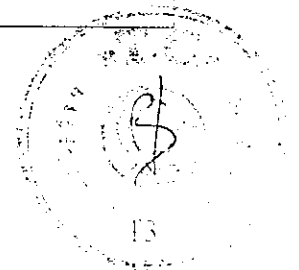
Güney Doğu Asya	
AH11	Vientiane -Ban Lao -Thakhek -Seno -Pakse -Veunkham -Tranpeangkreal -Stung Treng Kratie -Phnom Penh -Sihanoukville
AH12	Nateuy -Oudomxai -Pakmong -Louang Phrabang -Vientiane -Thanaleng -Nong Khai - Udon Thani -Khon Kaen -Nakhon Ratchasima -Hin Kong
AH13	Oudomxai -Muang Ngeun -Huai Kon -Uttaradit -Phitsanulok -Nakhon Sawan,
AH14	Hai Phong -Ha Noi -Viet Tri -Lao Cai -Hekou -Kunming -Ruili -Muse -Lashio- Mandalay



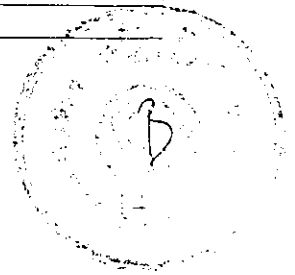
AH15	Vinh -Cau Treo -Keoneau -Ban Lao -Thakhek -Nakhon Phanom -Udon Thani
AH16	Dong Ha -Lao Bao -Densavanh -Seno -Savannakhet -Mukdahan -Khon Kaen - Phitsanulok -Tak
AH18	Hat Yai -Sungai Kolok -Rantau Panjang -Kota Bahru -Kuantan -Johor Bahru -Johor Bahru Causeway
AH19	Nakhon Ratchasima -Kabin Buri -Laem Chabang -Chonburi -Bangkok
AH25	Banda Aceh -Medan -Tebingtinggi -Dumai -Pekanbaru -Jambi -Palembang -Tanjung Karang -Bakauheni -ferry -Merak
AH26	Laoag -Manila -Legazpi -Matnog -ferry -Allen -Tacloban (- Ormoc -ferry -Cebu)- Liloan -ferry -Surigao -Davao (- Cagayan de Oro) -General Santos -Zamboanga

Doğu ve Kuzey Doğu Asya	
AH30	Ussuriysk -Khabarovsk -Belogorsk -Chita
AH31	Belogorsk -Blagoveshchensk - <u>Heihe</u> -Harbin -Changchun -Shenwang - <u>Dalian</u>
AH32	Sonhong -Wonjong -Quanhe -Hunchun -Changchun -Arshan -Numrug -Sumer - Choybalsan -Ondorhaan -Nalayh -Ulaan baatar -Uliastay -Hovd
AH33	<u>Harbin</u> - <u>Tongjiang</u>
AH34	<u>Lianyungang</u> - <u>Zhengzhou</u> - <u>Xi'an</u>

Güney Asya	
AH41	Border of Myanmar -Teknaf -Cox's Bazar -Chittagong -Katchpur -Dhaka -Hatikamrul -Jessore -Mongla
AH42	Lanzhou -Xining -Golmud -Lhasa -Zhangmu -Kodari -Kathmandu -Narayanghat- Pathlaiya -Birgunj -Raxaul -Piprakothe -Muzaffarpur -Barauni - Barhi
AH43	Agra -Gwalior -Nagpur -Hyderabad -Bangalore -Krishnagiri -Madurai -Dhanushkodi -ferry -Tallaimannar -Anuradhapura -Dambulla -Kurunegala (- Kandy) -Colombo - Galle -Matara
AH44	Dambulla -Trinconmalee
AH45	Kolkata -Kharagpur -Balasore -Bhubaneswar -Visakhapatnam -Vijayawada -Chennai - Krishnagiri -Bangalore
AH46	Kharagpur -Nagpur -Dhule .
AH47	Gwalior -Dhule -Thane (- Mumbai) -Bangalore
AH48	Phuentsholing -Border of India
AH51	Peshawar -Dera Ismail Khan -Quetta



Kuzey, Orta ve Güney Batı Asya	
AH60	Omsk -Cherlak -Pnirtyshskoe -Pavlodar -Semipalatinsk -Georgievka -Taskesken - Ucharal- Almaty -Kaskelen -Burubaital
AH61	Kashi -Turugart -Torougart -Naryn -Bishkek -Georgievka -Kordai -Merke -Shymkent -Kyzylorda -Aralsk -Karabutak -Aktyubinsk -Ural'sk -Kamenka -Ozinki -Saratov- Borysoglebsk -Voronezh -Kursk -Krupets -Border of Ukraine
AH62	Petropavlovsk -Arkalyk- Zhezkazgan -Kyzylorda -Shymkent -Zhibek Zholy - Chernyavka -Tashkent -Syrdaria -Samarkand -Guzar -Termez -Hairatan -Mazar-i- Sharif
AH63	Samara -Kurlin -Pogodaevo -Ural'sk -Atyrau -Beyneu -Oasis -Nukus -Bukhara- Guzar
AH64	Barnaul- Veseloyarskiy -Krasny Aul- Semipalatinsk -Pavlodar -Shiderty -Astana - Kokshetau -Petropavlovsk
AH65	Kashi -Arkaxtam -Irkeshtam -Sary- Tash (- Osh) -Karamyk -Vakhdat -Dushanbe- Tursunzade -Uzun -Termez
AH66	Border of China -Kulma Pass -Khorugh -Kulob -Vakhdat -Dushanbe
AH67	Kuitun -Baketu -Bakhty -Taskesken -Semipalatinsk -Pavlodar -Shiderty -Karaganda- Zhezkazgan
AH68	Jinghe -Alatawshankou -Dostyk -Ucharal
AH70	Border of Ukraine -Donetsk -Volgograd -Astrakhan -Kotyaevka -Atyrau -Beyneu - Zhetybai (- Aktau) -Bekdash -Turkmenbashi -Serdar -Gudurov -Inche Boroun- Gorgan -Sari -Semnan -Damghan -Yazd -Anar -Bandar Abbas
AH71	Dilaram -Zarang -Milak -Zabol- Dashtak
AH72	Tehran -Qom -Esfahan -Shiraz -Bushehr
AH75	Tejen -Sarabs -Sarakhs -Mashhad -Birjand -Nehbandan -Dashtak -Zahedan -Chabahar
AH76	Polekhumri -Mazar-i-Sharif -Herat
AH77	Djibulsaraj -Bamiyan -Herat -Tourghondi -Serketabat -Mary
AH78	Ashgabat -Chovdan Pass -Bajgiran -Qucham -Sabzevar -Kerman
AH81	Larsi -Mtskheta -Tbilisi -Sadakhlo -Bagratashen -Vanadjor -Ashtarak -Yerevan - Eraskh -Sadarak -Nakhchivan -Julfa (- Jolfa) -Ordubad -Agarak -Meghri Aghband -Goradiz -Gazi Mammed -Alat -Baku -ferry -Aktau
AH82	Border of the Russian Federation -Leselidze -Sukhumi -Senaki -Khashuri -Akhaltsikhe (- Vale) -Zdanov - Bavra -Gumri (- Akurik) -Ashtarak -Yerevan -Eraskh -Goris - Kapan -Meghri -Agarak -Nour Douz -Jolfa -Iveoglu
AH83	Kazakh -Uzungala -Paravakar -Yerevan

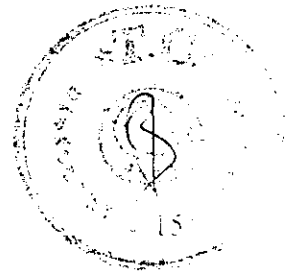


AH84	Doğubeyazıt -Diyarbakır -Gaziantep -Toprakkale (-İskenderun) -Adana -İçel
AH85	Refahiye -Amasya -Merzifon
AH86	Aşkale -Bayburt -Trabzon
AH87	Ankara -Afyon -Uşak -İzmir

Not: Parantez içerisindeki güzergahlar parantezden hemen önceki yerlerdeki güzergahları tanımlar.

Altı çizili kesimler olası Asya Karayolu Güzergahlarıdır.

"Feri " kelimesi Taraflar üzerinde herhangi bir dayatma anlamında yorumlanmayacaktır.



EK II

ASYA KARAYOLU SINIFLANDIRMASI VE PROJELENDİRME STANDARTLARI

I. GENEL

Asya Karayolu sınıflandırması ve projelendirme standartları Asya Karayollarının yapımı, iyileştirilmesi ve bakımı için gereken minimum standart ve talimatları sağlamaktadır. Taraflar hem yeni güzergahlar inşa ederken hem de mevcut güzergahları modernize ederken ya da iyileştirirken bu hükümlere uyma hususunda olabilecek tüm çabalarını harcayacaklardır. Bu standartlar meskun mahallere uygulanmaz.¹

II. ASYA KARAYOLU GÜZERGAHLARININ SINIFLANDIRILMASI

Asya Karayolları Tablo 1'de görüldüğü şekilde sınıflandırılmaktadır.

Sınıflandırma	Tanım	Kaplama Cinsi
Otoyol	Erişim Kontrollü Karayolları	Asfalt Betonu veya Beton
I. Sınıf Yol	4 veya daha çok şeritli	Asfalt Betonu veya Beton
II. Sınıf Yol	2 şeritli	Asfalt Betonu veya Beton
III. Sınıf Yol	2 şeritli	Çift Katlı Bitüm Kaplama

"Otoyol " sınıflandırması erişim kontrollü karayollarını belirtmektedir. Erişim kontrollü karayolları sadece otomobiller tarafından kullanılmaktadır. Erişim kontrollü karayollarına erişim sadece seviye ayrımlı kavşaklarla sağlanmaktadır., Otomobillerin yüksek hızla seyretmelerini ve trafik güvenliğinin sağlanması için Mopedlerin (motorlu bisikletler), bisikletlerin ve yayaların erişim kontrollü karayollarına girmelerine izin verilmemelidir. Erişim kontrollü yollarda eşdüzey kavşaklar projelendirilmemeli ve taşıma yolu refüj ile bölünmelidir.

"III. Sınıf" yol standardı sadece yol inşaatı için gereken arazinin ve/veya finansmanın kısıtlı olduğu durumlarda kullanılmalıdır. Kaplama cinsi olabildiğince çabuk bir şekilde ilerideki yıllarda asfalt betonu ya da betona dönüştürülmelidir. Çünkü III. Sınıf standardı arzu edilen en düşük standarttır, III. Sınıf standardı altında olan tüm yol kesimlerinin II. Sınıf standardına dönüştürülmesi teşvik edilmelidir.

¹ Taraflar kendi gereklerine uygun olarak meskun mahalleri belirtecektir.

III. ASYA KARAYOLU GÜZERGAHLARI PROJELENDİRME STANDARTLARI

1. Arazi Sınıflandırması

Arazi sınıflandırması Tablo 2' de gösterilmektedir

Tablo 2. Arazi Sınıflandırması

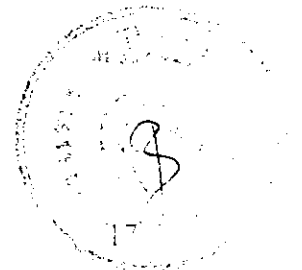
Arazi Sınıflandırması	Enine Eğim
Düz	Yüzde 0-10
Dalgalı	Yüzde 10-25'den fazla
Dağlık	Yüzde 25-60' dan fazla
Apik	Yüzde 60'dan fazla

2. Proje Hızı

Proje hızı olarak 120, 100, 80, 60, 50, 40 ve 30 km/sa kullanılmalıdır. Proje hızı, karayolu sınıflandırması ve arazi sınıflandırması arasındaki ilişki Tablo 3'de gösterilmektedir. 120 km/sa proje hızı sadece refüj ile bölünmüş ve seviye ayrımlı kavşakları olan otoyollar (erişim kontrollü karayolları) için kullanılmalıdır.

Tablo 3. Proje hızı, karayolu sınıflandırılması ve arazi sınıflandırması

(Birimi:km/sa)				
Arazi	Otoyol	I.Sınıf	II.Sınıf	III.Sınıf
Düz	120	100	80	60
Dalgalı	100	80	60	50
Dağlık	80	50	50	40
Apik	60	50	40	30



3. Enine Kesit

Her bir karayolu sınıfı için kamulaştırma alanı, şerit genişliği, banket genişliği, orta refüj genişliği, kaplama eğimi ve banket eğimi ölçüleri Tablo 4'de gösterilmektedir.

Düzgün trafik akışının yayalar, bisikletler ve hayvanların çektiği arabalar gibi yerel trafiğin varlığı ile engellendiği karayolu kesimlerinde mümkün olduğunca yan yollar ve/veya kaldırımalar ile yerel trafik transit trafikten ayrılmalıdır.



Tablo 4. Asya Karayolu Projelendirme Standartları

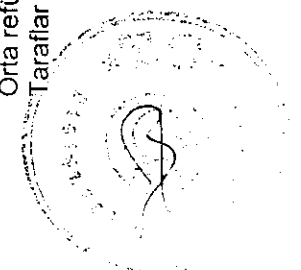
Karayolu Sınıflandırması	Otoyollar (4 veya daha çok şeritli)						I. Sınıf (4 veya daha çok şeritli)						II. Sınıf (2 şeritli)						III. Sınıf (2 şeritli)					
	Düz	Dalgali	Dağlık	Apık	Düz	Dalgali	Dağlık	Apık	Düz	Dalgali	Dağlık	Apık	Düz	Dalgali	Dağlık	Apık	Düz	Dalgali	Dağlık	Apık	Düz	Dalgali	Dağlık	Apık
Arazi Sınıfı	120	100	80	60	100	80	50	50	80	60	50	40	80	60	50	40	60	50	40	30	60	50	40	30
Proje hızı (km/sa)	(50)						(40)						(40)						(30)					
Genişlik (m)	3,5						3,5						3,5						3,00 (3,25)					
Kam.	3,00	2,50	3,00	2,50	3,00	2,50	2,50	2,00	2,50	2,00	2,00	1,5 (2,0)	2,50	2,00	1,5 (2,0)	0,75 (1,5)	2,50	2,00	1,5 (2,0)	0,75 (1,5)	2,50	2,00	1,5 (2,0)	0,75 (1,5)
Şerit	3,00						3,00						3,00						3,00					
Banket	4,00	3,00	3,00	2,50	3,00	2,50	2,50	2,00	3,00	2,50	2,50	2,00	3,00	2,50	2,50	2,00	3,00	2,50	2,50	2,00	3,00	2,50	2,50	2,00
Orta	3,00						3,00						3,00						3,00					
Refüj	3,00						3,00						3,00						3,00					
Minimum yatay karp yarıçapı (m)	520	350	210	115	350	210	80	80	210	115	80	50	210	115	80	50	115	80	50	30	115	80	50	30
Kaplama enine eğimi (%)	2						2						2						2-5					
Banket Eğimi (%)	3-6						3-6						3-6						3-6					
Kaplama Cinsi	Beton Asfalt /Beton						Beton Asfalt /Beton						Beton Asfalt /Beton						Çift Katlı Bitüm Kaplama					
Maksimum Dever (%)	10						10						10						10					
Maksimum Boyuna Eğim (%)	4	5	6	7	4	5	6	7	4	5	6	7	4	5	6	7	4	5	6	7	4	5	6	7
Köprü Proje Yüğü (minimum)	HS20-44						HS20-44						HS20-44						HS20-44					

Notlar: Parantez içerisindeki değerler arzu edilen değerlerdir.

Minimum yatay karp yarıçapı dever ile birlikte belirlenmelidir.

Orta refüjün tavsiye edilen genişliği uygun tip korkuluklarla azaltılabilir

Taraflar Asya Karayolu üzerinde köprü, menfez ve tünel inşa ederken kendi ulusal standartlarını uygulayabilirler.



4. Yatay Eksen

Karayollarının yatay eksenini yolun geçtiği arazinin topoğrafyasına uygun olmalıdır. Minimum yatay kurp yarıçapı sadece gerekli hallerde ve geçiş eğrileri ile birlikte kullanılmalıdır. Bileşik kurplardan mümkün olduğunca kaçınılmalıdır. Tablo 5' de her bir karayolu sınıfı için minimum yatay kurp yarıçapları gösterilmektedir.

Tablo 5. Minimum Yatay Kurp Yarıçapı

(Birim:m)				
Arazi	Otoyol	I.Sınıf	II.Sınıf	III.Sınıf
Düz	520 (1000)	350 (600)	210	115
Dalgalı	350 (600)	210 (350)	115	80
Dağlık	210 (350)	80 (110)	80	50
Apik	115 (160)	80 (110)	50	30

Not: Parantez içindeki değerler arzu edilen değerlerdir.

Minimum kurp yarıçapının kaçınılmaz durumlarda uygulanması ve yüzde 50 ile 100 den daha büyük değerlerin uygulanması tavsiye edilmektedir.

Dağlık ve apik arazilerde, çok keskin virajların yarıçap, mesafe ve eğimlerinin kombinasyonlarının kullanılması önerilmektedir.

Geçiş eğrileri Tablo 6 'da gösterilen değerlerden daha küçük yarıçaplı kurpları birleştirmek için kullanılmalıdır. Ayrıca, yarıçapın Tablo 6'daki değerlerin iki misli büyüklükte olduğu yerlerde bile geçiş eğrilerinin kullanılması önerilmektedir.

Tablo 6. Geçiş Eğrileri için kullanılacak olan yarıçaplar

(Birim:m)				
Arazi	Otoyol	I.Sınıf	II.Sınıf	III.Sınıf
Düz	2100	1500	900	500
Dalgalı	1500	900	500	350
Dağlık	900	500	350	250
Apik	500	500	250	130



Tablo 7'da gösterilen minimum geçiş eğrisi uzunlukları önerilmektedir.

Tablo 7. Minimum geçiş eğrisi uzunluğu

(Birim:m)

Arazi	Otoyol	I.Sınıf	II.Sınıf	III.Sınıf
Düz	100	85	70	50
Dalgalı	85	70	50	40
Dağlık	75	50	40	35
Sarp	50	50	35	25

Tüm arazi sınıflandırmaları için maksimum deyer yüzde 10 olmalıdır.

5. Düşey Eksen

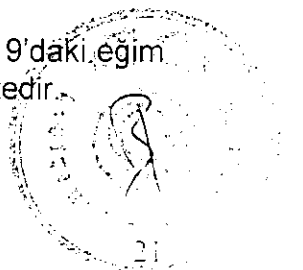
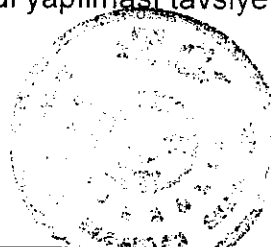
Düşey eksen ekonomik olarak yapılabilirliği elverdiğince yatık olmalıdır; şöyle ki, arazinin dalgalı doğasını ortadan kaldırmak için yarma ve dolguların dengelenmesi gerekmektedir. Maksimum düşey eksen kullanımında tasarımcının aklında açıkça şu olmalıdır; belirli düşey eğim eksenini ile bir kez inşa edilen karayolunun daha düşük meyil ile iyileştirilmesi başlangıçtaki tüm karayolu yatırımı gözden çıkarılmadan yapılamaz.

Tablo 8' de gösterilen maksimum düşey eğim değerleri tüm karayolu sınıflandırmaları için kullanılmalıdır.

Tablo 8. Maksimum Düşey Eğim

Arazi Sınıflandırması	Maksimum Düşey Eğim
Düz	Yüzde 4
Dalgalı	Yüzde 5
Dağlık	Yüzde 6
Apik	Yüzde 7

Ağır taşıt trafiğine sahip yukarı eğimli karayolu kesimlerinde Tablo 9'daki eğim uzunluğunun geçildiği hallerde tırmanma şeridi yapılması tavsiye edilmektedir.



Otoyol ve I. Sınıf karayollarında tırmanma şeridi yapımı için tavsiye edilen kritik eğim boyu Tablo 9'da gösterildiği gibidir.

Tablo 9. Tırmanma Şeridi Yapımı Gerektiren Kritik Eğim Uzunluğu

Arazi Sınıflandırması	Otoyol	I. Sınıf
Düz	Yüzde 3 - 800 m	Yüzde 3 - 900 m
	Yüzde 4 - 500 m	Yüzde 4 - 700 m
Dalgalı	Yüzde 4 - 700 m	Yüzde 4 - 800 m
	Yüzde 5 - 500 m	Yüzde 5 - 600 m
Dağlık	Yüzde 5 - 600 m	Yüzde 5 - 700 m
	Yüzde 6 - 500 m	Yüzde 6 - 500 m
Apik	Yüzde 6 - 500 m	Yüzde 6 - 500 m
	Yüzde 7 - 400 m	Yüzde 7 - 400 m

6. Kaplama

Taşıma yollarının kaplaması beton asfalt ya da beton olmalıdır. Bununla birlikte, III. Sınıf karayolu çift katlı bitüm ile kaplanabilir.

Asya Karayolu üyesi ülkelerindeki pek çok karayolu kesiminin kaplaması yetersiz taşıma kapasitesi yüzünden tahrip olmaktadır. Bu nedenle kaplamanın taşıma gücü yol yüzeyi hasarlarını önlemek ve netice itibarıyla bakım masraflarını azaltmak amacıyla dikkatlice belirlenmelidir.

Bununla birlikte karayolu kaplamaları aşağıdakiler dikkate alınarak tasarlanmalıdır.

- (a) Dingil Yüğü
- (b) Trafik Hacmi
- (c) Karayolu inşasında alttemel ve temel için kullanılan malzemenin cinsi (Kullanılan malzemenin kalitesi ülkeden ülkeye değişim gösterdiği için kaplamanın taşıma özellikleri Asya Karayolu standartlarına dahil edilmemiştir).



Ek III

ASYA KARAYOLU AĞININ BELİRLENMESİ
VE İŞARETLENMESİ

1. Asya Karayolu güzergahını belirten ve gösteren işaret dikdörtgen şeklinde olacaktır.
2. İşaret AH harflerini içermekte olup genellikle güzergahı gösteren Arapça sayılar tarafından takip edilmektedir.
3. İşaretin yazıları siyah veya beyaz olup diğer trafik levhalarına eklenebilir ve birlikte kullanılabilir.
4. Seyir halindeki taşıtların sürücüleri tarafından kolaylıkla tanımlanabilecek ve anlaşılacak büyüklükte olmalıdır.
5. Asya Karayolu güzergahlarının belirlenmesi ve gösterilmesi için kullanılan işaret ulusal düzeydeki karayollarında trafik işaretlerinin kullanılmasını engellemez.
6. Prensip olarak Asya Karayolu güzergahı numaraları üye Devletlerdeki yön levhaları sistemine entegre olacak ya da birleşik olarak kullanılacaktır. Bu numaralama sistemi her bir yol veya kavşağa erişimden önce veya sonra yerleştirilebilir.
7. Devletlerin hem Asya Karayolu Ağı Hükümetlerarası Anlaşmasına hem de Uluslararası Ana Trafik Arterleri Avrupa Anlaşmasına Taraf olması halinde karayolu güzergahlarını Asya Karayolu güzergah işareti ya da E-yolu işareti ile ya da her ikisi ile de işaretlenecek olması hususu Tarafların yetkisindedir.
8. Asya Karayolu güzergahının değişmesi başka bir güzergaha geçmesi veya bir başka Asya Karayolu güzergahı ile kesişmesi halinde, Asya Karayolu güzergahı numaraları kavşaktan ya da erişimden önce belirtilmelidir.



7. Köprü Proje Yüğü

Gittikçe artan ağır taşıt trafiğı, özellikle de konteynır trafiğı uygun şekilde tasarlanmış yük taşıma kapasitesini (maksimum dingil yükü) gerektirmektedir. Karayolları yapılarına ciddi hasarlar verilmesini önlemek ve de bakım maliyetlerini azaltmak amacıyla uluslararası bir karayolu ağı olan Asya Karayolu Ağı yüksek taşıma kapasitesine sahip olmalıdır.

Bu nedenle karayolu yapılarının tasarımında tam bir treyler yüküne karşılık gelen ve uluslararası bir standart olan HS 20-44'ün minimum taşıma standardı taşıma kapasitesi olarak kullanılmalıdır.

8. Düşey Açıklık

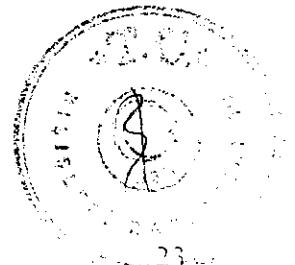
4,5 m açıklık ISO konteynırların güvenli geçişi için gereken minimum düşey açıklık olmalıdır. Bununla birlikte emniyetli geçiş açıklığının sağlanamadığı hallerde, köprüler gibi mevcut sanat yapılarının yeniden inşa edilmesinin yüksek maliyeti nedeniyle (deveboynu) treylerlerin düşük yataklı geçiş açıklığı kullanılabilir.

9. Çevre

Yeni yol projeleri hazırlandığında ulusal standartlara göre bir çevresel etki değerlendirmesi yapılmalıdır. Bu hükmün mevcut yolların yeniden yapım ve iyileştirme projelerini de dahil edilecek şekilde genişletilmesi arzu edilmektedir.

10. Karayolu Güvenliğı

Asya Karayolu Ağını geliştirirken, Taraflar karayolu güvenliğı konularına tam olarak önem vereceklerdir.



Ben, bu vesile ile işbu metnin 18 Kasım 2003 tarihinde Bangkok'da kabul edilen Asya Karayolu Ağı Hükümetlerarası Anlaşmasının Çince, İngilizce ve Rusça dillerinde gerçek metni olduğunu doğruluyorum.

Genel Sekreter Adına
Hukuk Danışmanı
(Hukuki İşleri Genel Sekreteri)

İmza

Hans Corell
Birleşmiş Miletler, New York
13 Ocak 2004

