



TÜRKİYE BÜYÜK MİLLET MECLİSİ

YASAMA DÖNEMİ

24

YASAMA YILI

2

SIRA SAYISI: 139

Karayolu Trafik Konvansiyonu ile Bu Konvansiyonu Tamamlayıcı Avrupa Anlaşmasına Katılmamızın Uygun Bulunduğuna Dair Kanun Tasarısı ve Dışişleri Komisyonu Raporu
(1/296)



İÇİNDEKİLER

Sayfa

• 1/296 Esas Numaralı Tasarının	
- TBMM Başkanlığına Sunuş Yazısı	4
- Gerekçesi	4
• Dışışleri Komisyonu Raporu	5
• Tasarı Metni	7
• Dışışleri Komisyonunun Kabul Ettiğı Metin	7
• Konvansiyon Metni	8
• Anlaşma Metni	81
• Çekince	104

T.C.

Başbakanlık

Kanunlar ve Kararlar

Genel Müdürlüğü

6/9/2011

Sayı: B.02.0.KKG.0.10/101-367/2872

TÜRKİYE BÜYÜK MİLLET MECLİSİ BAŞKANLIĞINA

Dışişleri Bakanlığı’nca hazırlanan ve Başkanlığınıza arzı Bakanlar Kurulu’nca 22/8/2011 tarihinde kararlaştırılan “Karayolu Trafığı Konvansiyonu ile Bu Konvansiyonu Tamamlayıcı Avrupa Anlaşmasına Katılmamızın Uygun Bulunduğuna Dair Kanun Tasarısı” ile gerekçesi iliaikte gönderilmiştir.

Gereğini arz ederim.

Recep Tayyip Erdoğan

Başbakan

HAVALE EDİLDİĞİ KOMİSYONLAR (1/296)	
ESAS	Dışişleri Komisyonu
TALİ	Bayındırlık, İmar, Ulaştırma ve Turizm Komisyonu

GEREKÇE

Dünyada kaydedilen ekonomik ve teknolojik gelişmeler toplumların refah düzeyini yükseltmiş buna bağılı olarak insanların yoğun bir şekilde dış turizme yönelmeleri, ulaşım hizmetlerine olan talebi çok büyük boyutlarda artırmış, dolayısıyla da bu hizmet kapsamında ilk sırada yer alan karayolu ulaşımı önemli bir hale gelmiştir. Bu durum, ülkemizin ekonomik, kültürel, sosyal ve siyasal alanda çok sıkı bir işbirliği içinde olduğu Avrupa ülkeleri ile transit karayolu bağlantısının bulunması ve özellikle de Asya ve Avrupa arasında köprü konumunda bulunması nedeniyle uluslararası karayolu taşımacılığını çok daha önemli hale getirmiştir.

Uluslararası karayolu trafiğinin daha düzenli ve güvenli bir hale getirilmesi amacıyla yeknesak trafik kuralları belirlemek ve bu suretle de uygulama birliğinin sağlanması zorunlu bir hal almaktadır. Ayrıca bu husus, ülkemizin Avrupa Birliği’ne katılımı yönündeki iradesi de dikkate alınarak değerlendirildiğinde bu kapsamda yapılan çalışmaların Avrupa Birliği mevzuatına uyum çalışmaları ile de örtüşüğü görülmektedir. Bu değerlendirmeler ışığında söz konusu anlaşmalara taraf olunması ülkemiz açısından gerekli görülmektedir.

Dışışleri Komisyonu Raporu

Türkiye Büyük Millet Meclisi

Dışışleri Komisyonu

Esas No: 1/296

Karar No: 127

16 Ocak 2012

TÜRKİYE BÜYÜK MİLLET MECLİSİ BAŞKANLIĞINA

Dışışleri Bakanlığı tarafından hazırlanarak Bakanlar Kurulunca 6/9/2011 tarihinde Türkiye Büyük Millet Meclisi Başkanlığına sunulan ve Başkanlıkça 1/10/2011 tarihinde tali komisyon olarak Bayındırlık, İmar, Ulaştırma ve Turizm Komisyonuna, esas komisyon olarak da Komisyonumuza havale edilen “Karayolu Trafığı Konvansiyonu ile Bu Konvansiyonu Tamamlayıcı Avrupa Anlaşmasına Katılmamızın Uygun Bulunduğuna Dair Kanun Tasarısı” Komisyonumuzun 4/1/2012 tarihli 16 ncı toplantısında Dışışleri Bakanlığı ve Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı temsilcilerinin de katılımlarıyla görüşülmüştür.

Tasarı ve gerekçesi incelendiğinde; Karayolu Trafığı Konvansiyonu ve Konvansiyonu tamamlayıcı nitelikteki Avrupa Anlaşması ile yeknesak trafik kurallarının belirlenerek uygulamada birlik sağlanması ve uluslararası karayolu trafiğinin daha düzenli ve güvenli bir hale getirilmesinin amaçlandığı anlaşılmaktadır.

Komisyonumuzda Tasarının tümü üzerinde yapılan görüşmelerde;

- Konvansiyonun, ülkemizde kara yolu trafiğine ilişkin teknik ve hukuki düzenlemelerde referans alındığı,

- Konvansiyonun ülkemiz bakımından yürürlüğe girmesiyle birlikte Konvansiyona taraf seksen ülkede vatandaşlarımızın, diğer genel düzenlemeler meyanında uluslararası sürücü belgesi almaksızın ülkemizde verilen sürücü belgeleri ile araç kullanabilecekleri ve ülkemizden bu ülkelere götördükleri araçları için de uluslararası taşıt belgesi almak zorunda kalmayacakları,

- Konvansiyonun 52 nci maddesine ülkemiz tarafından çekince konduğu ve böylece Konvansiyon hükümlerinin uygulanmasından kaynaklanan uyuşmazlıkların çözümünde Uluslararası Adalet Divanının yetkilerinin tanınmadığı

ifade edilmiştir.

Tasarının tümü üzerindeki görüşmelerin ardından Tasarı ve gerekçesi Komisyonumuzca benimsenerek oy birliği ile maddelerin görüşülmesine geçilmiştir.

Tasarının 1 inci, 2 nci, 3 üncü maddeleri ile tümü aynen ve oy birliği ile kabul edilmiştir.

Komisyon üyelerinden Sakarya Milletvekili Şaban Dişli ve İstanbul Milletvekili İsmail Safi'nin Komisyon raporu üzerine özel sözcüler olarak atanması Komisyon tarafından kabul edilmiştir.

Raporumuz, Genel Kurulun onayına sunulmak üzere Yüksek Başkanlığa saygı ile arz olunur.

Başkan
Volkan Bozkır
İstanbul
Kâtip
Gönül Bekin Şahkulubey
Mardin

Başkanvekili
Muhammed Çetin
İstanbul
Üye
Ali Rıza Alaboyun
Aksaray

Sözcü
Osman Aşkın Bak
İstanbul
Üye
Emrullah İşler
Ankara

Üye
Yıldırım Tuğrul Türkeş
Ankara
Üye
Sinan Oğan
İğdır
Üye
İsmail Safi
İstanbul
(Bu raporun özel sözcüsü)
Üye
Osman Taney Korutürk
İstanbul
Üye
Aytuğ Atıcı
Mersin

Üye
Tunca Toskay
Antalya
Üye
Ahmet Berat Çonkar
İstanbul
Üye
Mehmet Muş
İstanbul
Üye
Rıfat Sait
İzmir
Üye
Hasan Karal
Rize
Üye
Akif Çağatay Kılıç
Samsun

Üye
Mehmet Ali Ediboğlu
Hatay
Üye
Faik Tunay
İstanbul
Üye
Osman Oktay Ekşi
İstanbul
Üye
Abdullah Çalışkan
Kırşehir
Üye
Şaban Dişli
Sakarya
(Bu raporun özel sözcüsü)

HÜKÜMETİN TEKLİF ETTİĞİ METİN

DIŞİŞLERİ KOMİSYONUNUN KABUL ETTİĞİ METİN

KARAYOLU TRAFİĞİ KONVANSİYONU İLE BU KONVANSİYONU TAMAMLAYICI AVRUPA ANLAŞMASINA KATILMAMIZIN UYGUN BULUNDUĞUNA DAİR KANUN TASARISI

MADDE 1- (1) 8 Kasım 1968 tarihinde Viyana’da imzaya sunulan “Karayolu Trafik Konvansiyonu” ile 1 Mayıs 1971 tarihinde Cenevre’de akdedilen “1968 Karayolu Trafik Konvansiyonunu tamamlayıcı Avrupa Anlaşması”na, Konvansiyona çekince konulmak suretiyle katılmamız uygun bulunmuştur.

MADDE 2- (1) Bu Kanun yayımı tarihinde yürürlüğe girer.

MADDE 3- (1) Bu Kanun hükümlerini Bakanlar Kurulu yürütür.

KARAYOLU TRAFİĞİ KONVANSİYONU İLE BU KONVANSİYONU TAMAMLAYICI AVRUPA ANLAŞMASINA KATILMAMIZIN UYGUN BULUNDUĞUNA DAİR KANUN TASARISI

MADDE 1- Tasarının 1 inci maddesi Komisyonumuzca aynen kabul edilmiştir.

MADDE 2- Tasarının 2 nci maddesi Komisyonumuzca aynen kabul edilmiştir.

MADDE 3- Tasarının 3 üncü maddesi Komisyonumuzca aynen kabul edilmiştir.

Recep Tayyip Erdoğan

Başbakan

Başbakan Yardımcısı

B. Arınç

Başbakan Yardımcısı

B. Bozdağ

Avrupa Birliği Bakanı

E. Bağış

Çevre ve Şehircilik Bakanı

E. Bayraktar

Enerji ve Tabii Kaynaklar Bakanı

T. Yıldız

Gümrük ve Ticaret Bakanı

H. Yazıcı

Kültür ve Turizm Bakanı

E. Günay

Milli Savunma Bakanı

İ. Yılmaz

Başbakan Yardımcısı

A. Babacan

Adalet Bakanı

S. Ergin

Bilim, Sanayi ve Teknoloji Bakanı

N. Ergün

Dışişleri Bakanı V.

T. Yıldız

Gençlik ve Spor Bakanı

S. Kılıç

İçişleri Bakanı

İ. N. Şahin

Maliye Bakanı

M. Şimşek

Orman ve Su İşleri Bakanı

V. Eroğlu

Ulaştırma Bakanı

B. Yıldırım

Başbakan Yardımcısı

B. Atalay

Aile ve Sosyal Politikalar Bakanı

F. Şahin

Çalışma ve Sosyal Güvenlik Bakanı

F. Çelik

Ekonomi Bakanı

M. Z. Çağlayan

Gıda, Tarım ve Hayvancılık Bakanı

M. M. Eker

Kalkınma Bakanı

C. Yılmaz

Milli Eğitim Bakanı

Ö. Dinçer

Sağlık Bakanı

R. Akdağ

BÖLÜM 1
KARAYOLU TRAFİĞİ KONVANSİYONU
VİYANA 8 KASIM 1968
(Konsolide versiyon)*

* Konvansiyonda yapılan ve 3 Eylül 1993 (sayfa kenarında tek çizgi ile gösterilmiştir) ve 28 Mart 2006 tarihinde yürürlüğe giren (sayfa kenarında çift çizgi ile gösterilmiştir) değişiklikleri içermektedir.

KARAYOLU TRAFİĞİ KONVANSİYONU

Sözleşme Tarafları,

Yeknesak trafik kurallarının kabul edilmesi yoluyla uluslararası karayolu trafiğini kolaylaştırmayı ve yol güvenliğini artırmayı isteyerek,

Aşağıdaki hükümler üzerinde mutabık kalmışlardır.

Bölüm I

GENEL HÜKÜMLER

MADDE I

Tanımlar

Bu Konvansiyonun amaçları doğrultusunda, aşağıdaki ifadeler, işbu belgede kendilerine atfedilen anlamlara sahip olacaktır:

(a) Bir Sözleşme Tarafına ait “iç mevzuat”, bu Sözleşme Tarafının ülkesinde yürürlükte olan ulusal veya yerel kanun ve yönetmelikler anlamına gelir;

(b) Bir taşıt, aşağıdaki durumlarda bir Devletin sınırları içinde “uluslararası trafikte” bulunuyor olarak addedilir:

- (i) Bu devletin dışında ikamet eden gerçek veya tüzel bir kişiliğin mülkiyetinde bulunuyorsa;
- (ii) Bu devlette kayıtlı değilse ve
- (iii) Bu devlete geçici olarak ithal edilmişse;

Ancak, bir Sözleşme Tarafı önemli bir kesinti olmaksızın bir yıldan daha fazla ülkesinde kalan- ki bu süre bu Sözleşme Tarafınca belirlenebilir- bir taşıtı “uluslararası trafikte” olarak kabul edilmesini reddedebilir.

Bir taşıt katırı, dizin içindeki taşıtlardan en az birinin yukarıdaki tanıma uyması halinde, “uluslararası trafikte” bulunuyor olarak kabul edilir.

(c) “Meskun mahal”, giriş ve çıkışlarında özellikle bunu belirten levhalar olan veya iç mevzuatta tanımlanmış olan bir alan anlamını taşımaktadır.¹

(d) “Karayolu” genel trafiğe açık herhangi bir yol veya caddeye ait tüm yüzey anlamına gelir;

(e) “Taşıt yolu” genellikle taşıt trafiği tarafından kullanılan yolun bir parçası anlamına gelir; bir yol, örneğin ayırıcı veya farklı seviye ile birbirinden ayrılan birkaç taşıt yolundan oluşabilir;

¹ Tanım, Avrupa Anlaşması Ekinde tamamlanmıştır (bkz. alt bent (c), 3. madde).

(f) Bir veya daha fazla yan şeridi veya kesimleri bazı özel araçların kullanımına ayrılan taşıt yollarında, “taşıt yolu kenarı”; diğer yol kullanıcıları için, taşıt yolunun geri kalan kısmının kenarı anlamına gelir;

(g) “Şerit”, boyuna yol işaretleri ile tanımlanmış olsun veya olmasın, motosiklet dışındaki diğer motorlu taşıtların hareket hattı için yeterli genişliğe sahip olan, taşıt yolunun bölünebilir şeritlerinden herhangi biri anlamına gelmektedir;

(g) ek 2. “Bisiklet şeridi, bisikletler için ayrılmış taşıt yolunun bir kısmı anlamına gelir. Bir bisiklet şeridi, taşıt yolunun diğer kısımlarından yatay işaretlemeler ile ayrılır;

(g) ek 3. “Bisiklet yolu” bisikletler için ayrılmış, trafik işaretleri ile belirlenmiş bağımsız bir yol veya yolun bir kısmı anlamına gelir. Bir bisiklet yolu, diğer yollardan veya aynı yolun diğer kısımlarından fiziksel olarak ayrılır;

(h) “Kavşak”, oluşturduğu açık alanlar da dahil olmak üzere, hemzemin kesişme, birleşme veya ayrılma noktaları anlamına gelmektedir;

(i) “Hemzemin geçit” bir karayolunun, bir demiryolu veya kendi hattı olan tramvay yolu ile arasında oluşan hemzemin kavşak anlamına gelir;

(j) “Otoyol” kenarındaki mülkiyete hizmet etmeyen, özellikle motorlu taşıt trafiği için tasarlanmış ve inşa edilmiş;

(i) Özel noktalar haricinde veya geçici olarak, birbirlerinden trafik için planlanmamış bir ayırıcı veya istisnai olarak başka biçimler ile ayrılmış. trafiğin her iki yönü için ayrı taşıt yollarına sahip olan;

(ii) Hemzemin olarak herhangi bir yol, demiryolu, tramvay hattı veya yaya yolu ile kesişmeyen;

(iii) Özellikle levhalarla otoyol olarak işaretlenmiş karayolu anlamına gelir.

(k) Bir taşıtın;

(i) Kişileri almak veya indirmek veya malzemeleri yüklemek veya boşaltması için gereken sürede hareketsiz kaldığı durum “Duraklama” olarak kabul edilir;

(ii) Başka bir karayolu kullanıcılarına müdahale etmekten veya bir engelle çarpışmaktan kaçınma veya trafik kurallarına uyma gereksinimi dışındaki herhangi bir nedenle hareketsiz kaldığı ve bu taşıtın hareketsiz kaldığı sürenin, insanları veya eşyaları almak veya indirmek için gerekli süre ile sınırlandırılmış olduğu takdirde “park edilmiş” olduğu kabul edilir;

Aneak. Sözleşme Tarafları, iç mevzuatla belirlenmiş olan süreyi aşmayan bir süre için yukarıdaki (ii) bendi anlamı çerçevesinde hareketsiz olan bir aracı “duraklama” halinde ve iç mevzuatla belirlenmiş olan süreyi aşan bir süre için yukarıdaki (i) bendi anlamı çerçevesinde hareketsiz olan bir araçta “park etmiş” olarak kabul edebilirler.

(l) “Bisiklet”, en az iki tekerleğe sahip olan ve bu taşıt üzerindeki kişilerce özellikle pedallar veya hareket kolları yardımıyla, sadece kas gücüyle hareket ettirilen herhangi bir taşıt anlamına gelmektedir;

(m) "Motorlu bisiklet" 50 cc.yi aşmayan bir silindir kapasitesine sahip içten yanmalı bir motorla teçhiz edilen ve azami tasarım hızı saatte 50 km.yi (30 mil) aşmayan iki tekerli veya üç tekerli taşıt anlamına gelmektedir. Ancak, Sözleşme Tarafları kendi iç mevzuatları çerçevesinde kullanım amacına göre bisiklet özelliklerine, özellikle pedallarla hareket ettirilebilme özelliğine sahip olmayan veya azami tasarım hızı, ağırlığı veya motor özelliklerinin bazıları belirli sınırları aşan taşıtları motorlu bisiklet olarak değerlendirmemekte serbesttirler. Bu tanımdaki hiçbir husus, Sözleşme Taraflarının karayolu trafiğiyle ilgili kendi iç mevzuat hükümlerini uygularken motorlu bisikletleri, bisiklet olarak kabul etmelerini engellediği şeklinde yorumlanmamalıdır;

(n) "Motosiklet" yan sepete sahip veya sahip olmayan, tahrikli motora sahip herhangi bir iki tekerli taşıt anlamına gelmektedir. Sözleşme Tarafları kendi iç mevzuatları doğrultusunda boş ağırlığı 400 kilogramı aşmayan üç tekerli taşıtları da motosiklet olarak değerlendirebilir. "Motosiklet" terimi, motorlu bisikletleri içermez, ancak Sözleşme Tarafları, bu Konvansiyonun Madde 54, 2.bendine göre bu amaca uygun bir bildirimi yapmak kaydıyla, Konvansiyonun amaçları doğrultusunda motosikletleri motorlu bisiklet olarak değerlendirebilir;²

(o) "Motor tahrikli taşıt", motorlu bisikletleri motosiklet olarak değerlendirmeyen Sözleşme Taraflarının ülkesinde, motorlu bisiklet ve ray esaslı taşıt dışında kalan, kendinden tahrikli bir yol taşıtı anlamına gelir;

(p) "Motorlu taşıt", karayolunda kişileri veya malları taşımak veya kişileri veya malları taşıyan taşıtları çekmek için kullanılan, herhangi bir motor tahrikli taşıttır. Bu terim, trolleybüsleri, diğer bir deyişle ray esaslı olmayan ve bir elektrik iletkenine bağlı olan taşıtları da kapsamaktadır. Yolda kişileri veya malları taşımak veya kişileri veya malları taşıyan taşıtları çekmek için ihtiyari olarak kullanılan tarım traktörleri gibi taşıtları kapsamaz;

(q) "Römork" herhangi bir motor tahrikli taşıt tarafından çekilmek için tasarlanan herhangi bir taşıt anlamına gelir ve yarı römorkları da içerir;

(r) "Yarı römork" bir kısmı motorlu taşıta dayanacak biçimde, gövdesinin ve yükün ağırlığının önemli bir kısmı da motorlu taşıt tarafından taşınan bir motorlu taşıta bağlanmak üzere tasarlanan römork anlamına gelir;

(s) "Hafif römork", azami ağırlığı 750 kilogramı aşmayan herhangi bir römork anlamına gelir;

(t) "Taşıt katarı" bir birim olarak yolda seyahat eden birbirine bağlanmış taşıtlar anlamına gelir;

(u) "Yarı römorklu taşıt", bir motorlu taşıt ve motorlu taşıta bağlanan yarı römorktan oluşan taşıt katarı anlamına gelir;

(v) "Sürücü", bir motorlu taşıt veya diğer taşıtları (bisiklet dahil) süren veya yolda büyükbaş hayvanları tek başına veya sürü halinde yönlendiren veya yolda yük veya binek hayvanlarını yönlendiren kişi anlamına gelir;

² Kanun, Avrupa Anlaşması Ekinde tamamlanmıştır (bkz. alt bent (n), 3. madde).

(w) “Azami ağırlık”, taşıtın tescil edildiği Devletin yetkili makamı tarafından izin verilebilir olarak ilan edilen yüklü taşıta ait azami ağırlık anlamına gelir;

(x) “Yüksüz ağırlık”, taşıtın normal olarak taşıdığı aletlerle birlikte, yakıtı tam dolu ve mürettebat, yolcu veya yük olmadan taşıtın ağırlığı anlamına gelir;

(y) “Yüklü ağırlık” taşıtın mürettebat, yolcu ve yükleri ile birlikte fiili ağırlığı anlamına gelir;

(z) “Trafik akış yönü” ve “trafik akış yönüne uygun”, eğer iç mevzuata göre bir aracın sürücüsü, karşıdan gelen araca kendisinin solundan geçme iznini vermek zorunda ise yolun sağ tarafı, aksi takdirde ise yolun sol tarafı anlamını taşımaktadır;

(aa) Bir sürücünün diğer araçlara “yol verme” zorunluluğu, bir sürücünün kendi ilerlemesine veya manevrasına devam etmesi durumu, diğer araç sürücülerinin araçlarının yönlerini ve hızlarını ani olarak değiştirmek zorunda bırakıyorsa, sürücünün ilerlemesine veya manevrasına devam etmemesi gerektiği anlamını taşımaktadır.

³ Bkz. *dipnot*.

MADDE 2

Konvansiyonun Ekleri

Bu Konvansiyonun Ekleri olan,

Ek 1: Motorlu taşıtların ve römorkların uluslararası trafiğe kabul edilmelerine yönelik zorunluluğa ilişkin istisnalar;

Ek 2: Uluslararası trafikteki motorlu taşıtların ve römorkların tescil numaraları;

Ek 3: Uluslararası trafikteki motorlu taşıtların ve römorkların ayırt edici işaretleri;

Ek 4: Uluslararası trafikteki motorlu taşıtların ve römorkların tanımlayıcı işaretleri;

Ek 5: Motorlu taşıtlara ve römorklara ilişkin teknik şartlar;

Ek 6: Ulusal sürücü belgesi; ve

Ek 7: Uluslararası sürücü belgesi

bu Konvansiyonun ayrılmaz parçalarıdır.

³ Ek tanımlar, Avrupa Anlaşması Ekinde yer almaktadır (bkz. 3.madde).

MADDE 3

Sözleşme Taraflarının Yükümlülükleri

1. (a) Sözleşme Tarafları, kendi ülkelerinde yürürlükte olan kuralların, bu Konvansiyonun Bölüm II hükümlerine uymasını sağlamak üzere uygun tedbirleri alacaktır. Söz konusu kuralların hiçbir suretle bahsedilen hükümlerle uyuşmaması kaydıyla:

- (i) Söz konusu kurallar, bahse konu Sözleşme Taraflarının ülkesinde meydana gelmeyen durumlara uygulanabilen söz konusu Konvansiyon hükümlerinin herhangi birini yeniden oluşturmak zorunda değildir;
- (ii) Söz konusu kurallar, Bölüm II'de bahsedilmeyen hükümleri içerebilir.

(b) Bu bendin hükümleri, kendi karayolu kurallarında tekrar edilen 2. Bölümdeki hükümlerin ihlali durumunda Sözleşme Taraflarının ceza vermesini gerektirmez.

2. (a) Sözleşme Tarafları ayrıca, motorlu taşıtlar ve römorkların sağlaması gereken teknik şartlarla ilgili ülkelerinde yürürlükte olan kuralların, bu Bölümün Ek 5'ine ait hükümlere uymasını sağlamak üzere gerekli tedbirleri de alacaktır; bunların Ek 5 hükümlerinin kapsamındaki güvenlik prensipleri ile hiçbir surette çelişmemesi kaydıyla, söz konusu kurallar Ek 5'te yer almayan hükümleri içerebilir. Sözleşme Tarafları, ayrıca, ülkelerinde tescil edilen motorlu taşıtların ve römorkların, uluslararası trafiğe girerken bu Konvansiyonun Ek 5'ine ait hükümlerine uymasını sağlamak üzere uygun tedbirleri alacaktır.

(b) Bu bendin hükümleri, Sözleşme Taraflarına bu Konvansiyonun kapsamı dahilinde motorlu taşıt sayılmayan motor tahrikli taşıtların sağlaması gereken teknik yükümlülüklerle ilgili olarak, kendi ülkelerinde yürürlükte olan kurallarla ilgili hiçbir yükümlülük getirmez.

3. Bu Konvansiyonun Ek 1'i için sağlanan istisnalara tabi olarak, Sözleşme Tarafları bu Konvansiyonun Bölüm III kapsamında öngörülen şartları yerine getiren motorlu taşıtları ve römorkları ve bu taşıtların Bölüm IV'de öngörülen şartlarını yerine getiren sürücülerini, kendi ülkesinde uluslararası trafikte olarak kabul etmekle yükümlü olacaktır; ayrıca taşıtların Bölüm III'deki hükümlerle uyacak şekilde verilmiş tescil belgelerini de, ilgili taşıtların bu bahsi geçen Bölüm III'de belirlenen koşulları yerine getirdiğinin delili olarak kabul etmekle yükümlüdürler.

4. Sözleşme Taraflarının tek taraflı veya iki taraflı veya çok taraflı sözleşmeler çerçevesinde, kendi sınırları içerisinde bu Konvansiyonun Bölüm III kapsamında belirtilen tüm şartları yerine getirmeyen uluslararası trafikteki motorlu taşıtları ve römorklarını kabul etmek ve Bölüm IV'de belirtilenler dışındaki durumlarda diğer Sözleşme Taraflarının sınırları dahilinde verilen sürücü belgelerinin geçerliliğini kendi sınırları dahilinde tanımak üzere almış olduğu veya alabileceği tedbirlerin, bu Konvansiyonun konusuna uygun olduğu kabul edilecektir.⁴

5. Sözleşme Tarafları, bu Konvansiyonun Bölüm V kapsamında sıralanan teknik şartları yerine getiren ve sürücülerini öteki Sözleşme Taraflarının ülkesinde normal şekilde ikamet eden uluslararası trafikteki bisiklet ve motorlu bisikletleri, kendi ülkesine kabul etmekle zorunlu olacaktır. Hiçbir Sözleşme Taraflı uluslararası trafikteki bisiklet veya motorlu bisiklet sürücülerinin bir sürücü belgesine sahip olmasını zorunlu kılmayacaktır; ancak bu Konvansiyonun Madde 54, 2'nci bendine uygun olarak motorlu bisikletleri motosiklet olarak değerlendirileceğini ilan eden Sözleşme Tarafları uluslararası trafikteki motorlu bisiklet sürücülerinin bir sürücü izni/belgesine sahip olmalarını zorunlu kılacaktır.

⁴ Ayrıca, bkz. Avrupa Anlaşması Eki, 4. madde.

5 ek 2. Sözleşme Tarafları, yol güvenliği eğitimini, özellikle tüm seviyelerdeki okullarda, sistemli ve sürekli bir şekilde verilmesini sağlamak üzere gerekli tedbirleri alacaktır.

5 ek 3. Yeni başlayan sürücülere ilişkin sürüş eğitimi, profesyonel sürücü kuruluşları tarafından verildiğinde iç mevzuat, müfredat ve bu tür eğitimin verilmesinden sorumlu personele ilişkin niteliklerle ilgili asgari gereklilikleri ortaya koyacaktır.

6. Sözleşme Tarafları, herhangi bir Sözleşme Tarafının talebi halinde, motor tahrikli bir taşıtın veya bu taşıta eklenmiş olan römorkun bir kazaya karışmış olduğunu veya bu taşıtın sürücüsünün, karayolu trafik kurallarını ciddi şekilde ihlal etmiş olduğunu ve bu nedenle talebi sunan Sözleşme Tarafının ülkesinde taşıt sürmekten alıkonulması veya önemli cezalara çarptırılması söz konusu olduğunu göstermesi durumunda, bu taşıtın adına kayıtlı olduğu kişinin kimliğini belirlemek için gerekli bilgileri ilgili Sözleşme Tarafına iletmeyi taahhüt etmektedir.

7. Sözleşme taraflarının, Gümrük, polis, sağlık ve öteki benzeri formaliteleri basitleştirerek, uluslararası karayolu trafiğini kolaylaştırmak veya belirli bir sınır noktasındaki Gümrük idarelerinin ve noktalarının aynı yetkiye sahip olması ve aynı saatlerde açık kalmasını sağlamak için tek taraflı olarak veya ikili veya çok taraflı anlaşmalar kapsamında aldıkları veya alabilecekleri önlemlerin, işbu Konvansiyonun amacına uygun olduğu kabul edilecektir.

8. Bu Maddenin 3, 5 ve 7'nci bentlerindeki hiçbir husus, Sözleşme Tarafının kendi ülkelerindeki uluslararası trafikteki motorlu taşıtları, römorkları, motorlu bisikletleri ve bisikletleri, bunların sürücülerini ve yolcularını, ticari yolcu ve yük taşımaya ilişkin mevzuatlara, üçüncü taraf risklerine karşı sürücülerin sigortalanmasına ilişkin mevzuatlara, kendi Gümrük mevzuatına ve genel olarak karayolu trafiği dışındaki hususlarda kendi mevzuatlarına tabi olarak kabul etme hakkını etkilemeyecektir.

MADDE 4

Trafik İşaretleri ve sinyaller

Bu Konvansiyonla aynı gün Viyana'da imzaya açılan Karayolu Trafik İşaretleri ve Sinyalleri Konvansiyonuna Taraf olmayan bu Konvansiyonun Sözleşme Tarafları, aşağıdaki hususları taahhüt etmektedir:

(a) Kendi ülkelerinde uygulanan tüm trafik işaretleri, trafik sinyalizasyonu ve yatay işaretlemeler uyumlu bir sistem teşkil edecek ve kolaylıkla anlaşılabilir şekilde tasarlanacak ve yerleştirilecektir;

(b) İşaret tiplerinin sayısı kısıtlı olacak ve işaretler sadece yararlı oldukları kabul edilen yerlere yerleştirilecektir;

(c) Tehlike uyarı işaretleri, sürücülerini zamanında uyarmak için engellerden yeterli uzaklığa yerleştirilecektir;

(d) Aşağıdaki hususlar yasak olacaktır:

- (i) Trafik işareti veya cihazının maksadı ile ilgili olmayan bir işareti onu taşıyan yapıya veya diğer bir trafik kontrol cihazına takmak; ancak, Sözleşme Tarafları veya bunların kuruluşları, bilgilendirici işaretleri takmak üzere kar amacı gütmeyen bir kuruluşu yetkilendirdiği takdirde, bu kuruluşun ambleminin işaret veya kendi yapısı üzerinde görünmesine, işaretin kolay anlaşılmasını engellememesi kaydıyla, izin verilebilir;
- (ii) Trafik işaretleri veya diğer trafik kontrol cihazları ile karıştırılabilecek veya bunları daha az görünür veya etkisiz kılacak veya yol kullanıcılarını şaşırtacak veya trafik güvenliğine zararlı bir biçimde bunların dikkatini çekebilecek herhangi bir pano, ilan, işareti veya cihazı kurmak;
- (iii) Kaldırımlara ve yol kenarlarına yayaların, özellikle yaşlı veya engelli kişilerin hareketini gereksiz biçimde engelleyebilecek cihaz veya donanımı kurmak.

Bölüm II

KARAYOLU KURALLARI

MADDE 5

Trafik işaretleri ve sinyallerin durumu

1. Yol kullanıcıları; trafik işaretleri, trafik sinyalizasyonu ve yatay işaretlemeler ile belirtilen talimatlara, söz konusu talimatlar diğer trafik mevzuatları ile çelişiyor görünse bile, uyacaktır.
2. Trafik sinyalizasyonu ile verilen talimatlar, önceliği düzenleyen trafik işaretleri tarafından belirtilen talimatlar karşısında önceliğe sahip olacaktır.

MADDE 6

Yetkili görevliler tarafından verilen talimatlar

1. Yetkili görevliler trafiği yönettikleri esnada, gece ve gündüz belirli bir mesafede kolaylıkla fark edilebilir olacaktır.
2. Yol kullanıcıları trafiği yöneten yetkili görevlilerin tüm talimatlarına derhal uyacaktır.
3. İç mevzuatın, trafiği yöneten yetkili görevlilerce verilen talimatların aşağıdaki hükümleri kapsamı tavsiye edilmektedir:⁵

(a) Yukarı kaldırılmış kol: Bu hareket, emniyetle duramayacak olan sürücüler haricinde, tüm yol kullanıcıları için “dikkat, dur” anlamına gelecektir; ayrıca, bir kavşakta yapıldığında, bu hareket kavşak içinde bulunan sürücülerin durmasını zorunlu kılmayacaktır;

⁵ Ayrıca, bkz. Avrupa Anlaşması Eki, 5. madde.

(b) Yatay olarak kenarlara açılmış kol veya kollar; Bu hareket açılmış kol veya kolların karşısındaki herhangi bir istikametten yaklaşmakta olan bütün yol kullanıcıları için bir dur işaretidir. Bu hareketi yaptıktan sonra trafiği yöneten yetkili görevli kolunu veya kollarını indirebilir. Bu hareket, görevlinin önündeki ve aynı şekilde arkasındaki sürücüler içinde dur işaretidir.

(c) Yanıp-sönen kırmızı ışık: Bu işaret, ışığın yöneltildiği yol kullanıcıları için dur sinyali anlamına gelecektir.

4. Trafiği yöneten yetkili görevlilerin verdiği talimatlar; trafik işaretleri, trafik sinyalizasyonu ve yatay işaretlemeler ile verilen talimatlar ve trafik mevzuatları üzerinde önceliğe sahip olacaktır.

MADDE 7

Genel kurallar

1. Yol kullanıcıları, trafiği tehlikeye atacak veya engelleyecek, kişileri tehlikeye atacak veya kamu veya özel mülk zararı oluşturabilecek herhangi bir davranıştan kaçınacaktır.

2. İç mevzuatın; yol kullanıcılarının yola onu tehlikeli kılacak biçimde herhangi bir nesne veya eşya atarak, koyarak veya bırakarak veya yolda bir engelleme yaparak trafiği engellemeleri veya riske atılmalarını sağlaması tavsiye edilmektedir. Yol kullanıcıları, bir engel veya bu şekilde bir tehlikenin oluşumunu engelleyemedikleri takdirde, bunu mümkün olduğunca çabuk kaldırmak üzere gerekli adımları atacak ve derhal kaldıramadıkları takdirde, diğer yol kullanıcılarını varlıkları konusunda uyacaklardır.⁶

3. Sürücüler; yayalar, bisikletliler ve özellikle çocuklar, yaşlı kişiler ve engelliler gibi en savunmasız yol kullanıcıları ile ilgili olarak azami itinaı gösterecektir.

4. Sürücüler; kaçınmaları mümkün olduğu halde, karayolu kullanıcılarını veya yol çevresinde yaşayan kişileri, örneğin, gürültüye yol açarak veya toz veya duman yayarak rahatsız etmemeye dikkat edeceklerdir.

5. Emniyet kemerlerinin teçhizli olduğu koltuklarda oturmakta olan motorlu taşıt sürücülerini ve yolcuları için emniyet kemeri takılması, iç mevzuatta istisnalar tanınması dışında zorunludur.

⁷ Bkz. *dipnot*.

MADDE 8

Sürücüler

1. Hareket eden her taşıt veya taşıt katırı bir sürücüye sahip olacaktır.

2. İç mevzuatın; yük, koşun veya binek hayvanlarının ve girişte işaretlenmiş olabilecek özel alanlar dışında tek veya sürü halinde büyük baş hayvanlar veya küçükbaş hayvan sürülerinin de sürücüsü veya yönlendiren bir kişinin bulunmasını öngörmesi tavsiye edilmektedir.⁸

⁶ Ayrıca, bkz. Avrupa Anlaşması Eki, 6. madde.

⁷ Ek bent, Avrupa Anlaşması Ekinde yer almaktadır (bkz. 6. madde).

⁸ Ayrıca, bkz. Avrupa Anlaşması Eki, 7. madde.

3. Her sürücü gerekli fiziksel ve zihinsel kabiliyeti taşıyacak ve sürüş için uygun fiziksel ve zihinsel şarta sahip olacaktır.

4. Motor tahrikli bir taşıta ait her sürücü, taşıtın sürüşü için gerekli bilgi ve yeteneğe sahip olacaktır; ancak bu gereklilik iç mevzuata uygun olarak direksiyon eğitimi alan sürücülerin pratik yapma amacı ile araç kullanmalarını engellemeyecektir.

5. Her sürücü, her zaman taşıtını kontrol edebilecek veya hayvanlarını yönlendirebilecek durumda olacaktır.⁹

6. Bir taşıtın sürücüsü, her zaman sürüş dışındaki herhangi bir faaliyeti asgariye indirecektir. İç mevzuat taşıt sürücülerinin telefon kullanımı konusundaki kuralları koymalıdır. Her durumda, mevzuat, taşıt hareket halindeyken, bir motorlu taşıt veya motorlu bisiklet sürücüsünün cep telefonu kullanımını yasaklayacaktır.

¹⁰ Bkz. *dipnot*.

MADDE 9

Büyükbaş ve küçükbaş hayvan sürücüleri

İç mevzuatın, toplu haldeki hareketlerinin kolaylaştırılması için istisnalar tanınmış olması dışında, büyük ve küçükbaş hayvan sürülerinin trafiği engellemek için aralarında yeterli uzaklık bulunan makul boydaki kısımlara bölünmesini sağlaması tavsiye edilmektedir.¹¹

MADDE 10

Taşıt yolundaki konum¹²

1. İki öteki Devlet arasındaki sadece ve özellikle transit trafik tarafından kullanılan karayolları hariç olmak üzere, trafiğin yönü, bir Devletteki tüm yollarda aynı olacaktır.

¹³ Bkz. *dipnot*.

2. Taşıt yolu boyunca hareket eden hayvanlar, trafiğin yönüne uygun olarak mümkün olduğunca taşıt yolunun kenarına yakın konumda tutulacaktır.

3. Madde 7, 1'inci bent, Madde 11, 6'ncı bent hükümlerine aksi yöndeki hükümleri ve bu sözleşmenin öteki hükümleri saklı kalmak üzere, her taşıt sürücüsü, şartların izin verdiği ölçüde, taşıtını trafiğin istikametine uygun olarak taşıt yolunun kenarına yakın tutacaktır. Ancak, Sözleşme Tarafları veya bunların kuruluşları, yük taşıtlarının taşıt yolu üzerindeki konumuna ilişkin daha kesin kuralları öngörebilir.

4. Bir yolun iki veya daha fazla taşıt yolundan oluşması halinde, hiçbir sürücü trafiğin yönüne uygun olarak karşı yöndeki taşıt yolunu kullanmayacaktır.

⁹ Ayrıca, bkz. Avrupa Anlaşması Eki, 7. madde.

¹⁰ Ek bent, Avrupa Anlaşması Ekinde yer almaktadır (bkz. 7. madde).

¹¹ Ayrıca, bkz. Avrupa Anlaşması Eki, 8. madde.

¹² Ayrıca, bkz. Avrupa Anlaşması Eki, 9. madde.

¹³ Ek bent, Avrupa Anlaşması Ekinde yer almaktadır (bkz. 9. madde).

5. (a) Dört veya daha fazla şeride sahip iki yönlü taşıt yollarında, hiçbir sürücü trafiğin yönüne uygun olarak karşı yöndeki taşıt trafiğinin kullandığı şeritleri kullanmayacaktır.

(b) Üç şeride sahip iki yönlü taşıt yollarında, hiçbir sürücü trafiğin yönüne uygun olarak karşı yöndeki taşıt yolunun kenarında bulunan şeridi kullanmayacaktır.

6. Madde 11'e ait hükümler saklı kalmak şartıyla, ilave bir şerit bir işaretle belirtildiğinde, yavaş hareket eden taşıtların sürücüleri bu şeridi kullanacaktır.

MADDE 11

Geçme ve trafiğin konvoy halinde ilerlemesi

1. (a) Geçme yapan sürücüler trafiğin yönüne uygun olarak karşı trafiğin şeridinde bunu yapacaktır.

(b) Ancak sürücüler, geçecekleri sürücünün trafiğin istikametine uygun olan taşıt yolunun karşısındaki taşıt yoluna dönme niyetini gösteren bir işaret verdiği ve karayoluna bitişik bir mülke girmek veya bu tarafta durmak amacıyla başka bir yola girmek ve bu yöne dönmek için taşıtını veya hayvanlarını hareket ettirmişse, trafiğin istikametine uygun yöndeki taraftan geçeceklerdir.

(c) İç mevzuat, bisikletlilerin ve motorlu bisiklet sürücülerinin hareketsiz taşıtları veya bisiklet veya motorlu bisiklet dışında daha düşük hızlarda seyreden taşıtları, yeterli alanın mevcut olması kaydıyla, trafik yönüne karşılık gelen taraftan geçmelerine izin verebilir.

2. Geçiş yapmadan önce, her sürücü, Konvansiyonun Madde 7. 1'nci bent veya Madde 14 hükümleri saklı kalmak üzere, aşağıdaki hususları sağlayacaktır:

(a) Kendisini takip eden hiçbir sürücünün kendisini geçmeye başlamamasını;

(b) Aynı şeritte önünde yer alan sürücünün başka bir aracı geçmek üzere bir işaret vermediğini;

(c) Geçmeyi, özellikle gireceği şeridin yeterli bir mesafe boyunca boş olduğundan ve iki taşıtın göreceli hızlarının, geçmenin yeterince kısa bir süre içinde yapılmasına imkan vereceğinden emin olarak ve karşı istikametten gelen trafiği tehlikeye düşürmeden veya engellemeden yapabileceğini;

(d) Gelen trafiğe kapalı bir şeridin kullanılması haricinde, geçilen yol kullanıcılarına veya yol kullanıcılarına yönelik bir uygunsuzluk yaratmadan bu Konvansiyonun Madde 10, 3'ncü bendinde öngörülen konumu sürdürebilmesi.

3. Bu Maddenin 2'nci bendinin hükümleri gereğince, iki yönlü taşıt yollarında özellikle bir tepe üstüne yaklaşırken ve görüş yetersizliği olan dönemeçlerde, şeritler boylamasına yol işaretleri ile işaretlenmemişse geçme yapmak yasaktır ve geçme, gelen trafiğe kapalı olarak işaretlenmiş şeritleri terk etmeden yapılır.

4. Geçiş yaparken, sürücü, geçilen yol kullanıcıları veya yol kullanıcılarına yeterince geniş bir açıklık bırakacaktır.

5. (a) Bir sürücünün ilerlediği yönde akan trafik için en az iki şeridin ayrılmış olduğu taşıt yollarında, bu Konvansiyonun Madde 10, 3'ncü bendinde öngörülen konuma geri geldikten sonra, hemen veya kısa bir süre sonra, tekrar sollama yapmak zorunda olan bir sürücü, bu manevrayı yapabilmek için arkadan yaklaşımakta olan daha hızlı taşıtları gereksiz şekilde engellemeyeceğinden emin olması koşuluyla, ilk geçme manevrası için işgal etmiş olduğu şeritte kalabilecektir.

(b) Ancak, Sözleşme Tarafları veya onların kuruluşları, bisiklet, motorlu bisiklet, motosiklet ve bu Konvansiyonun anlamı dahilinde motorlu taşıt kabul edilmeyen taşıtların sürücülerine veya izin verilebilir azami ağırlığı 3,500 kilogramı aşan, tasarım itibarıyla saatte 40 km (25 mil) hızı aşamayan motorlu taşıtların sürücülerine, bu bendin hükümlerini uygulamama konusunda serbest olacaktır.¹⁴

6. Bu Maddenin 5 (a) bendi hükümleri geçerli olduğunda ve hem taşıtların hareket etmekte oldukları istikametteki trafiğe ayrılmış olan taşıt yolunun tamamını kapladıkları, hem de konvoyda önlerindeki taşıtın hızına eşit bir hızda gidebildikleri bir trafik yoğunluğu söz konusu olduğu durumlarda:

(a) Bu Maddenin 9'ncü bendi hükümleri saklı kalmak üzere, bir şeritteki taşıtların, başka bir şeritteki taşıtlardan daha hızlı hareket etmeleri, bu Madde anlamı içinde geçme olarak kabul edilmeyecektir;

(b) Trafiğin yönüne göre taşıt yolunun kenarına en yakın şeritte bulunmayan bir sürücü, şeridini sadece sağa veya sola dönmek veya park etmeye hazırlanmak için değiştirebilir. Ancak, bu şart, bu Maddenin 5 (b) bendi hükümlerinin uygulanmasından kaynaklanan iç mevzuata uygun olarak sürücüler tarafından gerçekleştirilen şerit değişikliklerine uygulanmaz.¹⁵

7. Bu Maddenin 5 ve 6'ncı bentlerinde tanımlanan şeritlerde hareket ederken, taşıt yollarındaki şeritler boyuna işaretlemelerle belirtilmişse, sürücülerin bu işaretlemeleri ortalayacak şekilde seyretmesi yasaktır.

8. Bu Maddenin 2'nci bendindeki hükümler ve Sözleşme Taraflarının veya kuruluşlarının kavşaklarda ve hemzemin geçitlerde taşıt geçmeye ilişkin öngörebilecekleri diğer kısıtlamalar saklı kalmak üzere, bir taşıtın sürücüsü, iki tekerli bisiklet, iki tekerli motorlu bisiklet veya yan sepetsiz iki tekerli motosiklet dışında bir taşıtı geçmeyecektir:

(a) Dönel kavşak dışında bir kavşakta veya hemen öncesinde, aşağıdaki durumlar haricinde:

- (i) Bu Maddenin 1 (b) bendinde öngörülen durumda;
- (ii) Geçmenin gerçekleştiği yolun kavşakta önceliğe sahip olduğu durumlarda;
- (iii) Kavşaktaki trafiğin yetkili bir görevli veya trafik sinyalizasyonu ile yönlendirildiği durumda;

¹⁴ Ayrıca, bkz. Avrupa Anlaşması Eki, 10. madde.

¹⁵ Ayrıca, bkz. Avrupa Anlaşması Eki, 10. madde.

(b) Bariyer veya yarım bariyerle teçhiz edilmemiş hemzemin geçitte veya hemen öncesinde, karayolu trafiğinin, taşıtların hareketi için olumlu sinyal veren trafik sinyalizasyonu ile düzenlendiği durumlarda, Sözleşme Tarafları veya bunların kuruluşları geçişe izin verme konusunda serbesttir.¹⁶

9. Bir taşıt, yatay veya dikey trafik işaretleri ile işaretlenmiş bir yaya geçidine yaklaşan veya yaya geçidinin hemen öncesinde duran veya yaya geçidinde bulunan bir yaya olması durumunda, derhal durmasına imkan tanıyan en düşük hızda bulunan bir taşıtı geçmesi yasaktır. Bu bentte yer alan hiçbir ifade, Sözleşme taraflarını veya kuruluşlarını, bir yaya geçidine olan belirli bir mesafede geçmeyi yasaklamaktan veya böyle bir yaya geçidinden hemen önce durmuş olan başka bir taşıtı geçmeye hazırlanan bir taşıtın sürücüsü için daha ciddi şartlar uygulamaktan ahkoyduğu şeklinde yorumlanmayacaktır.

10. Kendisini takip eden bir sürücünün kendisini geçeceğini algılayan bir sürücü, bu Konvansiyonun Madde 16, 1 (b) bendinde verilen durum haricinde, trafiğin yönüne uygun olarak taşıt yolunun kenarına yakın duracak ve hızlanmaktan kaçınacaktır. Taşıt yolunun darlığı, profili veya durumu nedeniyle, bununla birlikte karşı yönden gelen trafiğin yoğunluğu dikkate alınarak, yavaş veya ağır veya belirli bir hız sınırına uyması zorunlu olan bir taşıt, kolaylıkla ve emniyetli bir biçimde geçilemiyorsa, bu tür taşıtın sürücüsü yavaşlayacak ve gerekirse kendisini takip eden taşıtların kendisini geçmesine izin vermek amacıyla mümkün olduğunca kenara çekilecektir.

11.¹⁷ (a) Sözleşme Tarafları veya bunların kuruluşları, tek yönlü taşıt yollarında ve meskun alanlarda en az iki şeridinin meskun alanlar dışında da üç şeridinin aynı yöndeki trafiğe tahsis edildiği ve uzunlamasına işaretlerle belirtilmiş olduğu iki yönlü taşıt yollarında aşağıdakileri temin edecektir:

- (i) Trafiğin yönüne uygun olarak, bir şeritteki taşıtların diğer şeritteki taşıtları geçmesine izin vermek;
- (ii) Bu Konvansiyonun Madde 10, 3'ncü bent hükümlerini uygulanamaz kılmak;

şeritlerin değiştirilmesi olasılığına dair yeterli kısıtlamaların bulunması kaydıyla;

(b) Bu bendin altı bent (a) kapsamına atıfta bulunulan durumda, bu Maddenin 9'ncü bendinin hükümleri saklı kalmak üzere, belirtilen sürüş davranışı, bu Konvansiyonun anlamı dahilinde geçme olarak değerlendirilmeyecektir.

MADDE 12

Karşı yönden gelen trafiğin geçişi

1. Bir sürücü, karşı yönden gelen araçların yanından geçerken yanda yeterli mesafe bırakacak ve gerektiği takdirde trafiğin istikametine uygun olarak taşıt yolunun kenarına yaklaşacaktır. Bunu yaparken ilerlemesinin bir engel veya başka karayolu kullanıcılarının varlığı nedeniyle engellendiğini görmesi durumunda yavaşlayacak ve gerektiği takdirde durarak karşıdan gelen karayolu kullanıcı veya kullanıcılarının geçmesine izin verecektir.

2. Karşı yönden gelen taşıtların geçmesinin imkansız veya güç olduğu dağ yollarında veya dağ yollarına benzeyen dik yollarda taşıtların hızı ve konumu dikkate alındığında; taşıtın önünde bir cep olması, tırmanmakta olan bu taşıtın bu cebe yanaşması, iki taşıttan birinin geri gitmesini önleyecek şekilde taşıtların karayolunun bir kenarına yanaşabilmesini sağlayacak cep düzenlemeleri bulunması dışında; yokuş aşağı giümekte olan taşıtın sürücüsü, tırmanmakta olan taşıtın geçmesine izin vermek için yolun kenarına yanaşacaktır. Karşılaşan iki taşıttan birinin geçişi mümkün kılacak şekilde geri giümek zorunda olması halinde, bu manevra, yokuş yukarı tırmanmakta olan taşıtın sürücüsü

¹⁶ Ayrıca, bkz. Avrupa Anlaşması Eki, 10. madde.

¹⁷ Ayrıca, bkz. Avrupa Anlaşması Eki, 10. madde.

tarafından açıkça daha kolay yapılabilir olması durumu haricinde, yokuş aşağı gitmekte olan taşıtın sürücüsü tarafından yapılacaktır. Ancak, Sözleşme tarafları veya bunların kuruluşları, belirli taşıtlar veya belirli karayolları veya karayolu kesimleri için, bu bentte belirtilenlerden farklı olan özel kurallar uygulayabilirler.¹⁸

MADDE 13

Hız ve taşıtlar arasındaki mesafe

1. Her taşıt sürücüsü, taşıtını gerekli ve uygun dikkati gösterebilecek ve her zaman kendisinden beklenen bütün manevraları yapabilecek şekilde kontrol altında tutacaktır. Taşıtının hızını ayarlarken, kendi görüş mesafesi içinde ve her türlü öngörülebilir engelden önce taşıtını durdurabilmek için koşullara; özellikle arazinin, karayolunun, taşıtının ve yükünün durumuna, hava koşullarına ve trafiğin yoğunluğuna devamlı olarak dikkat edecektir. Koşullar gerektirdiğinde, özellikle görüş mesafesi yeterli olmadığında yavaşlayacak ve gerektiğinde duracaktır.¹⁹

2. İç mevzuatta, bütün karayolları için azami hız sınırları belirtilecektir. İç mevzuat ayrıca özellikle ağırlıkları veya yükleri nedeniyle belirli tehlike oluşturan belirli sınıflardaki taşıtlara uygulanacak özel hız sınırlarını belirleyecektir. İç mevzuat, bazı sürücü sınıfları, özellikle yeni sürücüler için benzeri hükümler içerebilir.

3. 2'nci bendinin birinci cümlesinde ortaya konan hükümler, Madde 34, 2'nci bent içinde atıfta bulunulan geçiş öncelikli taşıtların sürücülerine veya iç mevzuatta bu şekilde değerlendirilen taşıtların sürücülerine uygulanmayabilir.

4. Hiç bir sürücü, haklı bir neden yokken anormal şekilde yavaş giderek öteki taşıtların normal ilerlemesini engellemeyecektir.

5. Başka bir taşıtın arkasında seyretmekte olan bir taşıtın sürücüsü, öndeki taşıtın aniden yavaşlaması veya durması halinde çarpışmayı önlemek için yeterli mesafe bırakacaktır.

[önceki 5. bent çıkarılmıştır]

6.²⁰ Meskun mahaller dışında geçmenin kolaylaştırılması amacıyla, 3,500 kg'nin üzerinde azami ağırlığa sahip olan taşıtlar veya toplam uzunluğu 10 m. den fazla taşıt veya taşıt katarlarının sürücülerini, geçme sırasında veya geçmeye hazırlanıyor olmaları dışında, kendilerini geçmekte olan öteki taşıtların tehlikesiz bir şekilde geçilen taşıtın önündeki boşluğa girebilmesi için önlerindeki motor tahrikli taşıtlarla aralarında uygun mesafe bırakacaklardır. Ancak, bu hüküm, geçmenin yasak olduğu durumlarda veya trafiğin çok yoğun olması halinde uygulanmaz. Buna ilaveten:

¹⁸ Ayrıca, bkz. Avrupa Anlaşması Eki, 11. madde.

¹⁹ Ayrıca, bkz. Avrupa Anlaşması Eki, 12. madde.

²⁰ Ayrıca, bkz. Avrupa Anlaşması Eki, 12. madde.

(a) Yetkili makamlar, belirli sınıflardaki taşıtları bu hükümden muaf tutabilirler veya bu hükmü ilgili istikametteki trafiğe iki şeridin tahsis edilmiş olduğu karayollarında uygulamayabilirler,

(b) Sözleşme Tarafları ve bunların kuruluşları, ilgili taşıtın özellikleri bağlamında bu bentte verilenlerden farklı rakamları öngörebilir.

MADDE 14

Manevraları düzenleyen genel kurallar

1. Park edilmiş taşıtların bulunduğu bir sıradan çıkmak veya girmek, taşıt yolu üzerinde sağa veya sola geçmek veya başka bir karayoluna veya bu karayoluna bitişik bir mülke girmek için sağa veya sola dönmek gibi bir manevra yapmak isteyen bir sürücü, ilk olarak bunu; arkasında veya önünde seyretmekte veya kendisini geçmek üzere olan öteki karayolu kullanıcılarını tehlikeye atma riski olmadan ve onların konumlarını, istikametlerini ve hızlarını dikkate alarak yapabileceğinden emin olmalıdır.²¹

2. Bir U dönüşü yapmak veya geriye dönmek isteyen bir sürücü öncelikle, bu manevrayı diğer yol kullanıcılarını tehlikeye atmadan veya engellemeden yapmayı sağlayacaktır.

3. Sürücü dönmeden veya yana doğru hareketi gerektiren bir manevra yapmadan önce, taşıtındaki sinyal lambası veya lambaları ile veya bu olmadığı takdirde mümkünse kolu ile uygun bir işaret vererek niyeti konusunda açık ve yeterli uyarıda bulunacaktır. Sinyal lambası veya lambaları ile verilen uyarının verilmesine, manevra boyunca devam edilecek ve manevra tamamlandığında son verilecektir.

MADDE 15

Toplu taşıma hizmetleri veren araçlar ile ilgili özel kurallar

İç mevzuatın, meskun mahallerde, toplu taşıma araçlarının hareketinin kolaylaştırılması için öteki taşıtların sürücülerinin, bu Konvansiyonun Madde 17, Bent 1 hükümlerine tabii olarak toplu taşıma araçlarının işaretli otobüs duraklarından hareket etmek için gerekli manevrayı yapabilmeleri için yavaşlamalarını veya gerektiği takdirde durmalarını öngörmesi tavsiye edilmektedir.²² Sözleşme Tarafları veya bunların kuruluşları tarafından bu şekilde belirtilen hükümler, hiç bir şekilde toplu ulaşım araçlarının sürücülerinin, hareket etme niyetleri konusunda sinyal lambaları ile uyarıda bulunduktan sonra bir kaza riskinden kaçınmak için gerekli önlemleri alma konusundaki görevlerini etkilemez.

MADDE 16

Yön değişikliği

1. Diğer bir yola girme veya yolun kenarındaki bir mülke girme amacıyla sağa veya sola dönmeden önce, bir sürücü, Konvansiyonun Madde 7. 1'nci bent veya Madde 14 hükümleri saklı kalmak üzere aşağıdaki hususları temin edecektir:

²¹ Ayrıca, bkz. Avrupa Anlaşması Eki, 13. madde.

²² Ayrıca, bkz. Avrupa Anlaşması Eki, 14. madde.

(a) Trafik yönüne uygun tarafa dönmek istediği takdirde, bu yöne uygun olarak taşıt yolunun mümkün olduğunca kenarına yaklaşacak ve mümkün olduğunca dar bir kavisle dönüşü yapacaktır;

(b) Diğer tarafa dönmek isterse ve Sözleşme Tarafları veya bunların kuruluşlarının bisiklet ve motorlu bisikletlerin uygulamaya koyabileceği öteki hükümlere tabii olarak, iki yönlü bir taşıt yolu olması halinde taşıt yolunun merkez hattına veya tek yönlü bir taşıt yolu ise trafiğin istikametine uygun olan tarafın karşı tarafındaki kenara mümkün olduğu ölçüde yaklaşacak ve başka bir iki yönlü karayoluna girmek istediği takdirde, trafiğin istikametine uygun olan tarafta söz konusu öteki karayolunun taşıt yoluna girecek şekilde dönüşünü yapacaktır.

2. Sürücü, yön değiştirirken, yayalara ilişkin bu Konvansiyonun 21'nci madde hükümleri saklı kalmak üzere, taşıt yolunu veya terk etmeye hazırlandığı yolun diğer kısımlarını geçmekte olan yol kullanıcılarına izin verecektir.

MADDE 17

Yavaşlama

1. Bir taşıt sürücüsü, güvenlik nedenleriyle gerekmediği takdirde, ani fren yapmayacaktır.

2. Büyük ölçüde yavaşlama niyetinde olan her sürücü, yavaşlamasının ani bir tehlikeden kaynaklanması dışında ilk olarak bunu, öteki sürücüleri tehlikeye atmadan veya gereksiz şekilde rahatsız etmeden yapabileceğinden emin olmalıdır. Ayrıca, kendisini izleyen hiç bir taşıt olmadığından veya izleyen taşıtın çok geride olduğundan emin olması dışında kolu ile uygun bir işaret yaparak niyeti konusunda açık ve zamanında uyarıda bulunacaktır. Ancak, bu hüküm, yavaşlama uyarısının, bu Konvansiyonun 31'nci bent, Ek 5 kapsamında belirtilen taşıtın stop lambaları ile verilmişse uygulanmaz.

MADDE 18

Kavşaklar ve yol verme zorunluluğu

1. Bir kavşağa yaklaşan her sürücü, yerel şartlara uygun olabilecek şekilde ilave bir özen gösterecektir. Taşıtların sürücüleri, özellikle geçiş üstünlüğüne sahip olan taşıtlara izin vermek için durabilecek bir hızda seyredeceklerdir.

2. Bir patikadan veya toprak yoldan patika veya toprak olmayan bir yola çıkmakta olan her sürücü, bu yol üzerinde hareket etmekte olan taşıtlara yol verecektir. Bu Maddenin amaçları için "patika" ve "toprak yol" terimleri iç mevzuatta tanımlanabilir.

3. Yol kenarında bulunan bir mülkten yola çıkan her sürücü o yolda hareket eden yol kullanıcılarına yol verecektir.²³

²³ Ayrıca, bkz. Avrupa Anlaşması Eki, 15. madde.

4. Bu Maddenin 7'nci bent hükümlerine tabi olarak;

(a) Trafiğin sağdan aktığı Devletlerde, bir taşıt sürücüsü bu Maddenin 2'nci bendinde ve bu Konvansiyonun Madde 25, 2 ve 4'ncü bentlerinde belirtilen kavşakların dışındaki kavşaklarda, sağdan yaklaşan taşıtlara yol verecektir.

(b) Sınırları dahilinde trafiğin soldan aktığı Sözleşme Tarafları veya bunların kuruluşları, uygun gördükleri şekilde kavşaklarda geçiş hakkını düzenlemekte serbesttir.²⁴

5. Bir sürücü, trafik sinyalizasyonu izin verse bile, trafiğin muhtemelen kavşakta durmak zorunda bırakacak ve bunun sonucunda diğer doğrultudaki trafiği engellemesine yol açacak kadar yoğun olması halinde kavşağa girmeyecektir.

6. Trafiğin, ışıklı trafik işaretleriyle düzenlendiği bir kavşağa girmiş olan bir sürücü, açık yönde hareket etmekte olan öteki karayolu kullanıcılarının ilerlemesini engellememesi koşulu ile ilerlemek istediği istikamette yolun açılmasını beklemeden kavşağı terk edebilir.

7. Ray üzerinde hareket etmeyen taşıt sürücüleri, ray esaslı taşıtlara yol verecektir.

²⁵ Bkz. dipnot.

MADDE 19

Hemzemin geçitler

Yol kullanıcıları, hemzemin geçitlere yaklaşırken ve bunları geçerken ilave itina gösterecektir. Özellikle;

(a) Her taşıt sürücüsü ortalama bir hızda sürüş yapacaktır;

(b) Bir ışık sinyali veya ses sinyali tarafından verilen duruş talimatına uymaya yönelik zorunluluk saklı kalmak üzere, hiçbir yol kullanıcısı, bariyer veya yarım bariyerlerin yolu kapattığı veya kapatmaya başladığı veya yarım bariyerlerin kaldırılmakta olduğu sırada hemzemin geçitlere girmeyecektir;

(c) Bir hemzemin geçitte, bariyer, yarım bariyer veya ışıklı işaretler bulunmadığı takdirde, hiçbir yol kullanıcısı ray esaslı bir taşıtın yaklaşmadığından emin olmadıkça hemzemin geçide girmeyecektir;

(d) Bir sürücü, öncelikle hemzemin geçit üzerinde durmak zorunda kalmayacağından emin olmadan hemzemin geçide girmeyecektir;

(e) Hiçbir yol kullanıcısı hemzemin geçidi geçerken oyalanmayacaktır; bir taşıtın durmak zorunda kalması halinde, sürücüsü taşıtı ray dışına çıkarmaya çalışacak ve yapamadığı takdirde, derhal ray esaslı taşıtların sürücülerinin zamanında tehlike hakkında bilgilendirilmesini sağlayacaktır.

²⁴ Ayrıca, bkz. Avrupa Anlaşması Eki, 15. madde.

²⁵ Ek bent, Avrupa Anlaşması Ekinde yer almaktadır (bkz. 15. madde).

MADDE 20

Yayalara uygulanabilir kurallar

1. Sözleşme Tarafları veya onların kuruluşları, taşıt yolu üzerindeki yaya trafiğinin tehlike yarattığı veya araç trafiğini engellediği durumlar haricinde, bu Maddedeki hükümleri uygulamamakta serbesttir.²⁶

2. Taşıt yolu kenarında, yayalar için kaldırım (trotuar) veya uygun banketler bulunuyorsa, yayalar bunları kullanacaktır. Ancak, gerekli tedbirleri aldıkları takdirde;

(a) Büyük objeleri iten veya taşıyan yayalar, kaldırımında veya bankette yürüyerek diğer yayaları ciddi bir biçimde rahatsız etmeleri halinde, taşıt yolunu kullanabilirler.

(b) Sorumlu bir kişi tarafından yönlendirilen veya bir tören geçidi yapan bir grup yaya taşıt yolunda yürüyebilir.

²⁷ Bkz. *dipnot*.

3. Kaldırımları veya banketleri kullanmak mümkün değilse veya hiçbiri yoksa, yayalar taşıt yolunda yürüyebilir; bisiklet hattı bulunan ve trafik yoğunluğunun izin verdiği durumlarda yayalar bisiklet hatında yürüyebilir, ancak bunu yaparak bisiklet ve motorlu bisiklet trafiğini engelleyemezler.

4. Bu maddenin 2'nci ve 3'ncü bentleri doğrultusunda, taşıt yolunda yürüyen yayalar taşıt yolunun mümkün olduğunca kenarına yanaşacaktır.²⁸

5. İç mevzuatın aşağıdakileri sağlaması önerilir: taşıt yolunda yürüyen yayalar, bu kendilerini tehlikeye atmadığı sürece yolun, trafiğin akış istikametinin zıttı istikamette olan tarafında yürümelidirler. Ancak, bisiklet, motorlu bisiklet veya motosiklet iten veya başlarında kendilerinden sorumlu bir kişi tarafından yönlendirilen veya bir katile oluşturan gruplar her durumda yolun, trafiğin akış istikametine uygun olan tarafında yürümelidir. Taşıt yolunda yürüyen yayalar katile oluşturmadıkları takdirde, geceleri veya görüş mesafesinin az olduğu zamanlarda veya araç trafik yoğunluğunun öyle gerektirdiği durumlarda gündüzleri, mümkün olduğunca tek sıra halinde yürüyeceklerdir.²⁹

6. (a) Bir taşıt yolunu geçmek isteyen yayalar, etrafi kontrol etmeden taşıt yoluna adım atmayacaktır; yakın bir yerde varsa yaya geçidini kullanacaklardır.

(b) Taşıt yolu üzerinde işaretleme ile belirlenmiş bir yaya geçidinden geçmek amacıyla:

(i) Yaya geçidi, yayalar için sinyalizasyon ile teçhiz edilmişse, yayalar bu tür ışıkların verdiği talimatlara uyacaktır;

²⁶ Ayrıca, bkz. Avrupa Anlaşması Eki, 16. madde.

²⁷ Ek bent, Avrupa Anlaşması Ekinde yer almaktadır (bkz. 16. madde).

²⁸ Ayrıca, bkz. Avrupa Anlaşması Eki, 16. madde.

²⁹ Ayrıca, bkz. Avrupa Anlaşması Eki, 16. madde.

(ii) Yaya geçidi, yayalar için sinyalizasyonla teçhiz edilmemiş ise; ancak trafik, taşıt trafiği için sinyalizasyon veya yetkili bir görevli tarafından yönlendiriliyorsa; trafik sinyalizasyonu veya yetkili görevlinin araçların geçebileceğini belirttiği durumlarda, yayalar taşıt yoluna adım atmayacaklardır;

(iii) Diğer yaya geçitlerinde, yayalar yaklaşan taşıtların mesafe ve hızını dikkate almadan taşıt yoluna adım atmayacaktır.

(c) Taşıt yolunu, işaretlemeler ile belirtilen bir yaya geçidi dışında başka bir noktadan geçmek için yayalar, taşıt trafiğine engel olmadığına emin olmadan taşıt yoluna adım atmayacaktır.³⁰

(d) Yayalar bir taşıt yolunu geçmeye başladıklarında, gereksiz biçimde uzun güzergâhı seçmeyecek, oyalanmayacak veya durmayacaktır.

7. Ancak, Sözleşme Tarafları veya bunların kuruluşları taşıt yolunu geçen yayalara ilişkin daha katı şartlar uygulayabilir.

MADDE 21

Sürücülerin yayalara yönelik davranışı

1. Her sürücü yayaları tehlikeye atabilecek davranışlardan kaçınacaktır.

2. Bu Konvansiyonun Madde 7. 1'nci bent, Madde 11. 9'ncü bent, Madde 13 1'nci bent hükümleri saklı kalmak üzere, taşıt yolunda işaretlemeler ile belirtilen bir yaya geçidinin bulunduğu durumlarda:

a) Eğer araç trafiği o yaya geçidinde trafik ışıklarıyla veya yetkili bir memur tarafından düzenleniyorsa, ilerlemesi yasak olan sürücüler yaya geçidine veya yaya geçidi çizgilerine kısa bir mesafe kala durmalıdırlar. İlerlemelerine izin verildiğinde de geçmekte olan yayaları engellememeli veya önlerini kapamamalıdır; dönüş yapıkları yolun girişinde yaya geçidi bulunan sürücüler, geçitten yavaşça geçmeli ve gerekliyse tamamen durup halen geçmekte olan veya geçmeye hazırlanan yayalara yol vermelidirler;

(b) Taşıt trafiğinin, trafik sinyalizasyonu veya yetkili bir görevli tarafından yönlendirilmediği yaya geçitlerinde, sürücüler geçidi kullanan veya kullanmak üzere olan yayaları tehlikeye atmayacak derecede yavaş bir hızda geçide yaklaşacaktır; gerekirse, bu tür yayaların geçmelerine izin vermek üzere duracaktır.

3. Bu Maddeye ait hiçbir hüküm, Sözleşme taraflarını veya bunların kuruluşlarını aşağıdakileri yapmaktan alıkoyduğu şeklinde yorumlanamaz:³¹

³⁰ Ayrıca, bkz. Avrupa Anlaşması Eki, 16. madde.

³¹ Ayrıca, bkz. Avrupa Anlaşması Eki, 17. madde.

Bu Sözleşme'nin 20. Maddesinde belirlenen şartlara göre; yayalar taşıt yolu üzerinde işaretlemeler ile belirtilen bir yaya geçidini geçerken veya geçmek üzere olduğu tüm durumlarda, taşıtların sürücülerinin durmasını zorunlu kılmak, veya

işaretlemelerle belirtilmiş bir yaya geçidi olmadığı halde, bir kavşakta veya kavşağın çok yakınındaki bir noktadan geçmekte olan yayaların geçişini engellemelerini yasaklamak.

4. Durak olduğu belirlenmiş bir yerde bulunan toplu taşıma aracını trafiğin akışına uygun şekilde geçmeye niyetlenen sürücüler yavaşlamalı ve gerekirse yolcuların araca binip inebilmelerine imkan vermek için tamamen durmalıdır.

³² Bkz. dipnot.

MADDE 22

Taşıt yolundaki trafik adaları

Bu Konvansiyonun 10'ncu madde hükümleri saklı kalmak üzere, bir sürücü seyahat ettiği taşıt yoluna kurulan trafik adalarının, direklerin ve diğer cihazların solundan veya sağından aşağıdaki durumlar haricinde geçebilir:

(a) Trafik adası, direk veya cihazın geçilecek tarafının bir işaretle belirtilmesi halinde;

(b) Trafik adasının, direğin veya cihazın iki yönlü bir taşıt yolunun merkez hattında bulunması durumunda; bu durumda sürücü trafiğin yönüne karşılık gelen taraftan refüj, direk veya cihazı geçecektir.

MADDE 23

Duraklama ve park etme

1. Meskun mahal alanları dışında, duran veya park halindeki taşıtlar ile duran hayvanlar, taşıt yolunun mümkün olduğunca dışında duracaktır. Bunlar, meskun mahal alanı dışında ve içinde, bisiklet yollarında, bisiklet şeritlerinde, otobüs şeritlerinde, atlı sürücüler için ayrılmış yollarda, yürüyüş yollarında, kaldırımlarda veya özellikle yaya trafiği için ayrılan kesimlerde, yürürlükteki iç mevzuatın izin verdiği durumlar haricinde durmayacaktır.

2. (a) Taşıt yolunda durdurulan hayvanlar veya parkeden taşıtlar mümkün olduğunca taşıt yolunun kenarına yakın bir noktada bırakılacaktır. Sürücüler, araçlarını taşıt yolunda kendilerine göre trafiğin akışına uygun kısmı haricinde kalan yerlerde bırakmamalıdır; ancak, trafik yönüne uygun tarafta duraklama veya park etme ray hatlarının bulunması nedeniyle engellendiğinde, karşı tarafta duraklama veya park etmeye izin verilecektir. Bundan başka, Sözleşme Tarafları ve bunların kuruluşları:

³² Ek bent, Avrupa Anlaşması Ekinde yer almaktadır (bkz. 17. madde).

- (i) Trafik akış yönüne uygun tarafta duruşun yol işaretleriyle yasaklandığı durumlar gibi bazı koşullarda, yolun herhangi bir tarafında duraklama ve park etmeyi yasaklamadan kaçınılabilir;
- (ii) Tek yönlü taşıt yollarında, trafiğin kâkış yönüne uygun taraf yerine diğer tarafta duraklama veya park etmeye izin verebilir;
- (iii) Taşıt yolunun ortasında özel olarak işaretlenmiş yerlerde, duraklamaya ve park etmeye izin verebilir;

(b) İç mevzuatın aksini belirttiği durumların dışında; iki tekerlekli bisikletler, iki tekerlekli motorlu bisikletler ve iki tekerlekli yan sepetsiz motosikletler dışında kalan araçlar, taşıt yolunda yan yana duraklamayacak veya park etmeyeceklerdir. Yerleşim planı başka bir düzenlemeye izin vermediği takdirde, duraklayan veya park eden araçlar taşıt yolunun kenarına paralel olarak bırakılacaktır.³³

3. (a) Bir taşıtın, taşıt yolunun aşağıda belirtilen kesimlerinde duraklama veya park etmesi yasaklanacaktır.³⁴

- (i) Yaya geçitlerinde, bisikletlilere ayrılmış geçitlerde ve hemzemin geçitlerde;
- (ii) Tramvayların veya trenlerin hareketini engelleyebilecek şekilde, yol üzerindeki veya bu tür raylara yakın tramvay veya demiryolu raylarında; ayrıca Sözleşme Taraflarının veya bunların kuruluşlarının aksini öngörme olasılığına tabi olarak, kaldırımlarda ve bisiklet hatlarında;

³⁵ Bkz. dipnot.

(b) Bir taşıtın tehlike teşkil edebileceği herhangi bir noktada duraklama veya park etmesi yasaklanacaktır, özellikle:

- (i) Bu tür alanların özellikle işaretlenmesi haricinde, üstgeçit altlarında ve tünellerde;
- (ii) Taşıt yolunun tepe üstlerine yakın yerlerinde, söz konusu yol kesiminde aracın hızına bağlı olarak, taşıtın güvenli bir geçiş yapamayacağı kadar görüş mesafesinin kısıtlı olduğu dönemeçlerde,
- (iii) Bu benden (b) (ii) alt bendinin uygulanmadığı ancak taşıt yolunda, duraklayan veya park eden araca aynı taraftan yaklaşan taşıtların geçmesinin yasak olduğu geçme yasağı çizgisi ile taşıt arasındaki genişliğin 3 m.den az olduğu yerlerde;
- (iv) Taşıtın yolu kullanan diğer yol kullanıcılarının trafik işaretlerini ve trafik sinyalizasyonunu görmelerini engelleyeceği her yer;
- (v) Yavaş hareket eden taşıtlar için bir işaretle belirtilen ilave bir şerit üzerinde;

³³ Ayrıca, bkz. Avrupa Anlaşması Eki, 18. madde.

³⁴ Ayrıca, bkz. Avrupa Anlaşması Eki, 18. madde.

³⁵ Ek bent, Avrupa Anlaşması Ekinde yer almaktadır (bkz. 18. madde).

- (c) Bir taşıtın aşağıdaki durumlarda taşıt yolunda park etmesi yasaklanacaktır:
- (i) İç mevzuat tarafından öngörülen mesafeler dahilinde; hemzemin geçitlere, kavşaklara, otobüs, trolleybüs ve demiryolu taşıt duraklarına yaklaşırken;³⁶
 - (ii) Mülklere ait taşıt girişleri önlerinde;
 - (iii) Park eden taşıtın, düzgün biçimde park etmiş diğer bir taşıta erişimi engellediği veya diğer taşıtın çıkmasını önlediği herhangi bir yer;
 - (iv) Üç şeritli taşıt yollarının orta şeridinde ve meskûn mahal dışında uygun işaretlerle öncelikli yol olarak işaretlenen taşıt yollarında.
 - (v) *[çıkarılmıştır]*

4. Bir sürücü, herhangi bir kazayı önlemek için gerekli tedbirleri almaksızın kendi taşıtı veya hayvanlarını terk etmeyecek ve motorlu taşıtının izinsiz kullanımını engellemek amacıyla uygun tedbirleri alacaktır.

5.³⁷ İç mevzuatın aşağıdaki hususları sağlaması tavsiye edilmektedir: İki tekerlekli motorlu bisiklet veya iki tekerlekli sepetsiz motosiklet dışında kalan her motor tahrikli taşıt ve çekicili veya çekicisiz tüm römorklar, aşağıdaki durumlarda yerleşim alanları dışında bir taşıt yolunda hareket etmeden durduklarında, en azından bir adet gerekli donanımı uygun bir noktaya yerleştirerek yaklaşan sürücülerini yeterli bir mesafeden uyaracaktır:

- (a) Yaklaşan sürücülerin, taşıt yolunda geceleyin hareketsiz halde bulunan taşıtın teşkil ettiği engeli zamanında fark edemeyeceği şartlarda;
- (b) Sürücünün duruşun yasak olduğu yerde taşıtını durdurmak zorunda kaldığı diğer durumlarda.

6. Bu maddedeki hiç bir hüküm, Sözleşme Taraflarını veya bunların kuruluşlarını duran ve park halindeki bisiklet ve motorlu bisikletlere ilişkin hükümleri veya duran ve park halindeki bisiklet ve motorlu bisikletlere ilişkin münferit hükümleri uygulamaya sokmalarına engel oluyor şeklinde yorumlanmayacaktır.

³⁶ Bkz. *dipnot*.

MADDE 24

Kapıların açılması

Diğer yol kullanıcılarını tehlikeye atmadığından emin olmaksızın bir taşıtın kapısını açmak, açık bırakmak veya taşıttan inmek yasaklanmalıdır.

³⁶ Ayrıca, bkz. Avrupa Anlaşması Eki, 18. madde.

³⁷ Ayrıca, bkz. Avrupa Anlaşması Eki, 18. madde.

³⁸ Ek bent, Avrupa Anlaşması Ekinde yer almaktadır (bkz. 18. madde).

MADDE 25

Otoyollar ve benzer yollar

1.³⁹ Otoyollarda, iç mevzuat tarafından öngörülmüşse, özel yaklaşım yollarında ve otoyollara giriş ve çıkışlarda;

(a) Yolun kullanımı, yayalara, hayvanlara, bisikletlere, motosiklet olarak değerlendirilmediği takdirde motorlu bisikletlere ve motorlu taşıtlar ile bunların römorkları dışındaki tüm taşıtlara, tasarımları nedeniyle düz yolda iç mevzuat tarafından belirlenen hıza erişemeyen motorlu taşıtlara veya motorlu taşıt römorklarına yasak olacaktır;

(b) Sürücülerin aşağıdakileri yapması yasak olacaktır:

(i) İşaretli park alanları dışında bir yerde taşıtlarını durdurmak veya park etmek; bir taşıt durmak zorunda kalırsa, sürücüsü bunu taşıt yolundan ve kenarından çıkarmaya çalışmalı ve bunu yapamadığı takdirde, aracın varlığını yaklaşan sürücülere belli bir uzaklıktan zamanında bildirerek onları uyarmalıdır;

(ii) U-dönüşü yapmak, geri geri gitmek ve iki taşıt yolunu bağlayan geçiş yerleri dahil olmak üzere yolun ortasındaki bölme şeridinin üzerinden gitmek.

⁴⁰ Bkz. dipnot.

2. Bir otoyola çıkan sürücüler, otoyolda seyahat eden taşıtlara yol verecektir. Bir hızlanma şeridi bulunuyorsa, bunu kullanacaklardır.

3. Bir otoyolu terk eden sürücü, doğru zamanda otoyol çıkışına yönelik trafik şeridine yönelecek ve eğer varsa, en kısa zamanda yavaşlama şeridine girecektir.

⁴¹ Bkz. dipnot.

4. Bu Maddenin 1. 2. ve 3'ncü bentlerinin uygulanması maksadıyla, uygun bir şekilde işaretlenen, motorlu taşıt trafiği için ayrılan ve yol boyunca mülklere giriş veya çıkış sağlanmayan diğer yollar, otoyol olarak kabul edilecektir.⁴²

MADDE 25 ek 2

Özel yol işaretleri ile belirtilen tünellere ilişkin özel düzenlemeler

Özel yol işaretleriyle belirtilen tünellerde, aşağıdaki kurallar uygulanacaktır:

1. Tüm sürücülerin aşağıdakileri yapması yasaktır:

³⁹ Ayrıca, bkz. Avrupa Anlaşması Eki, 19. madde.

⁴⁰ Ek bent, Avrupa Anlaşması Ekinde yer almaktadır (bkz. 19. madde).

⁴¹ Ek bent, Avrupa Anlaşması Ekinde yer almaktadır (bkz. 19. madde).

⁴² Ayrıca, bkz. Avrupa Anlaşması Eki, 19. madde.

- (a) Geri geri gitmek;
- (b) U dönüşü yapmak;
- (c) [çıkarılmıştır]

2. Tünel ışıklandırılmış olsa bile, tüm sürücüler tüneli geçerken uzun veya kısa farlarını yakmalıdır.
3. Sürücülere, sadece acil durum veya tehlike durumunda bir taşıtı durdurmalarına veya park etmelerine izin verilmiştir. Bunu yaparken, mümkün olduğunca, özellikle belirtilmiş yerleri kullanmak zorundadırlar.
4. Uzun süreli durma halinde, sürücü motoru kapatmalıdır.

MADDE 26

Engelli kişiler ve kafilelere uygulanabilir özel kurallar

1. Yol kullanıcılarının, başlarında sorumlu bir kişiyle yürüten okul çocukları gruplarının ve diğer kafilelerin içinden geçmesi yasaktır.
2. Kendileri tarafından kullanılan engelli sandalyesinde seyahat eden veya yürüme hızında hareket eden engelli kişiler, kaldırımları (yaya yolu) ve uygun banketleri kullanabilir.

MADDE 27

Bisiklet, motorlu bisiklet ve motosiklet sürücülerine uygulanabilir özel kurallar

1. Bu Konvansiyonun Madde 10, 3'ncü bendi hükümlerine bağlı kalmaksızın, Sözleşme Tarafları veya bunların kuruluşları yan yana iki veya daha fazla sayıda bisikletinin seyahat etmesini yasaklamama konusunda serbest olacaktır.
2. Bisikletlilerin en az bir elleriyle bisiklet gidonunu tutmaksızın sürüş yapmaları, kendilerinin başka bir taşıt tarafından çekilmelerine ve izin vermeleri, kendi sürüşlerini engelleyen veya diğer yol kullanıcılarını tehlikeye atan objeleri taşımaları, çekimleri veya itirmeleri yasak olacaktır. Aynı hükümler, motorlu bisiklet sürücülerine ve motosikletlilere uygulanacaktır; ancak, buna ilaveten, Konvansiyonun Madde 14, 3'ncü bendine belirtilen bir manevra işaretini vermeleri haricinde, motorlu bisiklet sürücülerini ve motosiklet sürücülerini gidonları her iki elleriyle tutacaktır.⁴³
3. Bisikletlilerin ve motorlu bisiklet sürücülerinin kendi taşıtlarında yolcu taşımaları yasak olacaktır; ancak Sözleşme Tarafları veya bunların kuruluşları bu hükme istisnalar teşkil edebilir. Özellikle taşıta takılabilecek bu tür ilave sele veya secelerde yolcuların taşınmasına izin verebilir. Motosikletlilerin, yan sepetin ve sürücünün arkasında ilave selenin olması haricinde, yolcu taşımalarına izin verilmeyecektir.
4. Bisiklet şeritleri veya bisiklet yollarının bulunduğu durumlarda, Sözleşme Tarafları veya bunların kuruluşları bisikletlilerin taşıt yolunun geri kalan kısımlarını kullanmasını yasaklayabilir.

⁴³ Ek bent, Avrupa Anlaşması Ekinde yer almaktadır (bkz. 20. madde).

Aynı şartlar altında, motorlu bisiklet sürücülerinin, uygun görülürse, taşıt yolunun geri kalan kısımlarını kullanmasını yasaklayabilir. İç mevzuat, bisikletlilerin güvenliğinin sağlanması kaydıyla, diğer yol kullanıcılarının hangi şartlar altında bisiklet yolunu veya bisiklet şeridini kullanabileceklerini veya geçeceklerini belirleyecektir.⁴⁴

⁴⁵ Bkz. dipnot.

⁴⁶ Bkz. dipnot.

MADDE 28

Sesli ve ışıklı ikazlar

1. Sesli ikaz cihazları sadece aşağıdaki şartlarda kullanılabilir:

- (a) Bir kazanın önlenmesi amacıyla gerekli ikazda bulunmak;
- (b) Meskün mahaller dışında, geçeceği sürücüyü ikaz etmek istediğinde.

Sesli ikaz cihazları tarafından çıkarılan sesler gereğinden fazla uzun olmamalıdır.

2. Motorlu taşıt sürücülerini, bu Konvansiyonun Madde 32, 3'ncü bendinden belirtilen ışıklı ikazları, akşam vakti ve şafak vakti arasında sesli ikazların yerine kullanabilirler. Ayrıca, gündüz saatlerinde bu Maddenin 1 (b) bendinde belirtilen amaçlar için de, bunu yapmanın daha uygun olacağı şartlar dahilinde kullanabilir.

3. Sözleşme Tarafları veya bunların kuruluşları, meskün mahallerde yine bu Maddenin 1 (b) bendindeki amaç doğrultusunda ışıklı ikazların kullanımına izin verebilir.

MADDE 29

Ray esaslı taşıtlar

1. Bir demiryolunun taşıt yolunu kullanması durumunda, her yol kullanıcısı, bir tramvay veya ray esaslı taşıt yaklaşırken, ray esaslı taşıtın geçmesine izin vermek için mümkün olduğunca çabuk bir şekilde hatıı terk edecektir.

2. Sözleşme Tarafları veya bunların kuruluşları, bu Bölümde öngörölen şartlardan farklı olarak, ray esaslı taşıtların yoldaki hareketine ve bu tür taşıtların geçilmesine ilişkin özel kuralları kabul edebilir. Ancak, Sözleşme Tarafları veya bunların kuruluşları Konvansiyonun Madde 18, 7'nci bendi hükümleri ile çelişkili olan hükümleri kabul edemez.⁴⁷

⁴⁸ Bkz. dipnot.

⁴⁴ Ayrıca, bkz. Avrupa Anlaşması Eki, 20. madde.

⁴⁵ Ek bent, Avrupa Anlaşması Ekinde yer almaktadır (bkz. 20. madde).

⁴⁶ Ek maddeler (Madde 27 ek 2 – ek 4), Avrupa Anlaşması Ekinde yer almaktadır (bkz. 20. madde ek 2).

⁴⁷ Ayrıca, bkz. Avrupa Anlaşması Eki, 21. madde.

⁴⁸ Ek bent, Avrupa Anlaşması Ekinde yer almaktadır (bkz. 21. madde).

MADDE 30

Taşıtların yüklenmesi

1. Bir taşıt için izin verilebilir azami ağırlık öngörülmüşse, taşıtın yüklü ağırlığı, izin verilebilir azami ağırlığını asla geçmeyecektir.

2. Bir aracın üstündeki yükler, aşağıdaki durumların önlenmesi için düzenlenmeli ve gerekirse istif edilmelidir:

(a) Özellikle yola düşerek veya yolda sürüklenerek insanların hayatını tehlikeye atmaları, kamu malına veya özel mülke zarar vermeleri;

(b) Sürücünün görüşünün engellenmesi, aracın dengesinin bozulması veya aracın kullanılmasını zorlaştırması;

(c) Gürültü çıkarılması, toz kaldırılması veya önüne geçilebilecek diğer her türlü rahatsızlığa yol açması;

(d) Bu Konvansiyonun Madde14, 3'ncü bendi veya Madde 17, 2. bendi uyarınca elle verilen işaretleri veya bu Sözleşme veya iç mevzuat uyarınca taşıtın donatılması gereken tescil Devletin ayırt edici işareti ve plakanın ve stop lambaları ve sinyal lambaları, yansıtıcı reflektörler dahil olmak üzere lambaların görünmesinin engellenmesi.

3. Yükün güvenliğini sağlamak ve yükü korumak amaçlı kullanılan kablo, zincir, örtü gibi tüm aksesuarlar yükün çevresinden sıkıca geçirilmeli ve sağlamca sabitlenmelidir. Yükü koruyan tüm aksesuarlar, bu Maddenin 2'nci bendine belirlenen yükümlülükleri yerine getirmelidir.

4.⁴⁹ Aracın ön, arka ve yan taraflarından dışarı doğru taşan yükler, diğer araç sürücülerinin bu yüklerin çıkıntı yaptığını fark edemeyebilecekleri her durumda açıkça işaretlenmelidir; böyle bir işaretleme için geceleri aracın ön tarafında beyaz bir ışık ve beyaz bir yansıtıcı donanım, aracın arka tarafında da kırmızı bir ışık ve kırmızı bir yansıtıcı bir donanım kullanılmalıdır. Özellikle motor tahrikli taşıtlarda:

(a) Taşıtın ön ve arkasından 1 m çıkan/ sarkan yükler her zaman işaretlenecektir;

(b) Geceleri, aracın dış kenarına doğru yanlardan çıkıntı yapan yüklerin, yükün kenarının aracın ön farından 0.40 m daha geniş olması durumunda, bu yükler ön taraflarından işaretlenecektir ve yan dış kenarının aracın arka farlarından 0.40 m daha geniş olması durumunda da bu yükler arka taraflarından aynı şekilde işaretleneceklerdir.

5. Bu Maddenin 4'ncü bendinin hiçbir kısmı, Sözleşme Taraflarını veya bunların kuruluşlarını yukarıda bahsedilen 4'ncü benite atıfta bulunulan yük taşımalarını yasaklama, kısıtlama veya özel izne tabii tutmalarını engellediği şeklinde yorumlanmamalıdır.

⁴⁹ Ayrıca, bkz. Avrupa Anlaşması Eki, 22. madde:

MADDE 30 ek 2

Yolcuların taşınması

Araçlarda, sürüşü veya sürücünün görüşünü engelleyici sayılarda veya şekilde yolcu taşınmayacaktır.

MADDE 31

Kaza durumundaki davranışlar

1. Yaralıları yardım etme yükümlülüğüyle ilgili iç mevzuattaki hükümler saklı kalmak üzere trafik kazasına karışmış tüm sürücü ve diğer yol kullanıcıları:

(a) Trafiğe ilave bir tehlike oluşturmaksızın mümkün olduğunca çabuk duracak;

(b) Kazanın olduğu yerde trafik açısından güvenliğini sağlamaya çalışmalı ve eğer kaza anında birisi ölmüş veya ciddi olarak yaralanmış ise, bunun, trafik güvenliğini etkilememesi koşulu ile sorumluların tayininde yararlı olabilecek izlerin kaybolması gibi kaza yerindeki koşulların değişmemesini sağlamaya çalışmalıdır.

(c) Kazaya karışan kişilerce istenmesi halinde kendini o kişilere tanıtmalı,

(d) Kazada birileri ölmüş veya yaralanmış ise, bunu polise bildirmeli ve polisten ayrılmak için izin alınmış olması, yaralıları yardım etme veya kendisinin tedavi görme durumları haricinde, polis gelene kadar kaza yerinde beklemelidir.

⁵⁰ Bkz. dipnot.

2. Sözleşme Tarafları veya bunların kuruluşları kendi iç mevzuatları çerçevesinde, ciddi bir yaralanmanın olmadığı ve kazaya dahil olan şahısların hiçbirinin polisin aranmasını talep etmediği durumlarda, bu Maddenin 1 (d) bendini uygulamaktan kaçınılabilir.

MADDE 32

Farların kullanımına dair kurallar

1. Gün batımı ve doğuşu arasında ve sis, kar yağışı, yoğun yağmur gibi görüş mesafesinin kısa ve yetersiz olduğu durumlarda, hareket halindeki bir araçta aşağıda belirtilen farlar açık olmalıdır:

(a) Motor tahrikli taşıtlar ile motorlu bisikletlerde, mevcut Konvansiyon tarafından her bir kategorideki araç için öngörülen donanımına göre kısa veya uzun farlar ve arka pozisyon lambaları (pozisyon lambaları, aracın varlığının ve boyutlarının fark edilmesini sağlayan lambalardır);

(b) Bu Konvansiyonun Ek 5, 30'ncu bendinde öngörülmüşse, römorklu araçlarda, ön farlar ve ikiden az olmamak üzere arka pozisyon lambaları.

⁵⁰ Ek alt bent, Avrupa Anlaşması Ekinde yer almaktadır (bkz. 24. madde).

2. Aşağıdaki durumlarda, uzun farlar kapatılacak ve kısa farlar kullanılacaktır:

(a) Yolun yeterince aydınlatıldığı meskun mahallerde ve taşıt yolunun sürekli aydınlatıldığı ve aydınlatmanın sürücü için yeterli bir mesafeyi açıkça görmesine ve diğer yol kullanıcılarının da taşıtı yeterli mesafeden görmelerine imkan tanıyan meskun mahal dışı alanlarda;

(b) Bir sürücü, başka bir taşıtı geçmek üzere olduğunda, diğer taşıtın sürücüsünün kolaylıkla ve tehlike olmadan ilerleyebilmesi için gözünün kamaşmasını önleyecek yeterli bir mesafede;

(c) Diğer yol kullanıcılarının veya karayoluna paralel bir su yolu veya demiryolu kullanıcılarının gözlerinin kamaşmasının önlenmesinin gerekli olduğu diğer bütün durumlarda.

3. Ancak, bir taşıt, başka bir taşıtı yakından izliyorsa bu Konvansiyonun Madde 28, 2'nci bendinde belirtildiği şekilde geçme niyeti konusunda ışıklı bir uyarı vermek için uzun farlar kullanılabilir.

4. Sis lambaları yalnızca yoğun sis, kar yağışı, yoğun yağmur veya benzeri hava koşullarında kısa farlara alternatif olarak kullanılabilir. İç mevzuat, ön sis lambaları ve kısa farların aynı anda kullanılmasına ve dar ve dönemeçli yollarda ön sis lambalarının kullanılmasına izin verebilir.

5. Ön pozisyon lambaları ile teçhiz edilen taşıtlarda, bu tür lambalar uzun ve kısa farlar veya ön sis lambaları ile birlikte kullanılabilir.

6. Gün içinde yolda seyir halinde bulunan bir motosiklet, önünde en az bir kısa farını, arkada da bir kırmızı lambayı açık tutmalıdır. İç mevzuat, kısa farlar yerine gündüz kullanılan seyir lambalarının kullanılmasına izin verebilir.

7. İç mevzuat, motorlu araç sürücülerinin gün içinde kısa farlarını veya gündüz seyir lambalarını kullanmalarını zorunlu tutabilir. Arka pozisyon lambaları, bu durumda ön pozisyon lambaları ile birlikte kullanılacaktır.

8. Gün batımı ve şafak arasında kalan zaman diliminde ve görüş mesafesinin yetersiz olduğu her hangi bir zamanda yolda duraklama yapan veya park halindeki motorlu taşıtların ve römorklarının varlıkları, ön ve arka pozisyon lambaları ile belirtilmelidir. Yoğun sis, kar yağışı, yoğun yağmur veya benzeri durumlarda kısa farlar veya ön sis lambaları kullanılabilir. Bu koşullarda, arka sis lambaları, arka pozisyon lambalarını tamamlamak için kullanılabilir.

9. Bu maddenin 8'nci bendine ait hükümlerle birlikte, meskun mahal dahilinde, aşağıdaki koşullarda, ön ve arka pozisyon lambaları park lambalarının yerine kullanılabilir:

(a) Taşıtın uzunluk olarak 6 m.yi, en olarak 2 m.yi geçmemesi;

(b) Taşıta römork bağlanmaması;

(c) Park lambaları: taşıtın, durduğu veya park edildiği taşıt yolunun kenarından en uzak yanında bulunuyorsa.

10. Bu Maddenin 8'nci ve 9'ncü bentlerindeki hükümlerle birlikte, bir taşıt aşağıdaki şartlarda herhangi bir lamba yanmadan durabilir veya park edebilir;

(a) Yeterli mesafeden taşıtın açıkça görünebilir olduğu aydınlatılmış bir yolda;

(b) Taşıt yolu ve kaplamalı bankette uzakta;

(c) Aküsü bulunmayan, sepetsiz iki tekerlekli motosikletler ve motorlu bisikletler için bir meskun mahaldeki taşıt yolunun en uzak kenarında.

11. İç mevzuat bu Maddenin 8 ve 9'ncü bentlerinin hükümlerine istisna koyarak, çok az trafiğin bulunduğu meskun mahallerdeki caddelerde duran veya parkeden taşıtlara izin verebilir.

12. Geri manevra lambaları sadece taşıt geriye giderken veya geri gitmek üzereyken kullanılabilir.

13. Tehlike ikaz sinyali sadece özel bir tehlike durumunda diğer yol kullanıcılarını ikaz etmek için kullanılabilir:

(a) Arızalanmış veya bir kazaya karışmış olan bir taşıtın derhal kaldırılmaması ve bu nedenle öteki yol kullanıcıları için bir engel oluşturması durumunda;

(b) Diğer yol kullanıcılarına yaklaşan bir tehlike riskini belirtmek için.

14. Özel ikaz lambaları:

(a) Mavi ışık, sadece öncelikli araçlarda acil bir görev icrası esnasında veya öteki yol kullanıcılarına aracın varlığının bildirilmesinin gerektiği durumlarda kullanılabilir;

(b) Kehribar renkli ışık, sadece özel uyarı lambası ile donatılmış ve belirli görevlere tahsis edilmiş olan taşıtlarda veya bu taşıtların yol üzerindeki varlığı, diğer yol kullanıcıları için bir tehlike veya rahatsızlık oluşturması halinde kullanılabilir.

Diğer renklerde ışık veren ikaz lambalarının kullanımına iç mevzuatla izin verilebilir.

15. Ek 5, 61'nci bent kapsamında bahsedilen istisnalara tabi olarak, bir taşıt hiçbir durumda ön tarafa kırmızı ışık ve arka tarafa beyaz ışık vermeyecektir. Bir taşıt, bu şartla çelişebilecek şekilde değiştirilmeyecek veya lambalar eklenmeyecektir.

MADDE 33

Madde 32'de belirtilenlerin dışındaki taşıtların ve belirli karayolu kullanıcılarının aydınlatılmasına ilişkin kurallar

1. Bu Konvansiyonun 32. Maddesinde yer alan hükümlerin uygulama alanı haricinde kalan her taşıt veya taşıt katarlarında gün batımı ve doğuşu arasında yolda bulundukları sırada önde en az bir beyaz veya seçici-sarı ışık, arkada da en az bir kırmızı ışık açık bulunmalıdır. Önde veya arkada sadece bir ışığın olduğu hallerde ise, ışık aracın merkez hattına veya aracın trafik akış yönüne zıt olan tarafına yerleştirilmelidir.

(a) Elle çekilen veya itilen el arabalarında, önde en az bir beyaz lamba veya seçici-sarı ışık ve arkada en az bir kırmızı ışık bulunmalıdır. Bu iki ışık trafik yönüne zıt olan tarafa yerleştirilmiş olan tek bir fardan yayılabilir. 1 m. genişliği aşmayan bu tür arabalar için ışık düzenine gerek yoktur.

(b) Hayvanların çektiği arabalarda önde en az iki beyaz ışık veya seçici-sarı ışık ve arkada en az iki kırmızı ışık bulunacaktır. Ancak, iç mevzuat bu tür taşıtlarda önde en az bir beyaz ışık veya seçici-sarı ışık ve arkada sadece bir kırmızı ışık bulunmasına izin verebilir.

Lambalar her iki durumda da trafiğin yönüne karşılık gelen karşı tarafa yerleştirilecektir. Yukarıda açıklanan lambaların taşıta bağlanamaması halinde, trafik akış yönüne zıt olan tarafta taşıtın hemen yanında yürüyen bir kişi tarafından taşınabilir. Ayrıca, hayvanların çektiği taşıtlar arkada taşıtın mümkün olduğunca dış kenarlarına doğru iki adet kırmızı reflektörle teçhiz edilecektir. 1 m. genişliği aşmayan hayvanların çektiği arabalar için ışığa gerek yoktur. Ancak, bu durumda, arkaya trafik akış yönüne zıt olan tarafta tek bir reflektör yerleştirilebilir.

2. (a) Geceleyin, taşıt yolu boyunca hareket ederken:
 - (i) Bir kişinin yönetimindeki bir yaya grubu, trafiğin yönüne uygun olarak karşı tarafa önde en az bir beyaz veya seçici-sarı ışık ile arkada en az bir kırmızı ışık veya her iki yönde kehribar renginde ışık taşımalıdır.
 - (ii) Yük, binek veya sürü hayvanlarını veya sığır sürülerini güden sürücüler trafiğin yönüne uygun olarak karşı tarafa önde en az bir beyaz veya seçici-sarı ışık ile arkada en az bir kırmızı ışık veya her iki yönde kehribar renginde ışık yakacaktır. Bu ışıklar tek bir cihaz tarafından da gösterilebilir.
- (b) Ancak, bu bendin (a) alt bendinde belirtilen ışıklara uygun biçimde aydınlatılan meskun mahallerde gerek duyulmaz.

MADDE 34

İstisnalar

1. Öncelikli aracın yaklaştığından özel ışıklı ve sesli uyarısı ile ikaz edilen her yol kullanıcısı, taşıt yolunda öncelikli aracın geçmesi için yer açmalı ve gerektiği takdirde durmalıdır.
2. İç mevzuat, öncelikli araç sürücülerinin, yaklaşıklarına dair uyarı araçta bulunan özel ikaz cihazları ile verildiğinde ve diğer araç sürücülerini tehlikeye atmadıkları sürece, Madde 6, 2'nci bent dışında, bu Bölüm II'de bahsedilen diğer hükümlerden sorumlu olmamalarını sağlayabilir.⁵¹
3. İç mevzuat, bir yol inşaatının tamirinde veya bakımında çalışan kişilerin, bu tür işte kullanılan iş makinesi sürücülerini de dahil olmak üzere, kendi işleri esnasında gereken tüm tedbirlerin alınması kaydıyla, bu Bölüm II'nin hükümlerine hangi ölçüde uymayacaklarına dair hususları tespit edebilir.
4. Diğer taşıtların sürücülerini, gereken ölçüde ve şartlarda tüm tedbirleri alarak, bu Maddenin 3'ncü bendinde belirtilen ve çalışmakta olan iş makinesinin geçilmesi sırasında, bu Konvansiyonun 11 ve 12'nci madde şartlarını göz ardı edebilir.

⁵¹ Ayrıca, bkz. Avrupa Anlaşması Eki, 26. madde.

Bölüm III

MOTORLU TAŞITLARIN VE RÖMORKLARIN ULUSLARARASI TRAFİĞE KABUL
EDİLMELERİNE YÖNELİK ŞARTLAR

MADDE 35

Tescil

1. (a) Bu Sözleşme'den yararlanmaya hak kazanmak için, uluslararası trafikteki her motorlu taşıt ve motorlu taşıt arkasına takılı olan hafif römorklar dışındaki her römork (treyle), bir Sözleşme Tarafı veya onun bir kuruluşu tarafından tescil edilmeli ve bu motorlu taşıtın sürücüsü, bu Sözleşme Tarafı veya kuruluşunun yetkili bir makamı tarafından veya bunun için yetkilendirilmiş bir kurum tarafından, söz konusu Sözleşme Tarafı veya kuruluşu adına ve onun verdiği yetki ile düzenlenmiş geçerli tescil belgesini taşıyacaktır. Tescil belgesi olarak adlandırılacak bu belgede, en azından aşağıdaki bilgiler yer alacaktır:

Bu Konvansiyonun 2. Eki'nde belirtildiği şekilde düzenlenmiş plaka numarası olarak tanınacak bir seri numarası;

Taşıtın ilk tescil tarihi;

Belge sahibinin tam adı ve ev adresi;

Taşıtın imalatçısının adı veya ticari markası;

Şase numarası (imalatçının üretim veya seri no);

Malların taşınması için tasarlanan bir taşıt olması durumunda, izin verilebilir azami ağırlık;

Malların taşınması için tasarlanan bir taşıt olması durumunda, yüksüz ağırlık;

Sınırsız değil ise, geçerliliğin süresi.

Belgeye girilen bilgiler sadece Latin alfabesi veya İngilizce el yazısı olacak veya bu şekilde yenilenecektir.

(b) Ancak, Sözleşme Tarafları veya kuruluşları, kendi sınırları dahilinde düzenlenen belgelere ilk tescil tarihi yerine imalat tarihinin yazılmasına karar verebilirler.

(c) Bu Konvansiyonun Ek 6 ve 7 kapsamında tanımlanan A ve B sınıfı motorlu taşıtlar ve mümkünse diğer motorlu taşıtlar için:

- (i) Bu belgenin başında, bu Konvansiyonun 3. Eki'nde belirtildiği şekilde tescili yapan Devletin ayırt edici işareti bulunmalıdır.
- (ii) Bütün tescil belgelerinde gösterilecek olan ve bu bendin (a) fıkrası kapsamında gerekli olan sekiz bilgi maddesinden önce veya sonra sırasıyla A, B, C, D, E, F, G ve H harfleri konulmalıdır.

(iii) Tescilin gerçekleştiği ülkenin ana dilinde (veya dillerinde) belgenin başlığından önce veya sonra Fransızca olarak Certificate d'immatriculation kelimeleri yer alabilir.

(d) Karayolu dışındaki bir taşıma yöntemi ile bir ülkeye geçici olarak ithal edilmiş olan römorklar ve yarı römorklar için, belgeyi vermiş olan makamın aslına uygun olduğunu tasdik ettiği tescil belgesinin bir fotokopisi yeterli olacaktır.

2. Bu Maddenin 1'nci bendinin hükümlerine bakılmaksızın, uluslararası trafikte iken ayrılmayan mafsallı taşıt, tek bir kayda ve çeken taşıt ile yarım römork için tek bir sertifikaya sahip olsa bile, bu Konvansiyonun hükümlerinden yararlanmaya hak kazanacaktır.

3. İşbu Konvansiyonda yer alan hiç bir hüküm, içinde seyahat eden kişi adına tescil edilmemiş olan uluslararası trafikteki bir taşıt söz konusu olduğunda sürücünün, taşıt sahipliği konusunda kanıt sunulmasını şart koşma hakkını sınırladığı şeklinde yorumlanamaz.

4. Sözleşme Tarafları, eğer daha önce yapmamışlarsa, kullanıma sokulan motorlu taşıtların ulusal veya bölgesel düzeyde bir kaydının ve her taşıt için her tescil belgesine yazılmış olan bilgilerin, merkezleştirilmiş bir kaydının tutulmasından sorumlu olan bir idare kurumları tavsiye edilmektedir.

MADDE 36

Tescil numarası

1. Uluslararası trafikte plaka, her taşıtın ön ve arka kısımlarında, motosikletlerin ise sadece arka kısmında yer alacaktır.

2. Uluslararası trafikteki her bir kayıtlı römork kendi plaka numarasını arkada görüntüleyecektir. Bir motorlu taşıt bir veya daha fazla römork çektiğinde, tek römork veya son römork, kayıtlı değilse, çeken taşıtın plaka numarasını görüntüleyecektir.

3. Bu maddede atıfta bulunulan plaka numarasının oluşumu ve görüntülenme biçimi, bu Konvansiyonun Ek 2'si kapsamındaki hükümlere uygun olacaktır.

MADDE 37

Tescil yapan devletin ayırt edici işareti

1. (a) Uluslararası trafikteki her motorlu taşıt, tescil plakasına ilave olarak arka kısmında kayıtlı olduğu Devletin ayırt edici işaretini taşıyacaktır.

(b) Bu işaret plakadan ayrı bir biçimde yerleştirilebilir veya plakayla birlikte yer alabilir.

(c) Ayırt edici işaretin plakanın üzerinde bulunduğu durumlarda, eğer plaka zorunlu ise, ayırt edici işaret taşıtın ön plakasında da yer alacaktır.

2. Bu Konvansiyonun 36'ncı maddesine göre, arkasında bir plaka bulundurmak zorunda olan motorlu bir taşıta bağlanan her römork, ayrıca arkasında gerek plakadan ayrı gerekse plakaya dahil edilen plaka numarasının verildiği Devletin ayırt edici işaretini de taşıyacaktır.

Bu bent hükümleri, römorkun takılı olduğu motorlu taşıtın tescil edildiği Devlet dışındaki bir Devlette tescil edilmiş olması durumunda bile geçerli olacaktır. Römork tescil edilmemişse, bu Devlette seyahat ettiği zamanlar dışında çeken taşıtın tescil edildiği Devletin ayırt edici işaretini arkasında taşıyacaktır.

3. Ayırt edici işaretin oluşumu ve bunun gösterim biçimi veya plakaya dahil edilmesi, bu Konvansiyonun 2 ve 3'ncü Eklerinde öngörülen şartlara uyacaktır.

MADDE 38

Tanımlayıcı işaretler

Uluslararası trafikteki her motorlu taşıt ve römork bu Konvansiyonun Ek 4 kapsamında belirtilen tanımlayıcı işaretleri taşıyacaktır.

MADDE 39

Taşıtların teknik gereksinimleri ve muayenesi

1. Uluslararası trafikteki her bir motorlu taşıt, römork ve taşıt katarı, bu Konvansiyonun Ek 5'i içinde belirtilen hükümleri yerine getirecektir. Ayrıca, çalışır durumda olacaktır.

2. İç mevzuat, aşağıdakilerin düzenli teknik muayenelerinin yapılmasını zorunlu kılacaktır:

(a) İnsanların taşınması için kullanılan ve sürücü koltuğuna ilaveten sekizden fazla koltuğa sahip motorlu taşıtlar;

(b) Yük taşıma için kullanılan ve izin verilebilir azami ağırlığı 3.500 kilogramı aşan motorlu taşıtlar ile bu tür taşıtlara bağlanmak üzere tasarlanan römorklar.

3. İç mevzuat, mümkün olduğunca, 2'nci bendin hükümlerini diğer taşıt kategorilerini de kapsamak üzere genişletecektir.

⁵² Bkz. dipnot.

MADDE 40

Geçici hüküm

1. Bu Konvansiyonun Madde 47, 1'nci bendi uyarınca yürürlüğe girmesinden itibaren 10 yıllık bir süre zarfında uluslararası trafikte seyreden römorklar, izin verilen azami ağırlıklarına bakılmaksızın tescilli olmasalar bile bu Konvansiyonun hükümlerinden yararlanma hakkına sahip olacaklardır.

⁵² Ek bentler, Avrupa Anlaşması Ekiinde yer almaktadır (bkz. 26. madde ek 2)

2. Tescil belgeleri Madde 35, 1'nci bendinde yapılan değişikliğin yürürlüğe girmesinin ardından beş yıl içerisinde söz konusu değişikliğin şartlarına uygun hale getirilecektir. Bu süre içerisinde verilen belgeler üzerilerindeki son kullanma tarihine kadar karşılıklı olarak kabul edilecektir.

⁵³ Bkz. dipnot.

Bölüm IV

MOTORLU ARAÇ SÜRÜCÜLERİ

MADDE 41

Sürücü belgeleri

(Mevcut metin 28 Mart 2011 tarihine kadar geçerli olacaktır (bkz. yeni madde 43), yeni metin mevcut Maddenin ardından koyu mavi fontta yeniden yazılmıştır)

1. (a) Her motorlu araç sürücüsü bir sürücü belgesi taşımalıdır;
- (b) Sözleşmenin Tarafları, sürücü belgesinin ancak sürücünün gerekli bilgi ve yeteneği elde ettiğinin yetkili makamlarca onaylanmasından sonra verilmesinin sağlanacağını taahhüt ederler;
- (c) İç mevzuat, sürücü belgesinin alınması için gereken koşulları belirlemelidir.
- (d) Bu Konvansiyonun hiçbir maddesi, Sözleşme Tarafları veya bunların kuruluşlarının diğer motor tahrikli araçlar ve motorlu bisikletler için sürücü belgesini zorunlu tutmalarını engellediği şeklinde yorumlanmayacaktır.

2. Sözleşmenin Tarafları:

- (a) Kendi resmi dillerinde veya resmi dillerinden birinde hazırlanmış veya bu tür bir dilde hazırlanmamışsa onaylı bir tercümesi bulunan ulusal bir sürücü belgesini;
- (b) Bu Konvansiyonun Ek 6'sındaki hükümlere uyan ulusal sürücü belgelerini ve
- (c) Bu Konvansiyonun Ek 7'sindeki hükümlere uyan uluslararası sürücü belgelerini;

sürücü belgesinin halen geçerli olması ve diğer bir Sözleşme Tarafı veya bunların kuruluşları tarafından veya diğer bir Sözleşme Tarafından kendisine usulüne uygun olarak yetki verilmiş bir kurum tarafından verilmiş olması kaydıyla, söz konusu belge üzerinde belirtilen kategorilerdeki bir aracı kendi ülkelerinde kullanmaları için geçerli kabul edeceklerdir. Bu bendin hükümleri, sürücü aday belgeleri için geçerli değildir.

[önceki 3. bent çıkarılmıştır]

⁵³ Ek bent, Avrupa Anlaşması Ekinde yer almaktadır (bkz. 26. madde ek 3)

3. Önceki bendin şartlarına bağlı olmaksızın:

(a) Sürücü belgesi sahibinin özel onayla belirli cihazları takması veya sürücünün mağduriyetini dikkate alacak şekilde taşıtın donatılması koşuluna tabii tutulması durumunda, bu koşulları sağlamayan sürücü belgesi geçerli olarak kabul edilmeyecektir;

(b) Sözleşmenin Tarafları, on sekiz yaşın altındaki kişilerce taşınan sürücü belgelerinin kendi ülkelerinde geçerli olduğunu kabul etmeyi reddedebilirler;

(c) Sözleşmenin Tarafları, bu Konvansiyonun Ekleri 6 ve 7’de bahsedilen C, D ve E kategorisindeki motorlu araçlar veya araç katarının kullanılması için yirmi bir yaşın altındaki kişilerce taşınan sürücü belgelerini kendi ülkelerinde geçerli kabul etmeyi reddedebilirler.

4. Sözleşmenin Tarafları, kendi iç mevzuatlarında bu Konvansiyonun Ekleri 6 ve 7’de bahsedilen araç kategorilerinin alt bölümlerini belirleyebilirler. Sürücü belgesinin belirli bir kategorideki araçlarla sınırlı olması durumunda, kategori harfine bir sayı eklenecek ve kısıtlamanın türü sürücü belgesinde belirtilecektir.

5. Bu Maddenin 2. bendi ve 3.bendinin (c) alt bendini uygulama amacıyla:

(a) Bu Konvansiyonun Ekleri 6 ve 7’de bahsedilen B kategorisi bir motorlu araca hafif bir römork takılabilir; aynı zamanda bu tür bir araca azami ağırlığı 750 kilogramı geçen ancak takıldıktan sonra araçların yüksüz iken izin verilen azami ağırlığı 3.500 kilogramı geçmeyen bir römork takılabilir;

(b) Bu Konvansiyonun Ekleri 6 ve 7’de bahsedilen C kategorisi veya D kategorisi bir motorlu araca, sonuçta ortaya çıkan kombinasyonun C kategorisi veya D kategorisi dışına çıkmaması durumunda, hafif bir römork takılabilir.

6. Uluslararası bir sürücü belgesi, sadece bu Konvansiyonda belirlenen minimum şartlara uygun şekilde ulusal sürücü belgesi verilmiş olan şahıslara verilecektir. Uluslararası bir sürücü belgesi, buna karşılık gelen ulusal sürücü belgesinin geçerlilik süresinin dolmasından sonra geçerli olmayacaktır. Belge numarası, uluslararası sürücü belgesinde belirtilecektir.

7. Bu maddenin hükümleri Sözleşme Taraflarının:

(a) Başka bir Sözleşme Tarafı tarafından belgenin verildiği sırada kendi ülkesinde ikamet eden veya normal ikametli söz konusu belgenin verilmesinden sonra kendi ülkesine nakil edilmiş olan şahıslara, diğer Sözleşme Tarafının bölgesinde verilmiş olan ulusal veya uluslararası sürücü belgesinin geçerliliğini tanımasını veya

(b) Belgenin verildiği sırada normal ikametli belgenin verildiği ülkede bulunmayan veya belge verildikten sonra ikametini başka bir ülkeye nakletmiş olan sürücülere yukarıda bahsedilen şekilde verilen sürücü belgelerinin geçerliliğini tanımasını gerektirmez.

MADDE 41

Sürücü belgeleri

(Hükümler, 29 Mart 2011 tarihinden itibaren geçerlidir (bkz. yeni madde 43))

1. (a) Her motorlu araç sürücüsü bir sürücü belgesine sahip olmak zorundadır;
 - (b) Sözleşme Tarafları, sürücü belgesinin, sürücünün gerekli bilgi ve yeteneklere sahip olduğunun yetkili makamlar tarafından onaylanmasından sonra verilmesinin; sürücülerin gerekli bilgi ve yeteneklere sahip olduğunun kontrolünü yapan kişilerin mutlaka uygun niteliklere sahip olmasının; hem teorik hem de uygulamalı sınavların içerik ve usulünün iç mevzuat ile düzenlenmesinin sağlanmasını taahhüt etmektedir;
 - (c) İç mevzuat, sürücü belgesinin alınması için gereken şartları belirlemelidir. Özellikle, bir sürücü belgesinin verilmesine ilişkin asgari yaşları, yerine getirilecek tıbbi şartları ve teorik ve uygulamalı sınavların geçilmesine ilişkin şartları belirleyecektir;
 - (d) Bu Konvansiyonun hiçbir maddesi, Sözleşme Tarafları veya bunların kuruluşlarının diğer motor tahrikli araçlar ve motorlu bisikletler için sürücü belgesini zorunlu tutmalarını engellediği şeklinde yorumlanmayacaktır.
2. (a) Sözleşme Tarafları aşağıdakileri:
 - (i) Bu Konvansiyonun Ek 6'sına ait hükümlere uyan herhangi bir yerel belgeyi;
 - (ii) Bu Konvansiyonun Ek 7'sine ait hükümlere uyan herhangi bir uluslararası belgenin, yerel sürücü belgesine karşılık gelen belge ile birlikte sunulması kaydıyla;belgeler tarafından kapsanan kategoriler dahilinde gelen bir taşıtın, kendi ülkelerinde sürülmesi için, belgelerin halen geçerli olması ve diğer bir Sözleşme Tarafı veya bunun kuruluşu tarafından veya diğer Sözleşme tarafı veya bunun kuruluşlarının biri tarafından usule uygun olarak yetkilendirilmiş bir kurum tarafından verilmeleri kaydıyla, geçerli olarak tanyacaktır,
 - (b) Bir Sözleşme Tarafı tarafından verilen sürücü belgeleri, diğer Sözleşme Tarafının ülkesinde, bu ülke belge sahibinin normal ikameti haline gelinceye kadar tanınacaktır;
 - (c) Bu bendin hükümleri yeni başlayan sürücü belgelerine uygulanmayacaktır.
3. İç mevzuat, bir yerel sürücü belgesinin geçerlilik süresini sınırlandırabilir. Bir uluslararası belgenin geçerlilik süresi, verilmiş tarihini veya yerel sürücü belgesinin geçerlilik tarihini takiben, hangisi daha önceyse, üç yıldan daha fazla olmayacaktır.
 4. 1 ve 2'nci bendin hükümleri saklı kalmak üzere:
 - (a) Sürücü belgesinin, geçerliliğinin, belge sahibinin belirli cihazları kullanması veya sürücünün engelli durumu dikkate alınarak taşıtın teçhiz edilmesi kaydıyla, özel bir onaya tabi olduğu durumlarda, sürücü belgesi, bu tür şartlara uyulmadığı takdirde, tanınmayacaktır.

(b) Sözleşme Tarafları, onsekiz yaşından küçük kişilere ait sürücü belgelerinin geçerliliğini kendi ülkelerinde tanımayı reddedebilir.

(c) Sözleşme Tarafları, kendi ülkelerinde motorlu taşıtların veya bu Konvansiyonun Ek 6 ve 7'sinde atıfta bulunulan C, D, CE ve DE kategorilerindeki taşıt kategorilerinin, yirmi yaş altındaki kişilere ait sürücü belgeleri ile kullanılmasını tanımayı reddedebilir.

5. Bir uluslararası belge, sadece bu Konvansiyonda belge almak için öngörülen asgari şartları yerine getirmiş olan yerel belge sahibi kişilere verilecektir. Uluslararası sürücü belgesi sadece Sözleşme Tarafınca, kendi ülkesinde bir belge sahibinin normal ikamete sahip olması ve aynı Sözleşme Tarafınca yerel sürücü belgesinin verilmesi veya diğer Sözleşme Tarafınca verilen bir sürücü belgesinin tanınmasını sağlayacaktır; ancak, kendi ülkesinde kullanım için geçerli olmayacaktır.

6. Bu Maddenin hükümleri, Sözleşme Tarafını aşağıdaki hususlarda zorunlu kılmayacaktır:

(a) Diğer Sözleşme Tarafının bölgesinde verilmiş tarihi itibarıyla kendi normal ikametlerine sahip olan veya verilmiş tarihinden itibaren bu bölgelere ikametlerini taşımış olan kişilere verilen yerel belgelerin geçerliliğini tanımak;

(b) Verildiği tarihte bölgede kendi normal ikametlerine sahip olmayan veya verilmiş tarihinden itibaren ikametlerini başka bölgelere taşımış olan kişilere verilen yerel belgelerin geçerliliğini tanımak.

MADDE 42

Sürücü belgelerinin geçerliliğinin askıya alınması

1. Sözleşme Tarafları veya bunların kuruluşları, yasalarına göre sürücü belgesi hakkını kaybetmesine neden olacak kuralları kendi ülkesinde ihlal ettiğini belirlediği takdirde, bir sürücünün ulusal veya uluslararası sürücü belgesini kendi ülkesinde kullanma hakkını geri alabilir. Böyle bir durumda sürücü belgesini kullanma hakkını geri alan Sözleşme Tarafı veya bunun kuruluşunun yetkili makamı;

(a) Kullanım hakkını geri alma süresinin sonuna kadar veya belge sahibi ülkeyi terk edene kadar, hangisi daha önce gerçekleşirse, sürücü belgesini geri alarak ahkoyabilir;

(b) Sürücü belgesinin kullanım hakkının geri alındığını, belgeyi veren veya adına verilmiş olan makama bildirebilir;

(c) Uluslararası bir sürücü belgesi olması durumunda, bu maksatla ayrılan alana belgenin kendi ülkesinde artık geçerli olmadığına dair şerh koyabilir;

(d) Bu bendin (a) alt bendinde belirtilen usulü uygulamadığı takdirde, sürücü belgesini vermiş olan veya adına belgenin verilmiş olduğu makamdan, ilgili kişiye kendisi hakkında alınmış olan kararı bildirmesini talep ederek, (b) alt bendinde belirtilen bildirimini tamamlar.

2. Sözleşmenin Tarafları, bu Maddenin 1 (d) alt bendinde belirtilen usule uygun olarak kendisine bildirilen kararları, ilgili kişilere bildirmeye gayret gösterecektir.

3. Bu Konvansiyonda yer alan hiçbir madde, Sözleşme Tarafları veya bunların kuruluşlarını, bir ulusal veya uluslararası sürücü belgesine sahip olan bir sürücünün, güvenli bir şekilde araç kullanmayacağını açık veya kanıtlanmış olması veya araç sürme hakkının ikametgahının bulunduğu Devlette geri alınmış olması halinde, bu sürücünün araç kullanmasını engellemekten alıkoymadığı şeklinde yorumlanamaz.

MADDE 43

Geçici hükümler

1. Sözleşme Tarafları, yerel sürücü belgelerini, yürürlüğe giriş tarihinden sonra en geç beş yıl içinde Ek 6'nın yeni hükümleri doğrultusunda düzenleyecektir. Bu Konvansiyonun Ek 6, Madde 41 ve Madde 43'e ait önceki hükümleri doğrultusunda bu sürenin bitiminden önce verilen yerel sürücü belgeleri geçerli oldukları müddetçe tanınacaktır.

2. Sözleşme Tarafları, uluslararası sürücü belgelerini, yürürlüğe giriş tarihinden sonra en geç beş yıl içinde Ek 7'nin yeni hükümleri doğrultusunda düzenleyecektir. Bu Konvansiyonun Ek 7, Madde 41 ve Madde 43'e ait önceki hükümleri doğrultusunda bu sürenin bitiminden önce verilen uluslararası sürücü belgeleri geçerli oldukları müddetçe tanınacaktır.

Bölüm V

BİSİKLET VE MOTORLU BİSİKLETLERİN ULUSLARARASI TRAFİĞE KABUL EDİLME ŞARTLARI

MADDE 44

1. Uluslararası trafikteki motoru olmayan bisikletler:

(a) Etkin bir frene sahip olacak;

(b) Yeterli mesafeden duyulabilecek bir zil ile donatılacak ve bunun dışında herhangi bir ses uyarı aygıtı taşımayacak;

(c) Bisikletin arkasında kırmızı renkte bir yansıtıcı cihaz bulunacak, önde beyaz veya seçici sarı, arkada kırmızı ışık vermesini sağlayacak aygıtları bulunacaktır.

⁵⁴ Bkz. *dipnot*.

2. Konvansiyonun Madde 54, 2. bendine uygun olarak motorlu bisikletleri motosiklet olarak kabul ettiklerini beyan etmemiş olan Sözleşme Taraflarının ülkesinde uluslararası trafikteki motorlu bisikletler:

(a) İki bağımsız frene sahip olacak;

(b) Yeterli bir mesafeden duyulabilecek bir zil veya diğer sesli uyarı cihazına sahip olacak;

⁵⁴ Ek alt bent, Avrupa Anlaşması Ekinde yer almaktadır (bkz. 27. madde).

(c) Etkin bir egzoz susturucu ile donatılmış olacak;

(d) Ön tarafında beyaz veya seçici sarı ışık ve arka tarafında bir kırmızı ışık ve bir kırmızı yansıtıcı ile donatılmış olacak;⁵⁵

(e) Bu Konvansiyonun Ek 4'ünde belirlenen tanımlayıcı işareti üzerinde bulunduracaktır.

⁵⁶ Bkz. dipnot.

3. Konvansiyonun Madde 54, 2. bendine uygun olarak motorlu bisikletleri motosiklet olarak kabul ettiklerini beyan etmemiş olan Sözleşme Taraflarının ülkesinde, uluslararası trafiğe kabul edilmeleri için motorlu bisikletlerin yerine getirmesi gereken şartlar, bu Konvansiyonun Ek 5'inde motosikletler için konulmuş olan şartlardır.

BÖLÜM VI

NIHAİ ŞARTLAR

MADDE 45

1. Bu Konvansiyon, Birleşmiş Milletlerin New York'taki Genel Merkezinde 31 Aralık 1969 tarihine kadar, tüm Birleşmiş Milletler, uzman kuruluşlar veya Uluslararası Atom Enerjisi Ajansı'na üye ülkelerin veya Uluslararası Adalet Divanı'nın Statüsüne taraf devletlerin ve Birleşmiş Milletler Genel Kurulu tarafından bu Sözleşme'ye taraf olması için davet edilen diğer herhangi bir ülkenin imzasına açılacaktır.

2. Bu Konvansiyon onaya tabidir. Onay belgeleri Birleşmiş Milletler Genel Sekreterine teslim edilecektir.

3. Bu Konvansiyon, bu Maddenin 1'inci bendinde bahsedilen Devletlerden herhangi birinin katılımına açık kalacaktır. Katılım belgeleri Genel Sekretere teslim edilecektir.

4. Bu Konvansiyon, imzalandığı veya onay veya katılım belgeleri teslim edildiğinde, her Devlet bu Konvansiyonun Ek 3'üne uygun olarak kendisi tarafından tescil edilen araçlar üzerinde uluslararası trafikte gösterilmesi için seçtiği ayırt edici işareti Genel Sekretere bildirecektir. Genel Sekretere gönderilen ilave bir bildirimle her devlet daha önceden seçmiş olduğu ayırt edici işareti değiştirebilir.

MADDE 46

1. Herhangi bir Devlet bu Konvansiyonu imzalarken veya onaylarken veya bunu tasdik ederken veya sonrasında herhangi bir zamanda, Genel Sekretere bildirimde bulunarak Konvansiyonun sorumlu olduğu ülkelerin tamamında veya herhangi birinde uluslararası ilişkiler için geçerli olacağını beyan edebilir. Konvansiyon bildirimde belirtilen ülke veya ülkelerde bildirimin Genel Sekreter tarafından alınmasından otuz gün sonra veya bildirim yapan Devlet için Konvansiyonun yürürlüğe girdiği tarihte, hangisi daha sonra ise, geçerli olacaktır.

⁵⁵ Ayrıca, bkz. Avrupa Anlaşması Eki. 27. madde.

⁵⁶ Ek altı bent, Avrupa Anlaşması Ekinde yer almaktadır (bkz. 27. madde).

2. Bu Maddenin 1'inci bendine göre bildirimde bulunan bir Devlet daha sonra herhangi bir zamanda Genel Sekretere gönderilen bir bildirim ile ilk bildirimde belirtilen ülkede Konvansiyonun yürürlüğünün durdurulacağını beyan edebilir ve bildirimin Genel Sekreter tarafından alındığı tarihten başlayarak söz konusu ülkede bir yıl sonra Konvansiyon yürürlükten kalkar.

3. Bu Maddenin 1'inci bendine göre bildirimde bulunan bir Devlet, bu Konvansiyonun Ek 3'üne göre ilgili ülke veya ülkelerde tescil edilen araçlar üzerinde uluslararası trafikte bulundurulması için seçilmiş olan ayırt edici işaret veya işaretleri Genel Sekretere bildirecektir. Her devlet, Genel Sekretere gönderilen ilave bir bildirimle daha önceden seçmiş olduğu ayırt edici işareti değiştirebilir.

MADDE 47

1. Bu Konvansiyon on beşinci onay veya tasdik belgesinin teslim edildiği tarihten on iki ay sonra yürürlüğe girecektir.

2. Onbeşinci onay veya katılma belgesinin verilmesinden sonra bu Konvansiyonu onaylayan veya Konvansiyona katılan her Devlet için, Konvansiyon, söz konusu Devletin kendi onay veya katılma belgesini verdiği tarihten on iki ay sonra yürürlüğe girecektir.

MADDE 48

Yürürlüğe girmesini müteakip, bu Konvansiyon Sözleşme Tarafları arasındaki ilişkilerde, her ikisi de 24 Nisan 1926 tarihinde Paris'te imzalanan Motorlu Araç Trafikî ile ilgili Uluslararası Konvansiyon ve Karayolu Trafikî ile ilgili Uluslararası Konvansiyon, 15 Aralık 1943 tarihinde Washington'da imzalanan Amerika Kıtası Otomobil Trafikî Düzenlemesi ve 19 Eylül 1949 tarihinde Cenevre'de imzaya açılan Karayolu Trafikî Konvansiyonunu feshedecek ve bunların ycrini alacaktır.

MADDE 49

1. Bu Konvansiyon bir yıl yürürlükte kaldıktan sonra, Sözleşme Taraflarından herhangi biri Konvansiyonda bir veya daha fazla değişiklik teklifinde bulunabilir. Yapılan değişiklik teklifinin metni açıklayıcı bir not ile birlikte Sözleşmenin tüm tarafları ile iletişime geçecek olan Genel Sekretere iletilecektir. Sözleşmenin Tarafları dolaşına girdiği tarihi takip eden on iki aylık süre içerisinde (a) değişikliği kabul ettiklerini veya (b) değişikliği reddetdiklerini veya (c) değişikliği değerlendirmek için bir konferans düzenlenmesini istediklerini Genel Sekretere bildirebilir. Genel Sekreter, ayrıca önerilen değişikliğin metnini bu Konvansiyonun Madde 45. 1. bendinde belirtilen diğer tüm Devletlere de gönderecektir.

2. (a) Bir önceki bende göre bildirilen her değişiklik teklifi önceki bentte bahsedilen on iki aylık süre içinde Sözleşme Taraflarının üçte birinden daha azının değişikliği reddettiği veya değerlendirilmesi için konferans düzenlenmesini talep ettiklerine dair Genel Sekreteri bilgilendirmeleri durumunda kabul edilmiş sayılacaktır. Genel Sekreter değişiklik teklifinin kabulü veya reddi ve bir konferans düzenlenmesi talebi hakkında tüm Sözleşme Taraflarını bilgilendirecektir. Belirtilen on iki aylık süre içerisinde söz konusu ret veya taleplerin toplam sayısı Sözleşme Taraflarının toplam sayısının üçte birinden daha az ise, değişikliğin bir önceki bentte bahsedilen on iki aylık sürenin dolmasından altı ay sonra, belirlenen süre içerisinde değişikliği reddeden veya değerlendirilmesi için bir konferans düzenlenmesini talep edenler hariç olmak üzere, Genel Sekreter değişikliklerin yürürlüğe gireceğini tüm Sözleşme Taraflarına bildirecektir.

(b) Belirlenen on iki aylık süre içinde yapılan değişiklik teklifini reddeden veya değerlendirilmesi için bir konferans düzenlenmesi talebinde bulunan Sözleşme Tarafları, söz konusu sürenin sonunda herhangi bir zamanda değişikliği kabul ettiğine dair Genel Sekreteri bilgilendirebilir ve Genel Sekreter bu bildirimi diğer tüm Sözleşme Taraflarına bildirecektir. Değişiklik, kabul ettiğini bildiren Sözleşme Taraflarında, Genel Sekreterin bildirimi aldığı tarihten altı ay sonra yürürlüğe girecektir.

3. Bir değişiklik bu maddenin 2'nci bendine uygun olarak kabul edilmezse ve bu maddenin 1'inci bendinde belirtilen on iki aylık süre içerisinde Sözleşme taraflarının toplam sayısının yarısından daha azı önerilen değişikliği reddettiğine dair Genel Sekreteri bilgilendirirse ve ondan az olmamak üzere en az Sözleşme Taraflarının toplam sayısının üçte biri kabul ettiğini veya değerlendirilmesi için bir konferans düzenlenmesini talep ettiklerini bildirirse, Genel Sekreter önerilen değişikliğin veya bu maddenin 4'üncü bendine uygun olarak yapılan herhangi diğer bir teklifin değerlendirilmesi için bir konferans düzenleyecektir.

4. Bu Maddenin 3'üncü bendine göre bir konferans düzenlenirse, Genel Sekreter bu Konvansiyonun Madde 45, 1'inde bahsedilen tüm Devletleri davet edecektir. Konferansa davet edilen tüm Devletlerden açılış gününden en az altı ay önce önerilen değişikliğe ilave olarak Konferansta değerlendirilmesini talep ettikleri öneriler için kendisine bildirimde bulunmalarını talep edecek ve söz konusu önerileri Konferansın açılış gününden en az üç ay önce Konferansa davet edilen Devletlere bildirecektir.

5. (a) Sözleşme taraflarının en az üçte ikisinin Konferansa katılması şartıyla, Konferansa katılan Devletlerin üçte ikisi tarafından kabul edilmesi halinde, bu Konvansiyonda yapılan her değişiklik kabul edilmiş sayılacaktır. Genel Sekreter değişikliğin kabul edildiğini Sözleşmenin tüm taraflarına bildirecek ve değişiklik bu süre içinde Genel Sekretere değişikliği reddettiklerini bildirenler hariç olmak üzere, Sözleşmenin tarafları için bildirim tarihinden on iki ay sonra yürürlüğe girecektir.

(b) Söz konusu on iki aylık sürede değişikliği reddeden Sözleşme Tarafı herhangi bir zamanda değişikliği kabul ettiğini Genel Sekretere bildirebilir ve Genel Sekreter söz konusu bildirimden diğer tüm Sözleşme Taraflarını bilgilendirir. Kabul ettiğini bildiren Sözleşme Tarafı için değişiklik bildiriminden Genel Sekreter tarafından alınmasından altı ay sonra veya söz konusu on iki aylık dönemin sonunda, hangisi daha geç ise, yürürlüğe girer.

6. Önerilen değişiklik bu Maddenin 2'nci bendine göre kabul edilmiş sayılmazsa ve bu Maddenin 3'üncü bendinde bir konferans düzenlenmesi için açıklanan koşullar yerine getirilmezse, önerilen değişiklik reddedilmiş kabul edilecektir.

MADDE 50

Sözleşme Taraflarından herhangi biri Genel Sekretere gönderilen yazılı bildirim ile bu Konvansiyonun bittiğini bildirebilir. Anlaşmanın sona erdiğine dair bildirim, Genel Sekreter tarafından alındığı tarihten bir yıl sonra geçerli olacaktır.

MADDE 51

Birbirini izleyen on iki ay süre ile Sözleşme Taraflarının sayısının beşin altına düşmesi halinde bu Konvansiyonun yürürlüğü sona erecektir.

MADDE 52

Bu Konvansiyonun yorumlanması ve uygulanması ile ilgili olarak iki veya daha fazla Sözleşme Tarafı arasındaki ve müzakere veya diğer çözüm yolları ile giderilemeyen her türlü ihtilaf, ilgili Sözleşme Taraflarından herhangi birinin talebi üzerine karar verilmesi için Uluslararası Adalat Divanına götürülebilir.

MADDE 53

Bu Konvansiyonun hiçbir bölümü Sözleşme Taraflarından birinin Birleşmiş Milletler Anlaşmasının şartlarını ve durumun mecburiyetiyle sınırlı olmak kaydıyla iç ve dış güvenlik için gerekli görülen eylemlerin yerine getirilmesini engelleyeceği şekilde yorumlanmayacaktır.

MADDE 54

1. Bu Konvansiyonun imzalanması veya tasdik veya katılım belgelerinin teslim edilmesi sırasında, herhangi bir Devlet bu Konvansiyonun 52'nci maddesine kendisini bağlı saymadığını beyan edebilir. Bu şekilde bir beyanda bulunan Sözleşme Taraflarından biri ile ilgili olarak diğer Sözleşme Tarafları da 52'nci madde ile bağlı olmayacaktır.

2. Tasdik veya katılım belgelerini teslim ederken herhangi bir Devlet, Genel Sekretere gönderilen bir bildirimle, Konvansiyonun uygulanması amaçları doğrultusunda motorlu bisikletleri motosiklet olarak değerlendirdiğini beyan edebilir (Madde 1 (n)).

Genel Sekretere gönderilen bir bildirimle, her Devlet daha sonra herhangi bir zamanda bildirimini geri çekebilir.

3. Bu Maddenin 2'nci bendine belirtilen bildirimler, Genel Sekreter tarafından bildirimin alındığı tarihten altı ay sonra veya bildirimde bulunan Devlet için Konvansiyonun yürürlüğe girme tarihinde, hangisi daha sonra ise, yürürlüğe girecektir.

4. Bu Konvansiyonun Madde 45, 4. bendi veya Madde 46, 3. bendine uygun olarak daha önceden seçilmiş olan ayırt edici işaretteki değişiklikler, Genel Sekreterin bununla ilgili bildirimini aldığı tarihten üç ay sonra yürürlüğe girecektir.

5. Bu Maddenin 1. Bendinde belirtilen çekince dışında, bu Konvansiyon ve Ekleri konusunda çekinceler konulmasına, yazılı olmaları ve onay veya katılma belgesinin verilmesinden önce düzenlenmiş olmaları durumunda, bu belgede teyit etmiş olmaları koşulu ile kabul edilebilir. Genel Sekreter, bu çekinceleri, bu Konvansiyonun 45. Maddesinin 1. bendinde belirtilen bütün Devletlere iletecektir.

6. Bir çekince koymuş veya bu Maddenin 1. veya 4. bendine göre bir beyanda bulunmuş olan herhangi bir Sözleşme Tarafı, bunu herhangi bir zamanda Genel Sekretere gönderilen bir bildirimle geri çekebilir.

7. Bu Maddenin 5'inci bendine uygun olarak belirtilen bir çekince:

(a) Çekincede bulunan Sözleşme Tarafı, çekince ile ilgili olan Konvansiyon şartlarını, çekince kapsamı ile sınırlı olarak değiştirir;

(b) Çekince koymuş olan diğer Sözleşme Tarafları ile ilişkilerinde, söz konusu şartları aynı şekilde değiştirir.

MADDE 55

Bu Konvansiyonun 49 ve 54'üncü maddelerinde bahsedilen beyanlar, bildirimler ve iletişimlere ilave olarak, Genel Sekreter Madde 45, 1. bentte bahsedilen tüm Devletlere aşağıdakilerle ilgili bildirimde bulunacaktır:

- (a) Madde 45 kapsamındaki imzalar, onaylar ve katılımlar,
- (b) Madde 45, 4. bendi ve Madde 46. kapsamındaki bildirimler ve beyanlar;
- (c) Madde 47'ye uygun olarak bu Konvansiyonun yürürlüğe giriş tarihleri;
- (d) Madde 49, 2. ve 5. bentleri uyarınca bu Konvansiyondaki değişikliklerin yürürlüğe giriş tarihi;
- (e) 50. Madde kapsamındaki fesihler;
- (f) Bu Konvansiyonun Madde 51 kapsamında yürürlükten kalkması.

MADDE 56

Çince, İngilizce, Fransızca, Rusça ve İspanyolca dillerindeki metinleri tek bir suret olarak imzalanmış ve eşit derecede geçerli olan bu Konvansiyonun aslı, Birleşmiş Milletler Genel Sekreteri'ne tevdi edilecek. Genel Sekreter de bunların onaylanmış gerçek suretlerini, bu Konvansiyonun 45. Maddesinin 1. Bendinde belirtilen bütün Devletlere gönderecektir.

Kendi Hükümetleri tarafından usule uygun olarak yetkili kılınmış olan aşağıdaki imzası bulunan tam yetkili diplomatik temsilciler,* bu Konvansiyonu imzalamışlardır.

Viyana'da bin dokuz yüz altmış sekiz Kasım ayının sekizinci gününde imzalanmıştır.

*E/CONF.56/16/Rev.1. dokümanına bakınız.

EKLER

Ek 1

MOTORLU ARAÇLAR VE RÖMÖRKLARIN ULUSLARARASI TRAFİĞE KABUL EDİLME
YÜKÜMLÜLÜĞÜ İÇİN İSTİSNALAR

1. Sözleşme Tarafları, ülkelerinde tescil edilmiş olan, ancak genel ağırlığı veya dingil başına düşen yükleri veya boyutları bakımından kendi iç mevzuatlarındaki sınırları aşan motorlu taşıtları, römörkları veya taşıt katarlarını, uluslararası trafikte kendi ülkelerine kabul etmeyi reddedebilirler. Ülkelerinde uluslararası ağır taşıt trafiği olan Sözleşme Tarafları, tali yollar hariç olmak üzere, ağırlıkları ve ebatları bu anlaşmalarda belirtilen rakamları aşmayan taşıtlara veya taşıt katarlarına yollarının açık olmasını öngören bölgesel anlaşmalar imzalamak için gayret gösterecektir.

2. Bu Ekin 1'inci bendi amaçları doğrultusunda, aşağıdakilerin yanal uzantısı, izin verilen azami genişliğin aşan bir uzanım olarak değerlendirilmeyecektir:

(a) Yerle temas noktalarının yakınındaki dış lastikler ve lastik basınç göstergelerinin bağlantıları;

(b) Tekerleklerle takılan kayma önleyici teçhizat;

(c) İzin verilen azami genişliğin ötesine uzanmayacak şekilde normal basınçla öne veya arkaya eğilebilecek şekilde tasarlanmış dikiz aynaları;

(d) Bu çıkıntının bir kaç santimetreyi aşmaması koşulu ile yan sinyal lambaları ve genişliği belirten lambalar;

(e) Yüke sabitlenen gümrük mühürleri ve söz konusu mühürlerin sabitlenmesi ve korunması için takılan ağırlar.

3. Sözleşmenin Tarafları, kendi iç mevzuatları ile yasaklanmış olması durumunda, aşağıdaki taşıt katarlarını kabul etmeyi reddedebilirler:

(a) Römorklu motosikletler;

(b) Bir motorlu araç ve birkaç römorktan oluşan taşıt katarları;

(c) Yolu taşımacılığı için kullanılan mafsallı taşıtlar.

4. Sözleşmenin tarafları, bu Konvansiyonun Ek 5, 60'ıncı bendinde belirtilen istisnaların geçerli olduğu motorlu taşıtlar ve römörkları, ülkelerindeki uluslararası trafiğe kabul etmeyi reddedebilirler.

5. Sözleşmenin Tarafları, sürücüleri ve varsa yolcuları koruyucu tertibat (kask) takmayan motorlu bisiklet ve motosikletleri, ülkelerindeki uluslararası trafiğe kabul etmeyi reddedebilirler.

6. Sözleşme Tarafları, iki tekerlekli bir motorlu bisiklet veya yan sepeti olmayan iki tekerlekli bir motosiklet dışındaki herhangi bir motorlu taşıtın, ülkelerindeki uluslararası trafiğe kabul edilmeleri için motorlu taşıtta, taşıt yolunda hareketsiz durduğu sırada taşıtın mevcudiyetinin oluşturduğu tehlikeyi bildirmek için, bu Konvansiyonun Ek 5, 56. bendinde belirtilen bir cihazın taşınmasını şart koşabilirler.

7. Sözleşme Tarafları, izin verilen azami ağırlığı 3.500 kg aşan uluslararası trafikteki motorlu taşıtların ülkelerindeki belirli zorlu yollara veya belirli engebeli bölgelere girmeleri için, bu taşıtların, kendileri tarafından tescil edilmiş izin verilen aynı ağırlıktaki taşıtların bu tür yollara veya bölgelere girmeleri konusunda kendi iç mevzuatlarında belirtilen özel şartlara uygun olmalarını şart koşabilirler.

⁵⁷ Bkz. *dipnot*.

8- Sözleşmenin tarafları, kendi ülkelerindeki trafiğin yönüne uyacak şekilde uyarlanmamış olan asimetrik ışıklı kısa farlarla donatılmış uluslararası trafikteki herhangi bir motorlu taşıtı, ülkelerine kabul etmeyi reddedebilirler.

9. Sözleşme Tarafları, kendi bölgelerine bu Konvansiyonun 37'nci maddesinde öngörülenlerden biri dışında ayırt edici işaret bulunduran uluslararası trafikteki herhangi bir motorlu taşıtın veya bir motorlu taşıta bağlanan herhangi bir römorkun, kabul edilmesini reddedebilir. Sözleşme Tarafları bu Konvansiyonun hükümlerine uygun olarak, plakadan ayrı olarak yerleştirilen, plakaya dahil edilen bir ayırt edici işaret yerine geçen ve bu Konvansiyonun hükümlerine uygun olmayan bir ayırt edici işarete sahip bir taşıtın girişini reddetmeyebilir.

Ek 2

ULUSLARARASI TRAFİKTEKİ MOTORLU TAŞITLARIN VE RÖMÖRKLERİN TESCİL NUMARASI VE PLAKASI

1. Bu Sözleşme'nin 35. ve 36. Maddelerinde belirtilen plaka numarası, rakamlardan veya rakam ve harflerden oluşabilir. Rakamlar genel olarak kullanılmakta olan numaralar, harfler de büyük Latin harfleri olacaktır. Öteki rakamlar ve harfler de kullanılabilir. Ancak, bu durumda plaka numarası, genel olarak kullanılan rakamlarla ve büyük Latin harfleri ile tekrarlanacaktır.

2. Plaka numarası, normal gün ışığında araç dururken aracın ekseninde bulunan bir gözlemci tarafından en az 40 m mesafeden okunabilir olacaktır; Sözleşmenin tarafları, tescil ettikleri araca göre 40 m mesafeden okunabilir büyüklükte plakanın takılması güç olan motosiklet ve özel kategorideki motorlu araçlar için, minimum okunurluk mesafesini düşürebilirler.

3. Bir plaka üzerinde tescil numarası gösterildiğinde, bu plaka düz olacak ve taşıtın boyuna eksenine dikey veya dikeye yakın konumda sabitlenecektir.

Numara taşıt üzerinde bulunduğu veya boyandığında, konulduğu veya boyandığı yüzey, düz ve düşey veya düz ve düşeye yakın olacak ve taşıtın orta uzunlumasına düzlemine dik açıda yer alacaktır.

4. Bu Konvansiyonun Ek 5, bent 61 (g) paragrafı hükümleri saklı kalmak kaydıyla, taşıtın kaydedildiği tescil numarasının ve uygun durumlarda, Devletin ayırt edici işaretinin bulunduğu ve Ek 3'te belirtilen şartlara göre bir bayrak veya amblemin görüntüsü ile tamamlanan plakanın arka planı yansıtıcı malmazeden yapılabilir.

5. Ayırt edici işaretin dahil edildiği plakanın arka plan kısmı, tescil numarasının işaretlendiği arka plan kısmı için kullanılan malmazemenin aynısı olacaktır.

⁵⁷ Ek bent, Avrupa Anlaşması Ekinde belirtilmiştir (bkz. 28. Madde).

Ek 3

ULUSLARARASI TRAFİKTEKİ MOTORLU ARAÇ VE RÖMORKLARIN
AYIRT EDİCİ İŞARETİ

1. Bu Konvansiyonun 37'nci Maddesinde atıfta bulunulan ayırt edici işaret, büyük Latin harflerinden ve bir ila üç harften oluşacaktır.
2. Ayırt edici işaret plakadan ayrı biçimde görüntülendiğinde, mutlaka aşağıdaki şartlara uyacaktır:
 - (a) Harfler, en az 0.08 m yüksekliğe ve bölümleri en az 0.01 m genişliğe sahip olacaktır. Harfler, ana eksen yatay olan bir elips şekline sahip beyaz arka plan üzerine siyah olacaktır. Beyaz arka plan yansıtıcı bir malzemeden yapılabilir.
 - (b) Ayırt edici işaretin sadece bir harften oluştuğu durumda, elipsin ana eksen dikey olabilir;
 - (c) Ayırt edici işaret, tescil numarası ile karıştırılabilecek veya okunabilirliğini bozabilecek şekilde yapılandırılmayacaktır;
 - (d) Motosikletler veya bunların römorkları üzerinde, elipsin eksenine ait boyutlar en az 0.175 m ve 0.115 m olacaktır. Diğer motorlu taşıtlar ve bunların römorkları üzerinde, elipsin ekseninin boyutları en az;
 - (i) Ayırt edici işaret üç harften oluştuğu takdirde, 0.24 m ve 0.145 m olacaktır;
 - (ii) Ayırt edici işaret üç harften daha az harften oluştuğu takdirde, 0.175 m ve 0.115 m olacaktır.
3. Ayırt edici işaret plakaya dahil edilecekse, aşağıdaki şartlar uygulanacaktır:
 - (a) Harfler, 0.11 m.lik bir plaka referans alındığında en az 0.02 m yüksekliğe sahip olacaktır;
 - (b)
 - (i) Tescil eden Devletin ayırt edici işareti; uygun durumlarda, Devletin bayrak veya amblemi ile desteklenebilir veya ülkenin ait olduğu bölgesel ekonomik entegrasyon kuruluşunun amblemi arka plakanın en solunda veya sağında, tercihen numaranın iki satırdan oluştuğu durumda plakaların solunda veya en sağ üst kısmında bulunabilir;
 - (ii) Ayırt edici işarete ilave olarak, sayısal olmayan bir sembol ve/veya bir bayrak ve/veya bölgesel veya yerel bir amblem plakada görüntülendiğinde, Tescil eden Devletin ayırt edici işareti zorunlu olarak plakanın en sol kısmına yerleştirilecektir;
 - (c) Uygun durumlarda tescil eden Devletin ayırt edici işaretini destekleyen bir bayrak veya amblem, ayırt edici işaretin okunabilirliğini bozmayacak biçimde konumlandırılacak ve tercihen bunun üzerine yerleştirilecektir;

(d) Tescil eden Devletin ayırt edici işareti, kolaylıkla tanımlanabilecek ve plaka numarası ile karıştırılmayacak veya okunabilirliği bozulmayacak biçimde konumlandırılacaktır. Bu yüzden, ayırt edici işaret, en azından tescil numarasından farklı bir renkte olacak veya tescil numarası için ayrılan farklı bir arka plan rengine sahip olacak veya tescil numarasından tercihen bir satırda açıkça ayrılacaktır.

(e) Motosikletlerin ve bunların römorklarının plakaları veya iki satır tutan plakalar için, ayırt edici işaretin harflerinin yanı sıra tescil eden devletin ulusal bayrağı veya ambleminin boyutu veya ülkenin ait olduğu bölgesel ekonomik entegrasyon kuruluşunun sembolünün boyutu uygun biçimde değiştirilebilir;

(f) Bu bendin hükümleri, bu plaka zorunlu ise, ön plakaya yönelik aynı prensipler doğrultusunda uygulanacaktır.

4. Ek 2, bent 3 ile ilgili hükümler, ayırt edici işarete uygulanacaktır.

Ek 4

ULUSLARARASI TRAFİKTEKİ MOTORLU TAŞIT VE RÖMORKLARIN TANIMLAYICI İŞARETLERİ

1. Tanımlayıcı işaretler aşağıdakilerden oluşur:

(a) Bir motorlu araç için:

- (i) Araç üreticisinin adı veya ticari unvanı;
- (ii) Şasede veya şase olmaması durumunda gövdede, üreticinin ürün veya seri numarası;
- (iii) Motor üzerinde, numaranın üretici tarafından konulması durumunda motor numarası;

(b) Römork için yukarıda altı bent (i) ve (ii)'de bahsedilen bilgiler;

(c) Motorlu bisiklet için silindir kapasitesi ve "CM" işareti.

2. Bu Ekin 1'inci bendinde bahsedilen işaretler ulaşılabilir konumlara yerleştirilmeli ve kolaylıkla okunabilir olmalıdır. Ayrıca, kolaylıkla değiştirilemeyecek ve silinmeyecek türde olmalıdır. İşaretlerde yer alan harf ve şekiller sadece Latin harfleri veya İngiliz bitişik el yazısı ve Arap rakamları olmalı veya bu şekilde tekrarlanmalıdır.

Ek 5

MOTORLU TAŞITLAR VE RÖMORKLARA İLİŞKİN TEKNİK ŞARTLAR

1. Bu Konvansiyonun 3. Maddesinin 2 (a) bendi ve 39. Maddesinin 1. bendi hükümleri saklı kalmak üzere, herhangi bir Sözleşme Tarafı, tescil ettiği motorlu taşıtlar ve iç mevzuatı uyarınca karayoluna çıkmasına izin verdiği römorklar için, bu Ek'in hükümlerini tamamlayan veya daha sıkı kuralları belirleyebilirler. Uluslararası trafikteki bütün taşıtlar, hizmete ilk girdiklerinde tescil edildikleri ülkede yürürlükte bulunan teknik şartlara uygun olmalıdır.

2. Bu Ek'in amaçları doğrultusunda, "römork" tabiri, sadece motorlu bir araca takılmak için tasarlanmış bir römork için kullanılır.

3. Bu Konvansiyonun Madde 1, (n) alt bendine uygun olarak yüksüz ağırlıkları 400 kilogramı geçmeyen üç tekerlekli araçları motosiklet olarak değerlendiren Sözleşme Tarafları, söz konusu taşıtları bu Ek'te hem motosiklet hem de motorlu taşıtlar için konulan kurallara tabi tutacaktır.

BÖLÜM I

Frenleme

4. Bu bölümün amaçları doğrultusunda:

(a) "Bir dingilin tekerlekleri" terimi, aynı dingil üzerine yerleştirilmemiş olsalar bile (bir çift dingil, iki dingil olarak kabul edilmektedir) taşıtın boyuna eksenine göre simetrik veya simetriğe yakın olarak düzenlenmiş tekerlekler anlamını taşımaktadır,

(b) "Servis freni" terimi normalde aracı yavaşlatmak ve durdurmak için kullanılan donanım anlamına gelir;

(c) "Park freni" terimi, sürücü bulunmadığında taşıtı veya römork takılı olmadığında römorku hareketsiz tutmak için kullanılan donanım anlamını taşımaktadır.

(d) "Yardımcı fren (acil durum freni)" servis freninin arızalanması durumunda aracı yavaşlatmak veya durdurmak için tasarlanmış donanım anlamına gelir.

A. Motosiklet haricindeki motorlu araçlarda frenleme

5. Motosiklet haricindeki tüm motorlu araçlarda, sürüş esnasında sürücünün kolaylıkla kullanabileceği frenler bulunmalıdır. Bu frenler, aşağıdaki üç frenleme işlevini yerine getirebilmelidir:

(a) Yükleme koşulları ve üzerinde hareket ettiği yolun eğimi ne olursa olsun, güvenli, hızlı ve etkin bir şekilde aracı yavaşlatma ve durdurma yeteneğine sahip bir servis freni;

(b) Yükleme koşullarına bakılmaksızın, taşıtı kayda değer yukarı veya aşağı eğimli bir yüzeyde tutabilen, faaliyeti tamamen mekanik olan bir donanım tarafından taşın tutulmasını sağlayan bir park freni;

--

(c) Yükleme koşullarına bakılmaksızın, servis freninin arızalanması durumunda dahi, aracı makul bir mesafede yavaşlatma ve durdurma yeteneğine sahip bir yardımcı fren (acil durum freni).

6. Bu Ekin 5'inci bendinin hükümlerine tabii olarak, üç frenleme işlevini (servis freni, yardımcı fren ve park freni) sağlayan donanımların ortak parçaları bulunabilir; en az iki ayrı kontrolün kalması şartıyla kumanda sistemlerinin birleştirilmelerine izin verilir.

7. Servis freni, aracın tüm tekerleklerinde etkili olacaktır.

8. Yardımcı (acil durum) fren, taşıtın boyuna ekseninin her iki tarafında en az bir tekerlek üzerinde etkili olabilmelidir; aynı şart park freni için de geçerlidir.

9. Servis freni ve park freni, yeterli güç aracılığı ile tekerleklerle daimi olarak bağlanmış olan frenleme yüzeyinde etkili olacaktır.

10. Hiç bir frenleme yüzeyinin tekerleklerle etkisinin kesintiye uğramasına izin verilmeyecektir. Bununla birlikte, aşağıdaki koşullarda tekerleklerle etkisinin kesintiye uğramasına izin verilebilir.

(a) Örneğin: vites değiştirme sırasında olduğu gibi sadece anlık olması durumunda;

(b) Park freni ile ilgili olarak sadece sürücünün müdahalesi ile etkilenebilecektir; ve

(c) Servis ve yardımcı (acil durum) frenleri ile ilgili olarak bu Ekin 5'inci bendinde belirtilen etkinlik ile frenlemenin mümkün olması durumunda.

10 ek 2. Frenleme sistemine ait tüm donanımlar, uzun ve tekrarlı kullanımdan sonra da servis frenlerinin etkinliğini sağlayacak şekilde tasarlanacak ve üretilecektir.

10 ek 3. Servis frenleme eylemi, aracın dingilleri arasında uygun şekilde dağıtılacak ve senkronize edilecektir.

10 ek 4. Servis freni kumandasına kısmen veya tamamen sürücünün kas enerjisi dışındaki bir enerji kaynağı ile yardım sağlanıyorsa, bu enerji kaynağının arızalanması durumunda bile taşıtın makul bir mesafede durdurulması mümkün olacaktır.

B. Römorklarda frenleme

11. Bu Ekin 17 (c) bendindeki şartları saklı kalmak üzere, hafif römork haricindeki tüm römorklar aşağıdaki gibi frenleme sistemlerine sahip olacaktır:

(a) Yükleme koşulları ve üzerinde hareket ettiği yolun eğimi ne olursa olsun, emniyetli, hızlı ve etkin bir şekilde aracı yavaşlatma ve durdurma yeteneğine sahip bir servis freni;

(b) Yükleme koşullarına bakılmaksızın, taşıtı kayda değer ölçüde yukarı veya aşağı eğimli bir yüzeyde tutabilen, faaliyeti tamamen mekanik olan bir donanım tarafından taşıtın tutulmasını sağlayan bir park freni. Bu hüküm, taşıt katarları için park freni gereksinimlerinin karşılanması koşuluyla, kendisini çeken araçtan alet kullanılmadan ayrılamayan römorklara uygulanmaz.

12. İki frenleme işlevini (servis ve park) sağlayan donanımların ortak parçaları olabilir.
13. Servis freni römorkun tüm tekerleklerinde etkili olacaktır. Servis frenleme eylemi, aracın dingilleri arasında uygun şekilde dağıtılacak ve senkronize edilecektir.
14. Servis freni, çeken taşıtın servis freni kumandası ile harekete geçirilebilecektir. Ancak, römorkun izin verilen azami ağırlığının 3,500 kg' ı aşmaması durumunda frenler, römork hareket halinde iken sadece römorkun çeken taşıta yaklaşması halinde devreye girecek şekilde düzenlenebilir (otomatik römork freni).
15. Servis freni ve park freni, yeterli güç aracılığı ile tekerleklerle daimi olarak bağlanmış olan frenleme yüzeyinde etkili olacaktır.
16. Frenleme sistemleri, römork hareket halinde iken bağlama mekanizmasının kırılması durumunda römorku otomatik olarak durduracak şekilde tasarlanacaktır. Bu şart, izin verilen azami ağırlıklarının 1,500 kg' ı aşmaması ve yarı römorklu taşıtlar dışında bağlantı mekanizmasına ilave olarak bir tali bağlantı bulunması koşulu ile sadece bir dingilleri veya aralarındaki mesafe 1 metreden az olan iki dingili bulunan römorklar için geçerli değildir.

C. Araç katarlarında frenleme

17. Ayrı araçlarla ilgili (motorlu araçlar ve römorklar) bu Bölümün A ve B kısmındaki şartlara ilave olarak söz konusu araç katarları için aşağıdaki şartlar uygulanacaktır:
 - (a) Araç katarını oluşturan taşıtların fren sistemleri birbiriyle uyumlu olmalıdır;
 - (b) Servis frenleme hareketi, katarı oluşturan taşıtların dingilleri arasında uygun şekilde dağıtılacak ve senkronize edilecektir.
 - (c) Servis freni bulunmayan bir römorkun izin verilen azami ağırlığı, çeken aracın yüksüz ağırlığı ve sürücünün ağırlığının toplamının yarısını geçmeyecektir.

D. Motosikletlerde frenleme

18. (a) Her motosiklet birisi en az arka tekerlek/tekerleklerde ve diğeri en az ön tekerlek/tekerleklerde etken olan iki fren ile donatılmış olacaktır; bir motosiklete yan sepet monte edilirse yan sepetin tekeri için fren gerekli değildir. Yük durumu ve üzerinde hareket ettiği yolun yukarı veya aşağı eğimi ne olursa olsun, bu frenleme sistemleri güvenli, hızlı ve etkin bir şekilde motosikleti yavaşlatma ve durdurma yeteneğine sahip olmalıdır.
- (b) Bu bendin (a) alt bendindeki şartlara ilave olarak, aracın boyuna eksenine göre simetrik olarak sıralanmış üç tekerleğe sahip olan motosikletler, bu Ekin 5 (b) bendinde belirtilen şartları sağlayan bir park freni ile donatılmış olacaktır.

BÖLÜM II

Taşıt aydınlatma ve ışıklı sinyal sistemleri

19. Bu bölümün amaçları doğrultusunda:

“Sürüş farı (uzun far)” terimi, aracın önündeki uzun bir mesafeyi aydınlatmak için kullanılan far anlamına gelir;

“Geçiş farı (kısa far)” terimi, yaklaşan sürücüler ve diğer yol kullanıcılarının gözlerini kamaştırmadan ve rahatsızlık vermeden aracın önündeki yolu aydınlatmak için kullanılan far anlamına gelir;

“Ön pozisyon lambası” önden bakıldığında aracın varlığını ve genişliğini belirtmek için kullanılan lamba anlamına gelir;

“Arka pozisyon lambası” arkadan bakıldığında aracın varlığını ve genişliğini belirtmek için kullanılan lamba anlamına gelir;

“Fren lambası” terimi, aracın arkasındaki diğer yol kullanıcılarına sürücünün servis frenine bastığını belirtmek için kullanılan lambadır;

“Ön sis farı” terimi, ince sis, yağın kar, yoğun yağmur veya benzer koşullarda yolun aydınlatılmasını iyileştirmek için kullanılan far anlamına gelir;

“Arka sis lambası” terimi ince sis, yağın kar, yoğun yağmur veya benzer koşullarda aracın arkadan daha iyi görünür olmasını sağlamak için kullanılan lamba anlamına gelir;

“Geri vites lambası” terimi aracın arkasındaki yolu aydınlatmak ve aracın geri gittiği veya gitmek üzere olduğu konusunda diğer yol kullanıcılarını uyarmak amacıyla kullanılan lamba anlamına gelir;

“Yön belirtme lambası” terimi, diğer yol kullanıcılarına sürücünün sağa veya sola doğru yönünü değiştirme niyetinde olduğunu göstermek için kullanılan lamba anlamına gelir;

“Park lambası” terimi, park halindeki bir aracın varlığını göstermek için kullanılan lamba anlamına gelir; ön ve arka pozisyon lambalarının yerine geçebilir;

“İşaretleme lambası” terimi, toplam genişliği açık şekilde belirtmek için aracın mümkün olduğu kadar üst tarafına ve toplam genişliğin dış kenarına yakın yere yerleştirilen lamba anlamına gelir. Bu lamba, bazı motorlu araçlar ve römorkların boyutlarına dikkat çekerek pozisyon lambalarını tamamlar;

“Tehlike uyarı sinyali” terimi, tüm yön belirtme lambalarının aynı anda yanması ile verilen sinyal anlamına gelir;

“Yan lamba” terimi, aracın yanında bulunan ve yandan bakıldığında aracın varlığını belirten lamba anlamına gelir;

“Özel uyarı lambası” öncelikli araçları veya yolda bulunmaları diğer yol kullanıcılarının özel önlem almasını gerektiren özellikle araç konvoyları, sıra dışı boyutlardaki araçlar ve yol bakım ve onarım araç veya ekipmanı gibi araç veya araçlar grubunu belirtmek için kullanılan lamba anlamına gelir;

“Arka plaka aydınlatma lambası” terimi, arka plakanın aydınlatılmasını sağlayan lamba anlamına gelir; birden fazla optik elemandan oluşabilir;

“Gündüz (seyir) lambası” terimi, bir aracın gündüzleri önden göze çarpma ve görünürlüğünü artırma amaçlı kullanılan lamba anlamına gelir;

“Reflektör” terimi, araçla bağlantılı olmayan bir ışık kaynağından gelen ışığı yansıtarak aracın varlığını belirtmek için kullanılan donanım anlamına gelir;

“Aydınlatma yüzeyi” terimi çaprazlamasına dikey bir yüzeyde, ışığın yayıldığı etkili yüzeyin dikey izdüşümü anlamına gelir; Bir reflektör için etkin yüzey reflektör optik biriminin görünen yüzeyidir.

20. Bu bölümde bahsedilen ışıkların renkleri, mümkün olduğu kadar, bu Ekin ilavesinde verilen tanımlara uygun olacaktır.

21. Motosikletler hariç düz yolda saatte 40 km (25 mil) hızını geçebilen tüm motorlu araçların önünde açık havada yolu yeterli seviyede aydınatabilen çift sayıda beyaz veya seçici sarı sürtüş farları bulunacaktır. Uzun farlarının aydınlatma yüzeylerinin dış kenarları, hiçbir durumda aracın en dış kenarına, kısa farların aydınlatma yüzeylerinin dış kenarlarından daha yakın olmayacaktır.

22. Motosikletler hariç, düz yolda saatte 10 km (6 mil) hızını geçebilen tüm motorlu araçların önünde açık havada yolu yeterli seviyede aydınatabilen çift sayıda beyaz veya seçici sarı kısa farlar bulunacaktır. Bir motorlu araç, aynı anda iki kısa fardan daha fazlası yakılmayacak bir sistem ile donatılacaktır. Kısa farlar, bu Ekin 19’uncu bendindeki tanıma uygun olarak ayarlanacaktır.

23. Yan sepeti olmayan iki tekerlekli motosikletler dışındaki tüm motorlu araçların önüne iki adet beyaz ön pozisyon lambası takılacaktır; bununla birlikte seçici sarı ışık huzmesi yayan uzun veya kısa far ile birleştirilmiş ön pozisyon lambaları için seçici sarı ışığa izin verilecektir. Aracın önünde sadece ön pozisyon lambalarının açık olması durumunda, ön pozisyon lambaları geceleyin açık havada diğer yol kullanıcılarının gözünü kamaştırmadan ve rahatsız etmeden görünebilir olacaklardır.

24. (a) Yan sepeti olmayan iki tekerlekli motosikletler dışındaki tüm motorlu araçların arkasına, geceleyin açık havada diğer yol kullanıcılarının gözünü kamaştırmadan ve rahatsız etmeden görünebilir olan çift sayıda kırmızı arka pozisyon lambaları takılacaktır;

(b) Her römorkun arkasına geceleyin açık havada diğer yol kullanıcılarının gözünü kamaştırmadan ve rahatsız etmeden görünebilir olan çift sayıda kırmızı arka pozisyon lambaları takılacaktır. Bununla birlikte, toplam genişliği 0.80 m.yi geçmeyen yan sepeti olmayan iki tekerlekli bir motosiklete takılan bir römork için bu türde tek bir lamba takılmasına izin verilecektir.

25. Arkasında plaka numarası olan her motorlu araç ve römorka, geceleyin açık havada plakasının okunabilir olması için bir aydınlatma lambası takılacaktır.

26. Bütün motorlu taşıtların (motosikletler dahil olmak üzere) ve bir motorlu taşıt ve bir veya birden fazla römorktan oluşan araç kombinasyonlarının elektrik bağlantıları, motorlu aracın veya araçlar kombinasyonunun en arkasındaki arka pozisyon lambaları yakılmadıkça, motorlu aracın uzun ve kısa farları, ön sis farları ve ön pozisyon lambaları ve yukarıda 25'inci bentte bahsedilen aydınlatma lambası açılmayacak şekilde olacaktır.

Arka sis lambaları sadece uzun ve kısa farlar veya ön sis farları açık olduğunda açılabilir.

Bununla birlikte, bu Konvansiyonun Madde 32, 3. bendinde bahsedilen aydınlatma uyarısı vermek için kullanıldıklarında, bu şart uzun ve kısa farlar için uygulanmayacaktır. İlave olarak, elektrik bağlantıları; uzun farlar, kısa farlar veya sis lambaları açık durumda iken ön pozisyon lambalarının da çalışmasını sağlayacak şekilde yapılacaktır.

27. Yan sepet olmayan iki tekerlekli motosikletler haricindeki her motorlu aracın arkasına üçgen şeklinde olanlar haricinde en az iki kırmızı reflektör takılacaktır. Bu reflektörler, başka taşıtın uzun veya kısa farları ya da sis lambalarıyla aydınlatıldığında, o taşıtın sürücüsü tarafından geceleri açık havada görülebilir olmalıdır.

28. Her römorkun arkasına en az iki adet kırmızı reflektör takılacaktır. Bu reflektörler bir köşesi yukarıda ve bir kenarı yatay olan bir eşkenar üçgen şeklinde olacaktır. Bu üçgenin içine herhangi bir sinyal lambası yerleştirilmeyecektir. Bu reflektörler, yukarıda 27.bentte belirlenen görünürlük gereksinimlerine uyacaklardır. Bununla birlikte, toplam genişliği 0.80 m.yi geçmeyen römorklara yan arabası olmayan iki tekerlekli bir motosiklete bağlanmaları durumunda, sadece tek bir reflektör takılabilecektir.

29. Her römorkun önüne üçgen şeklin dışında iki adet beyaz reflektör takılacaktır. Bu reflektörler, [kelimeler çıkarılmıştır] yukarıda 27.bentte belirlenen görünürlük gereksinimlerine uyacaklardır.

30. Genişliği 1.60 m.yi geçen römorkların önüne iki adet beyaz pozisyon lambası takılacaktır. Bu şekildeki ön pozisyon lambaları römorkun en dış kenarına mümkün olduğu kadar yakın takılacaktır.

31. Yan sepeti bulunmayan iki tekerlekli motosikletler hariç, düz yolda saatte 25 km (15 mil) hızını geçebilen tüm motorlu araçların arkasına en az iki adet fren lambası takılacak ve bunların ışık yoğunluğu arka pozisyon lambalarınınkinden fark edilir derecede yüksek olacaktır. Aynı şart, bir araç katarının en arkadaki römorklara da uygulanacaktır.

32. Bu Konvansiyonun Madde 54, 2.bendine uygun olarak motorlu bisikletleri motosiklet olarak değerlendirdiğini beyan eden Sözleşme Tarafları, motorlu bisikletlerle ilgili olarak bu yükümlülüklerin tamamı veya bazıları için muafiyet getirebilir.

(a) Yan sepeti olsun veya olmasın iki tekerlekli tüm motosikletlere yukarıda 22.bentte belirlenen renk ve görünürlük şartlarını sağlayan bir veya iki kısa far takılacaktır.

(b) Yan sepeti olsun veya olmasın düz bir yolda saatte 40 km (25 mil) hızını aşabilen tüm iki tekerlekli motosikletlere kısa farına ilave olarak yukarıda 22.bentte belirlenen renk ve görünürlük şartlarını karşılayan en az bir uzun farı takılacaktır. Böyle bir motosikletin birden fazla uzun farı varsa, bu farlar mümkün olduğu kadar birbirine yakın konumlandırılacaktır.

(c) [Çıkarılmıştır]

33. Yan sepeti olmayan iki tekerlekli tüm motosikletlerin önüne yukarıda 23.bentte belirlenen renk ve görünürlük şartlarını karşılayan bir veya iki ön pozisyon (kenar) lambası takılacaktır. Böyle bir motosikletin iki adet ön pozisyon lambası varsa, bu lambalar mümkün olduğu kadar birbirine yakın konumlandırılacaktır.

34. Yan sepeti olmayan iki tekerlekli tüm motosikletlerin arkasına yukarıda 24 (a) alt bendinde belirlenen renk ve görünürlük şartlarını karşılayan bir arka pozisyon lambası takılacaktır.

35. Yan sepet olmayan iki tekerlekli tüm motosikletlerin arkasına yukarıda 27.bentte belirlenen renk ve görünürlük şartlarını karşılayan üçgen olmayan bir reflektör takılacaktır.

36. Madde 54, 2.bendine uygun olarak motorlu bisikletleri motosiklet olarak değerlendirdiğini beyan eden Sözleşme Tarafları, yan sepeti olsun veya olmasın iki tekerlekli motorlu bisikletleri bu yükümlülüklerden muaf tutmak için bu araçlara yukarıda 31.bentteki şartlara uygun bir stop lambası takılacaktır.

37. Yan sepeti olmayan iki tekerlekli motosikletler için açıklanan lambalar ve farlar ilişkin şartları saklı kalmak üzere, iki tekerlekli motosiklete takılan bir yan sepetin önüne yukarıda 23.bentte belirlenen renk ve görünürlükle ilgili şartlara uyan bir ön pozisyon lambası ve arkasına yukarıda 24(a) alt bendinde belirlenen renk ve görünürlükle ilgili şartlara uyan bir arka pozisyon lambası ile yukarıda 27.bentte belirlenen renk ve görünürlükle ilgili şartlara uyan bir reflektör takılacaktır. Elektrik bağlantıları, yan sepetin ön pozisyon lambası, arka pozisyon lambası ve motosikletin arka pozisyon lambası ile aynı zamanda yanacak şekilde yapılacaktır.

38. Konvansiyonun Madde 1 (n) alt bendine göre motosiklet olarak değerlendirilen, aracın boyuna eksenine göre simetrik olarak yerleştirilmiş üç tekerlekli motorlu araçlara yukarıda 21, 22, 23, 24 (a), 27 ve 31 bentlerde açıklanan donanımlar takılacaktır. Bununla birlikte, genişliği 1.30 m.yi ve saatte 40 km (25 mil) hızını geçmeyen elektrikli bir araç üzerine tek bir uzun far ve tek bir kısa far takılması yeterlidir.

39. Motorlu bisiklet haricindeki tüm motorlu araçlar ve römorklara yanıp sönen kehribar ışıklı sabit yön belirtme lambaları takılacak, bunlar araç üzerine çift sayıda olacak ve aracın hareket halinde gündüz ve gece yol kullanıcıları tarafından görülebilecektir.

40. Bir motorlu araca ön sis farı takılırsa, bunlar beyaz veya seçici sarı ışık yayacak, sayı olarak iki adet veya motosiklet için bir adet olacak ve aydınlatma yüzeyi üzerindeki hiçbir nokta kısa farın aydınlatma yüzeyi üzerindeki en yüksek noktayı geçmeyecek şekilde yerleştirilecektir.

41. Hiçbir geri vites lambası diğer yol kullanıcılarının gözünü kamaştırmayacak veya rahatsızlık vermeyecektir. Geri vites lambalarının bir motosiklete takılması durumunda beyaz veya seçici sarı ışık vereceklerdir. Bu lambalar sadece geri vitese takıldığında yanacaktır.

42. Yön belirtme lambaları ve özel uyarı lambaları haricinde hiçbir lamba yanıp sönen ışık yaymayacaktır. Yan lambalar, yön belirtme lambaları ile aynı anda yanıp sönebilir.

42 ek 2. Özel uyarı lambaları yanıp sönen veya flaşlı ışık yayacaktır. Bu ışıkların rengi, Madde 32, 14.benite yer alan şartlara uyacaktır.

42 ek 3. Motosiklet haricindeki tüm motorlu araçlar ve tüm römorklar tehlike uyarı sinyali yayabilecek şekilde donatılacaktır.

42 ek 4. Bir motorlu araca veya römorka arka sis lambası takılırsa bunlar kırmızı renkte olacaktır.

42 ek 5. 6 metreden daha uzun tüm motorlu araçlar ve tüm römorklara kehribar yan reflektör takılacaktır.

42 ek 6. 1.80 m.den daha geniş tüm motorlu araçlar ve römorklara işaretleme lambası takılacaktır. Bir motorlu araç veya römorkun genişliği 2.10 m.yi aşarsa bu lambaları kullanmak zorunlu hale gelir. Bu lambaların kullanılması durumunda, bunlardan en az iki tane olacak ve öne doğru beyaz veya kehribar ve arkaya doğru kırmızı ışık yayacaklardır.

42 ek 7. Tüm motorlu araç ve römorklara yan lambalar takılacaktır. Bu lambalar takılırsa kehribar renginde ışık yayacaklardır.

43. Bu Ekin hükümlerinin amaçları doğrultusunda:

(a) Benzer olsun veya olmasın aynı işlev ve aynı ışık rengine sahip iki veya daha fazla lambanın her türlü kombinasyonu tek bir lamba olarak kabul edilecektir.

(b) Bir şerit şeklindeki tek bir aydınlatma yüzeyi, aracın boyuna eksenine simetrik olarak yerleştirilmişse iki veya çift sayıda lambadan oluşuyor sayılacaktır. Bu türde bir yüzeyin aydınlatılması kenarlara mümkün olduğu kadar yakın en az iki ışık kaynağı tarafından sağlanacaktır.

44. Belirli bir araç üzerinde aynı işleve sahip ve aynı yöne bakan lambalar aynı renkte olacaktır. Çift sayıdaki lambalar ve reflektörler asimetrik dış yüzeye sahip araçlar hariç, aracın boyuna eksenine göre simetrik olarak yerleştirilecektir. Her çiftteki lambaların yoğunluğu büyük ölçüde aynı olacaktır.

45. Farklı türdeki lambalar ve bu Bölümün diğer bentlerindeki şartlara uygun lambalar ve reflektörler, bu lambalar ve reflektörlerin her biri bu Ekin uygulanabilir şartlarına uymaları şartıyla aynı aygıt içinde gruplanabilir veya birleştirilebilir.

BÖLÜM III

Diğer şartlar

Direksiyon mekanizması

46. Her motorlu araç, sürücünün aracın yönünü kolaylıkla, hızlı ve doğru bir şekilde değiştirmesini sağlayacak güçlü bir direksiyon mekanizması ile donatılacaktır.

Geriye görme aynası

47. Her motorlu araçta bir veya daha fazla geriye görme aynası olacaktır; bu aynaların sayısı, boyutları ve ayarlanması sürücünün aracın arkasındaki trafiği görmesine imkan verecek şekilde olacaktır.

Sesli uyarı cihazı

48. Her motorlu araçta yeterli güçte en az bir sesli uyarı cihazı bulunacaktır. Uyarı cihazının çıkardığı ses devamlı ve tek tip olmalı ancak keskin olmamalıdır. Öncelikli araçlar ve toplu taşıma araçlarında bu şartlara tabi olmayan ilave sesli uyarı cihazları bulunabilir.

Ön cam sileceği

49. Sürücüsünün yolu sadece ön camın şeffaf kısmından görebildiği biçim ve boyuttaki araçlarda en az bir adet yeterli ve gayet sağlam yapılmış bir sileceğin uygun bir konumda bulunması gerekir. Bu sileceğin çalışması, sürücünün sürekli çabasını gerektirmemelidir.

Ön cam yıkayıcı

50. En az bir adet ön cam sileceğinin bulunması gereken her motorlu araçta ayrıca bir ön cam yıkayıcısı bulunacaktır.

Ön cam ve pencereler

51. Tüm motorlu araçlar ve tüm römorklar üzerinde:

(a) Aracın gövdesinin bir kısmını oluşturan ön cam ve diğer iç bölmeler gibi şeffaf malzemeler, kırılma durumunda bedensel sakatlanma riskini en aza indirecek şekilde olmalıdır.

(b) Ön camın şeffaf kısımları zaman içinde şeffaflığını kaybetmeyecek maddelerden yapılmalıdır, camdan görülen nesnelerin görüntüsünde sezilebilir bir bozulma olmayacak şekilde imal edilmelidirler ve kırılma anında sürücü hala yeterince net bir yol görüşüne sahip olmalıdır.

Geri vites donanımı

52. Her motorlu araca sürücü konumundan kontrol edilen bir geri vites donanımı takılacaktır. Ancak izin verilen azami ağırlığı 400 kilogramı geçmeyen, aracın boyuna eksenine simetrik şekilde üç tekerleği bulunan motorlu araçlar veya motosikletlerde bu donanım zorunlu değildir.

Egzoz susturucusu

53. Bir motorlu aracı çalıştırmak için kullanılan her içten yanmalı motor, randımanlı çalışan bir egzoz susturucusu ile donatılmalıdır.

Lastikler

54. Motorlu taşıtların ve çektikleri römorkların tekerlekleri ıslak yolda bile yola tutunan hava ile şişirilmiş lastiklerle donatılmalıdır. Ancak bu şart, Sözleşme Taraflarının hava ile şişirilmiş lastiklerden alınan verime en azından eşit derecede sonuç veren başka malzemelerin kullanılmasına izin vermesini engellemez.

Hız ölçer

55. Düz bir yolda saatte 40 km (25 mil) hızını aşabilen tüm motorlu araçlara bir hız ölçer takılacaktır; ancak Sözleşmenin Tarafları belirli kategorideki motosiklet ve diğer hafif araçları bu zorunluluktan hariç tutabilir.

Motorlu araçlarda taşınması gereken uyarı aygıtları

56. Bu Konvansiyonun Madde 23, 5. bendinde ve Ek 1, 6. bendinde bahsedilen aygıt aşağıdakilerden biri olacaktır:

(a) kırmızı kenarlıklı bir eşkenar üçgen ve bu üçgenin boş veya açık bir renge boyalı iç kısmından oluşan bir işaret levhası; kırmızı kenarlık yansıtma özelliğine sahip bir bantla donatılmalı; ayrıca bir kırmızı floresan kısım olmalı ve/veya ışığı yansıtmalı; bu levha dik olarak yerleştirildiğinde yıkılmadan kalabilmeli; veya

(b) aracın kayıtlı olduğu ülkedeki yasal düzenlemelerde tanımlanmış ve kendisinden aynı derecede randıman alınabilecek başka bir donanım.

Hırsızlığı önleyici cihaz

57. Her motorlu araca, park edildiğinde önemli bileşenlerinden birinin devre dışı kalması veya bloke edilmesi sayesinde hırsızlığı önleyen bir cihaz takılacaktır.

Emniyet donanımları

58. İç mevzuatta tanımlanan özel anahtarlar için üretilen veya kullanılan araçlar hariç, bu Konvansiyonun Ekleri 6 ve 7'de bahsedilen B kategorisi araçlarda teknik olarak öne bakabilen tüm koltuklara onaylı emniyet kemeri veya benzer şekilde etkin onaylı donanımlar takılacaktır.

Genel şartlar

59. (a) Bir motorlu aracın mekanik parçaları ve ekipmanı, bundan kaçınılmasının mümkün olmaması durumunda, herhangi bir yangın veya patlama tehlikesi doğurmayacak veya zehirli gaz, kesif duman, koku veya sesin aşırı derecede yayılmasına neden olmayacaktır.

(b) Motorlu taşıtların yüksek gerilimli ateşleme donanımı, mümkün olduğu derecede, radyo frekansında aşırı parazit oluşmasına neden olmayacaktır.

(c) Tüm motorlu taşıtlar, sürücünün önünü, sağ tarafını ve sol tarafını yeterince iyi görüp aracı güvenli bir şekilde kullanmasını sağlayacak şekilde imal edilmelidir.

(d) Motorlu araç ve römorklar mümkün olduğu kadar içindekilerin ve yol kullanıcılarının bir kaza anında karşılaştıkları tehlikeyi azaltacak şekilde üretilecek ve donatılacaktır. Özellikle, içte veya dışta gereksiz çıkıntılara neden olan aksesuar veya diğer nesneler kullanılmayacak veya aracın içindekiler veya diğer yol kullanıcılarına tehlike oluşturacak çıkıntıları olmayacaktır.

(e) İzin verilen maksimum ağırlığı 3.5 tonu aşan araçlar mümkün olduğunca yan ve arkalarında başka araçların aracın altına girmesini önleyen koruyucu sistemlerle donatılmalıdır.

BÖLÜM IV

İstisnalar

60. Sözleşmenin Tarafları, ülke içindeki amaçlar için, bu Ekin şartları ile ilgili olarak aşağıdaki hallerde muafiyetler sağlayabilirler:

(a) Tasarımları yüzünden düz yolda saatte 30 km (19 mil) hızı aşamayan veya iç mevzuatla hızları saatte 30 km ile sınırlanan tüm motorlu taşıt ve römorklar;

(b) Özürlü taşıtları, yani fiziksel bir rahatsızlığı veya engelli olan insanların kullanımı için özel olarak tasarlanmış ve imal edilmiş ve normal şartlar altında sadece o kişinin kullandığı küçük motorlu taşıtlar;

(c) Teknik gelişmeleri takip etmek ve yol güvenliğini artırmak amacıyla yapılan deneylerde kullanılan araçlar;

(d) Özel bir biçime veya tipe sahip veya belirli koşullar altında belirli amaçlar için kullanılan araçlar;

(e) Özürlü kişilerin kullanımı için uyarlanmış araçlar.

61. Sözleşmenin Tarafları, tescil etiketleri ve uluslararası trafiğe çıkabilecek araçlarla ilgili olarak bu Ekin şartları için istisnalar sağlayabilirler:

(a) Motorlu araç ve römorkların ön pozisyon lambaları için kehribar rengin kullanılmasına izin vererek;

(b) Dış şekli, kolaylıkta hasar görebilecek veya yırtılabilecek montaj aletleri kullanılmadan söz konusu hükümlere uyulmasına imkan vermeyen özel amaçlı taşıtlarda lambaların konumuna ilişkin olarak;

(c) Uzun yükler (tomruk, boru, vs.) taşıyan ve hareket halinde iken çeken taşıta sadece yükle bağlanmış olan römorklara ilişkin olarak;

(d) Aşağıdaki donanım için arkada beyaz ışık, önde de kırmızı ışık kullanılmasına izin vererek;

- Öncelikli araçların dönen flaş lambası;
- Özel yükler için sabit lambalar;
- Kenar lambaları ve reflektörler;
- Tepede özel olarak aydınlatılan işaretler;

(e) Dönen veya yanıp sönen lambalar için öne doğru veya arkaya doğru mavi ışığın yayılmasına izin vererek;

(f) Özel bir şekil veya türdeki bir aracın veya özel koşullar altında ve özel amaçlar için kullanılan bir aracın herhangi bir tarafına kırmızı reflektör veya flüoresan ve beyaz reflektör şeridinin alternatif olarak kullanımına izin vererek;

(g) Taşıtın arkasında iç mevzuatın zorunlu kıldığı rakamlar veya harflerin veya arka plakaların zemininin, belirgin işaretler veya başka belirgin işaretlerin yansıttığı beyaz veya renkli ışık bulunmasına izin vererek;

(h) En arkadaki yanıl reflektörler ve yan lambalar için kırmızı ışığın kullanılmasına izin vererek.

BÖLÜM V

Geçici hükümler

62. Bu Konvansiyonun yürürlüğe girmesinden önce veya söz konusu yürürlüğe girme tarihinden itibaren iki yıl içinde Sözleşmenin Taraflarından birinin ülkelerinde tescil edilen motorlu araçlar ve hizmete alınan römorklar, 1949 Karayolu Trafik Konvansiyonunun Ek 6 I, II ve III'üncü bölümlerinin şartlarını karşıladıkları takdirde bu Ekin hükümlerine tabi olmayacaktır.

62 ek 2 Bu Konvansiyonun değişikliklerinin yürürlüğe girmesinden önce veya söz konusu yürürlüğe girme tarihinden itibaren iki yıl içinde Sözleşmenin Taraflarından birinin ülkelerinde tescil edilen motorlu araçlar ve hizmete alınan römorklar, 1968 Karayolu Trafik Konvansiyonunun Ek 5'inin hükümlerini veya söz konusu Ekin Bölüm 5'inde bahsedilen diğer hükümleri karşıladıkları takdirde bu Ekin hükümlerine tabi olmayacaktır.

Ek

BU EKTE BAHSİDİLEN RENKLERİN ELDE EDİLMESİ İÇİN KULLANILAN RENK
FİLTRELERİNİN TANIMLARI (RENK KOORDİNATLARI)

Kırmızı	sarıya doğru limit	$y \leq 0.335$
	mora doğru limit ¹	$z \leq 0.008$
Beyaz	maviye doğru limit	$x \geq 0.310$
	sarıya doğru limit	$x \leq 0.500$
	yeşile doğru limit	$y \leq 0.150 + 0.640x$
	sarıya doğru limit	$y \leq 0.440$
	mora doğru limit	$y \geq 0.050 + 0.750x$
	kırmızıya doğru limit	$y \geq 0.382$
Kehribar Rengi ²	sarıya doğru limit ¹	$y \leq 0.429$
	kırmızıya doğru limit ¹	$y \geq 0.398$
	beyaza doğru limit ¹	$z \leq 0.007$
Seçici Sarı ³	kırmızıya doğru limit ¹	$y \geq 0.138 + 0.580x$
	yeşile doğru limit ¹	$y \leq 1.29x - 0.100$
	beyaza doğru limit ¹	$y \geq -x + 0.966$
	spektral değere doğru limit ¹ ...	$y \leq -x + 0.992$
Mavi.....	yeşile doğru limit	$y = 0.065 + 0.805x$
	beyaza doğru limit	$y = 0.400 - x$
	mora doğru limit	$x = 0.133 + 0.600y$

Bu filtrelerin renk ölçümsel özelliklerini doğrulamak için 2854 K (Uluslararası Aydınlatma Komisyonunun [CIE] A parlaklığına karşılık gelir) renk sıcaklığında bir beyaz ışık kaynağı kullanılacaktır.

¹ Bu durumlarda, ışıkların sağlandığı lambaların takıldığı terminallerdeki besleme voltajları kayda değer miktarda farklılık gösterdiği için CIE tarafından tavsiye edilenler arasından farklı limitler benimsenmiştir.

² Şimdiye kadar motorlu araç sinyallerinin rengi genel olarak "turuncu" veya turuncu-sarı olarak adlandırılır. CIE renklerinden üçgenin "sarı" bölgesinin belirli bir kısmına karşılık gelir.

³ Sadece kısa ve uzun farlar için uygulanır. Sis lambalarında ise, rengin seçiciliği saflık faktörünün 0.820'den az olmaması durumunda yeterli kabul edilecektir, beyaza doğru limitin $y = -x + 0.966$ olması durumunda $y = -x + 0.940$ ve $y = 0.440$ olacaktır.

Ek 6

YURTIÇİ SÜRÜCÜ BELGESİ

(NOT: Mevcut Ek, en geç 28 Mart 2011 tarihine kadar geçerlidir (bkz. yeni madde 43). 29 Mart 2011 tarihinden itibaren geçerli olan Ekin yeni metni, mevcut Ekin ardından koyu mavi fontta yeniden yazılmıştır)

1. Yurt içi sürücü belgesi, bir belge şeklinde olacaktır.
2. Belge, basımı yapan makam veya bunun için yetki verilen makam tarafından belirlenen dil veya dillerde basılacak; ancak diğer dillerde aynı başlığı taşıyan veya taşımanın Fransızca olarak “permis de conduire” başlığını ve belgenin verildiği ülkenin adı ve/veya ayırt edici işaretini taşıyacaktır.
3. Belge üzerine yapılan girdiler Latin harfleri ile veya sadece İngiliz bitişik el yazısı ile yazılacak veya bu şekilde tekrarlanacaktır.
4. Aşağıdaki özellikler sürücü belgesi üzerinde görünecektir; öncesi veya sonrasında 1 ila 11 sayıları bulunabilecektir.
 1. Soyadı
 2. İlk adlar¹
 3. Doğum tarihi ve yeri²
 4. Adres³
 5. Belgeyi veren makam
 6. Belgenin verildiği yer ve tarih
 7. Belgenin geçerliliğinin sona erdiği tarih⁴
 8. Belge numarası
 9. Belgeyi veren makamın imza ve/veya damga veya mührü
 10. Sahibinin imzası⁵
 11. Belgenin geçerli olduğu araç kategorisi veya kategorileri ve alt kategorileri ve belgenin verildiği tarih ve söz konusu kategorilerden her birinin geçerliliğinin sona erdiği tarihler.

İlave olarak sahibinin fotoğrafı sürücü belgesine eklenecektir. Sürücü belgesinin formatı ve sürücü belgesinin basılacağı malzemesi gibi ilave özelliklere karar verilmesi iç kanunlara ilişkin konulardır.

¹ Babanın veya kocanın adı buraya eklenebilir.

² Doğum tarihi bilinmiyorsa, belgenin verildiği tarihteki yaklaşık yaşı belirtin. Doğum yeri bilinmiyorsa boş bırakın. Doğum yeri yerel kanunlarla belirlenen başka özelliklerle değiştirilebilir.

³ Adres isteğe bağlıdır.

⁴ Sürücü belgesinin geçerliliği limitsiz ise bu alan isteğe bağlıdır.

⁵ Veya parmak izi.

5. Sürücü belgesinin geçerli olabileceği araç kategorileri aşağıdadır:
- A. Motosikletler;
 - B. İzin verilen azami ağırlığı 3,500 kilogramı geçmeyen ve sürücü koltuğuna ek olarak sekiz koltuktan fazla koltuğu olmayan kategori A dışındaki motorlu araçlar;
 - C. İzin verilen azami ağırlığı 3,500 kilogramı geçen kategori D araçlar haricindeki motorlu araçlar;
 - D. Yolcu taşımacılığında kullanılan ve sürücü koltuğuna ilave olarak sekiz koltuktan daha fazla koltuğu bulunan motorlu araçlar;
 - E. Sürülen araç sürücünün lisansına sahip olduğu (B ve/veya C ve/veya D) kategorisi veya kategorilerinde olan ancak kendileri bu kategoride veya kategorilerde olmayan araç tertibatları.
6. İç mevzuatlarda, yukarıda bahsedilen A ile E kategorilerine ait olmayan ilave araç kategorileri, kategoriler için alt kategoriler ve kategori dizinleri sürücü belgesinde açıkça belirtilmek suretiyle belirlenebilir.

Ek 6

YURTIÇİ SÜRÜCÜ BELGESİ

(Yeni Ek, 29 Mart 2011 tarihinden itibaren geçerlidir, (bkz. yeni madde 43))

1. Yerel bir sürücü belgesi, bir belge formunda olacaktır.
2. Belge, plastik veya kağıttan yapılma olabilir. Plastik için tercih edilen format, boyut olarak 54 x 86 mm olacaktır. Belgenin tercih edilen rengi pembe olacaktır; girişlere ilişkin baskı ve alanlar, bent 6 ve 7 hükümlerine tabi olarak iç mevzuat tarafından tanımlanacaktır.
3. Belgenin ön yüzünde, belgeyi veren ülkenin yerel dilinde “Sürücü Belgesi” başlığının yanı sıra adı ve/veya belgeyi veren ülkenin ayırt edici işareti bulunacaktır.
4. Belgede, aşağıda verilen numaralı bilgilerin belirtilmesi zorunludur:
 1. Soyadı;
 2. Adı, diğer adları;
 3. Doğum tarihi ve yeri;¹
 - 4.(a) Veriliş tarihi;
 - 4.(b) Geçerlilik tarihi;
 - 4.(c) Belgeyi veren makamın adı ve mührü;
 5. Belge numarası;
 6. Belge sahibinin fotoğrafı;
 7. Belge sahibinin imzası;
 9. İzin geçerli olduğu taşıtların kategorileri (alt kategoriler);
 12. Kodlanmış bir şekilde her bir taşıt kategorisine ilişkin ilave bilgiler veya kısıtlamalar.
5. İç mevzuat tarafından ilave bilgi zorunlu kılındığı takdirde, bu bilgi aşağıda verilen numaralar altında sürüş belgesine girilecektir:
 - 4.(d) 4’ncü maddenin, 5. alt maddesi (belge numarası) dışında, tescil amaçları doğrultusunda kimlik numarası;
 8. Normal ikamet yeri;
 10. Taşıtların her bir kategorisine ilişkin veriliş tarihi (alt kategori);
 11. Taşıtların her bir kategorisine ilişkin geçerlilik tarihi (alt kategori);
 13. Normal ikamet ülkesinde herhangi bir değişiklik durumunda, değişikliğe ait bilgi;
 14. Tescil bilgileri veya diğer karayolu trafik güvenliği ile ilgili bilgiler.
6. Belgedeki tüm bilgiler sadece Latin karakterlerle yapılacaktır. Diğer karakterler kullanıldığı takdirde, ayrıca Latin alfabesi ile de yazılacaktır.

¹ Doğum yeri, iç mevzuat tarafından tanımlanan diğer özelliklerle yer değiştirebilir.

7. 4'ncü ve 5'nci maddelerdeki, 1 ila 7'nci alt maddelerde yer alan bilgiler, tercihen belgenin aynı tarafında olmalıdır. 4'ncü ve 5'nci maddelerdeki, 8 ila 14'ncü alt maddelerdeki diğer verilere ilişkin alanlar, iç mevzuat tarafından belirlenmelidir. İç mevzuat ayrıca elektronik olarak depolanan bilgilerin kapsama alınması için belge üzerinde bir alanı da ayırabilir.

8. Sürücü belgesinin geçerli olabileceği taşıt kategorileri aşağıdakilerdir:

- A. Motosikletler;
- B. A kategorisi dışında olan, 3.500 kg azami izin verilebilir ağırlığı aşmayan ve sürücü koltuğuna ilaveten sekiz koltuktan daha fazlasına sahip olmayan veya azami izin verilebilir ağırlığı 750 kg.ı aşmayan bir römorka bağlanan B kategorisine ait motorlu taşıtlar veya azami izin verilebilir ağırlığı 750 kg aşan ancak kombine halde izin verilebilir ağırlığı 3.500 kg.ı aşmadığı durumlarda, motorlu taşıtın yüksüz ağırlığını aşmayan bir römorka bağlanan B kategorisine ait motorlu taşıtlar;
- C. D kategorisi dışında, 3.500 kg.ı aşan azami izin verilebilir ağırlığa sahip motorlu taşıtlar veya 750 kg.ı aşmayan azami izin verilebilir ağırlığa sahip bir römorka bağlanmış C kategorisindeki motorlu taşıtlar;
- D. Yolu taşıması için kullanılan ve sürücü koltuğuna ilaveten sekizden daha fazla koltuğa sahip motorlu taşıtlar veya D kategorisinde, 750 kg.ı aşmayan azami izin verilebilir ağırlığa sahip bir römorka bağlanmış motorlu taşıtlar;
- BE. Azami izin verilebilir ağırlığı 750 kg.ı aşan bir römorka bağlanan ve yüksüz ağırlığı motorlu taşıtı geçen B kategorisindeki motorlu taşıtlar veya B kategorisinde kombine halde azami izin verilebilir ağırlığı 3500 kg.ı aştığı durumlarda, azami izin verilebilir ağırlığı 750 kg.ı aşan bir römorka bağlanan motorlu taşıtlar;
- CE. C kategorisinde, azami izin verilebilir ağırlığı 750 kg.ı aşan bir römorka bağlanan motorlu taşıtlar;
- DE. D kategorisinde, azami izin verilebilir ağırlığı 750 kg.ı aşan bir römorka bağlanan motorlu taşıtlar;

9. A, B, C, CE, D ve DE kategorileri altında, iç mevzuat, sürüş izninin geçerli olabileceği taşıtlara ait aşağıdaki alt kategorileri yürürlüğe sokabilir:

- AI. Metreküp kapasitesi 125 cm³ olan ve gücü 11 kW'ı aşmayan (hafif) motosikletler;
- BI. Üç tekerli ve dört tekerli motosikletler;
- C1. D kategorisinde olanlar istisna olmak üzere, 3.500 kg.ı aşan azami izin verilebilir ağırlığa sahip ancak azami izin verilebilir ağırlığı 7500 kg.ı aşmayan motorlu taşıtlar veya bir römorka bağlanan C1 alt kategorisine ait olan ve azami izin verilebilir ağırlığı 750 kg.ı aşmayan motorlu taşıtlar;

- D1. Yolcu taşıması için kullanılan ve sürücü koltuğuna ilaveten sekizden daha fazla koltuğa sahip ancak sürücü koltuğuna ilaveten koltuk sayısı 16'yı aşmayan motorlu taşıtlar veya D1 kategorisinde, 750 kg.ı aşmayan azami izin verilebilir ağırlığa sahip bir römorka bağlanmış motorlu taşıtlar;
- C1E. C1 alt kategorisinde, 750 kg.ı aşan azami izin verilebilir ağırlığa sahip bir römorka bağlanan ancak kombine halde taşıtların azami izin verilebilir ağırlığının 12.000 kg.ı aşmadığı durumlarda, motorlu taşıtın yüksüz ağırlığını aşmayan motorlu taşıtlar;
- D1E. D1 alt kategorisinde, 750 kg.ı aşan azami izin verilebilir ağırlığa sahip bir römorka bağlanan, insan taşımada için kullanılmayan ancak kombine halde bu şekilde bağlanan taşıtların azami izin verilebilir ağırlığının 12.000 kg.ı aşmadığı durumlarda, motorlu taşıtın yüksüz ağırlığını aşmayan motorlu taşıtlar;

10. İç mevzuat, yukarıda listelenenlerin dışında taşıt kategorisi ve alt kategorilerini yürürlüğe sokabilir. Bu tür kategorisi ve alt kategorilerin işaretleri, taşıtların kategorisi ve alt kategorilerini belirtmek üzere Konvansiyonda kullanılan sembollere benzememelidir; diğer bir baskı tipi de ayrıca kullanılmalıdır.

11. İzin geçerli olduğu taşıtların kategorileri (alt kategoriler) aşağıdaki tablodaki resimli şemalar ile temsil edilecektir.

Kategori kodu / Resimli şema	Alt kategori kodu / Resimli şema
A 	A1 
B 	B1 
C 	C1 
D 	D1 
BE 	
CE 	C1E 
DE 	D1E 

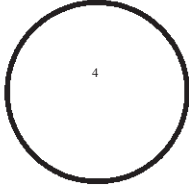
Ek 7

ULUSLARARASI SÜRÜCÜ BELGESİ

1. Belge A6 (148 x 105 mm) formatında bir kitapçık şeklinde olacaktır. Kapağı gri, iç sayfaları beyaz olacaktır.
2. Ön kapağın dışı ve içi sırasıyla aşağıda model sayfa no 1 ve 2'ye uygun olacak; ulusal dilde basılacak veya veren Devletin ulusal dillerinden en az birinde basılacaktır. İçteki son iki sayfa aşağıda model no 3 ile uyumlu şekilde olacak; bu sayfalar Fransızca dilinde basılacaktır. Bu iki sayfadan önceki iç sayfalar İngilizce, Rusça ve İspanyolca dillerini iltiva edecek şekilde birinciye tekrar eden çeşitli dillerde olacaktır.
3. Belge üzerinde el yazısı veya daktilo edilmiş yazılar, Latin harflerinde veya İngiliz bitişik el yazısı olacaktır.
4. Kapak sayfası İngilizce, Fransızca, Rusça veya İspanyolca dilleri haricinde basılmış olan uluslararası sürücü belgesini basan veya basılması için yetki veren Sözleşme Tarafları, aşağıda model sayfa no 3'deki metnin o dile tercümesi için Birleşmiş Milletler Genel Sekreteri ile temasa geçeceklerdir.

MODEL SAYFA No. 1

(Ön kapağın dışı)

..... ¹	
Uluslararası Motorlu Taşıt Trafîği	
ULUSLARARASI SÜRÜCÜ BELGESİ	
No.	
8 Kasım 1968 Tarihli Karayolu Trafîği Konvansiyonu	
Geçerlilik tarihi..... ²	
Veren makam.....	
Verildiği yer.....	
Tarih	
Yurt içi sürücü belgesi numarası	
	
..... ³	

¹ Veren Devletin adı ve Ek 3'de belirtilen ayırt edici işareti.

² Veriliş tarihi veya yerel sürücü belgesinin geçerlilik tarihinden itibaren hangisi daha önceyse, üç yıldan daha fazla olmayacaktır.

³ Belgeyi veren makam veya kurumun imzası.

⁴ Belgeyi veren makam veya kurumun damga veya mührü.

MODEL SAYFA No. 2

(Ön kapağın içi)

(Mevcut Model sayfa No.2, 28 Mart 2011 tarihine kadar geçerli olacaktır (bkz. yeni madde 43)). 29 Mart 2011 tarihinden itibaren geçerli olacak olan yeni model, mevcut modelin ardından koyu mavi fontta belirtilecektir.

Bu belge.....

ülkelerinde geçerli değildir.¹

Bu belge diğer tüm Sözleşme Taraflarının ülkelerinde geçerlidir. Geçerli olduğu araç kategorileri kitapçığın sonunda belirtilmiştir.

2

Bu belge, taşıyanın ikamet ettiği yerle ilgili kanun ve yönetmeliklere uyma ve seyahat ettiği Devletlerdeki bir mesleğin icrasına ilişkin yükümlülüğüne hiçbir şekilde etki etmeyecektir. Özellikle, taşıyanın bir Devlette normal ikamet durumuna geçmesi halinde belgenin oradaki geçerliliği sona erecektir.

(Yeni Model sayfa No.2, 29 Mart 2011 tarihinden itibaren geçerli olacaktır, (bkz. yeni madde 43))

Bu belge

ülkelerinde geçerli değildir.¹

Bu belge, yerel sürücü belgesi ile birlikte sunulması kaydıyla, tüm diğer Sözleşme Taraflarının bölgeleri için geçerlidir. Belgenin geçerli olduğu taşıtların kategorileri kitapçığın sonunda belirtilmiştir.

2

Bu belge, belge sahibinin kendi normal ikametini diğer bir Sözleşme Tarafına taşımaya halinde, ilgili Sözleşme Tarafının bölgesinde geçerli olmayacaktır.

¹ Belge sahibinin normalde ikamet ettiği Sözleşme Tarafının adını buraya girin.

² Sözleşmenin Tarafı olan Devletlerin listesi için yer ayrılmıştır (isteğe bağlı).

MODEL 3

Sol Taraftaki Sayfa

(Mevcut Model 3 (sol taraftaki sayfa) 28 Mart 2011 tarihine kadar geçerli olacaktır (bkz. yeni madde 43). 29 Mart 2011 tarihinden itibaren geçerli olacak olan yeni model bu sayfanın ardından koyu mavi fontta belirtilmiştir.)

SÜRÜCÜ İLE İLGİLİ BİLGİLER	
Soyadı	1.
Diğer adlar ¹	2.
Doğum yeri ²	3.
Doğum tarihi ³	4.
Ev adresi	5.

BELGENİN GEÇERLİ OLDUĞU ARAÇ KATEGORİLERİ	
Motosikletler	A
İzin verilen azami <u>ağırlığı</u> 3,500 kilogramı geçmeyen ve sürücü koltuğuna ek olarak sekiz koltuktan fazla koltuğu olmayan kategori A dışındaki motorlu araçlar.	B
Yük taşımak için kullanılan ve izin verilen azami <u>ağırlığı</u> 3,500 kilogramı geçen motorlu araçlar.	C
Yolcu taşımacılığında kullanılan ve sürücü koltuğuna ilave olarak sekiz koltuktan daha fazla koltuğu bulunan motorlu araçlar.	D
Çekici taşıtın, sürücünün belgeye sahip olduğu (B, ve/veya C ve/veya D) bir sınıf veya sınıflarda yer aldığı; ancak kendileri bu sınıf veya sınıflarda bulunmayan taşıt katarları.	E

KULLANIMI KISITLAYAN KOŞULLAR ⁵

¹ Babanın veya kocanın adı buraya yazılabilir.

² Doğum yeri bilinmiyorsa boş bırakın.

³ Doğum tarihi bilinmiyorsa, belgenin verildiği tarihteki yaklaşık yaşı belirtin

⁴ Belgeyi veren makam veya kurumun damga veya mührü. Bu mühür veya damga sadece belge sahibinin söz konusu kategorideki aracı kullanma lisansı olduğu takdirde, A, B, C, D ve E kategorilerine basılacaktır.

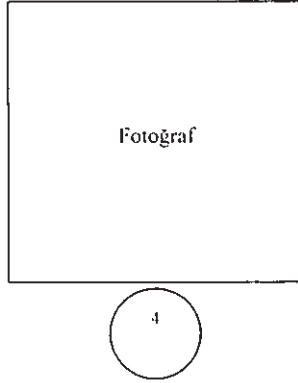
⁵ Örneğin, “Düzeltilici lens takmalıdır”, “Sadece kullanılan araç No. için geçerlidir”, “Araç tek bacaklı bir kişi tarafından kullanılmak üzere donatılmış olmalıdır”.

MODEL 3
Sağ taraftaki sayfa

(Mevcut Model 3 (sağ taraftaki sayfa) 28 Mart 2011 tarihine kadar geçerli olacaktır (bkz. yeni madde 43). 29 Mart 2011 tarihinden itibaren geçerli olacak olan yeni model bu sayfanın ardından koyu mavi fontta belirtilmiştir.)

1.
2.
3.
4.
5.

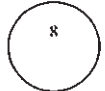
A ⁴
B ⁴
C ⁴
D ⁴
B ⁴



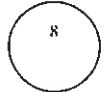
Belge sahibinin imzası⁶

TRAFİK TEN MEN:

Belge sahibi aşağıdaki ülkelerde araç kullanma hakkından mahrum
edilmiştir.....⁷ tarihine kadar⁸
Yer tarihinde



Belge sahibi aşağıdaki ülkelerde araç kullanma hakkından mahrum edilmiştir
.....⁷ tarihine kadar⁸
Yer tarihinde



⁶ Veya parmak izi.

⁷ Devletin adı.

⁸ Kendi ülkesinde izni geçersiz kılan makamın imza ve damga veya mührü. Trafikten men için ayrılan yerin dolu olması halinde, arka sayfaya yazılabilir.

MODEL 3

Sol sayfa

(Yeni Model 3 (sol sayfa) 29 Mart 2011 tarihinden itibaren geçerlidir (bkz. yeni Madde 43))

SÜRÜCÜYE İLİŞKİN BİLGİLER	
Soyadı:	1.
Adı, Diğer Adları:	2.
Doğum Yeri: ¹	3.
Doğum Tarihi:	4.
Normal İkamet Yeri: ²	5.
BELGENİN GEÇERLİ OLDUĞU TAŞITLARIN İLGİLİ KODLARIYLA BİRLİKTE KATEGORİLERİ VE ALT KATEGORİLERİ	
Kategori kodu / Resimli şema	Alt kategori kodu / Resimli şema
A 	A1 
B 	B1 
C 	C1 
D 	D1 
BE 	
CE 	C1E 
DE 	D1E 
KULLANIMI KISITLAYICI ŞARTLAR ³	

¹ Doğum yeri, iç mevzuat tarafından tanımlanan diğer detaylar ile değiştirilebilir.

² İç mevzuat tarafından zorunlu kılındığında tamamlanacak.

³ Örneğin: "Mutlaka düzeltici lens kullanacak", "Sadece ... no.lu taşıtın sürüşü için geçerli", "Araç tek ayaklı şahıslarca sürülmek üzere teçhiz edilmelidir."

MODEL 3

Sağ sayfa

(Yeni Model 3 (sağ sayfa) 29 Mart 2011 tarihinden itibaren geçerlidir (bkz. yeni Madde 43))

1.		
2.		
3.		
4.		
5.		
MÜHÜR⁴	MÜHÜR⁴	Fotoğraf 4
A	A1	
B	B1	
C	C1	
D	D1	
BE		
CE	C1E	
DE	D1E	Belge sahibinin imzası
YASAKLAMALAR:		
Belge sahibi sürüş hakkını bölgesinde kaybetmiştir ⁵ Yer:		Geçerlilik tarihi Tarih: ⁶
Belge sahibi sürüş hakkını bölgesinde kaybetmiştir ⁵ Yer:		Geçerlilik tarihi Tarih: ⁶
⁴ İzni veren makamın veya kuruluşun kaşesi veya mührü. Bu kaşe veya mührü, belge sahibi sadece uygun taşıtları sürmek için ehliyet aldığı takdirde, kategoriler veya alt kategorilere ait işaretin karşısına atılacaktır. ⁵ Devletin adı. ⁶ Kendi bölgesinde izni geçersiz kılan makamın imzası ile kaşesi veya mührü. Bu sayfadaki yasaklamaları ilişkin sağlanan alanlar halihazırda kullanılmış ise, ilave yasaklamalar arka sayfaya girilmelidir.		

BÖLÜM II

1968 KARAYOLU TRAFİĞİ KONVANSİYONUNU TAMAMLAYICI AVRUPA ANLAŞMASI

I MAYIS 1971 TARİHİNDE CENEVRE'DE İMZALANMIŞTIR

(Konsolide versiyon**)

** Avrupa Anlaşmasında yapılan ve 28 Ağustos 1993 (sayfa kenarında tek çizgi ile gösterilmiştir), 27 Ocak 2001 (sayfa kenarında zikzak çizgi ile gösterilmiştir) ve 26 Mart 2006 tarihinde yürürlüğe giren (sayfa kenarında çift çizgi ile gösterilmiştir) değişiklikleri içermektedir.

**8 KASIM 1968 TARİHİNDE VİYANA'DA İMZAYA AÇILAN
KARAYOLU TRAFİĞİ KONVANSİYONUNU
TAMAMLAYICI AVRUPA ANLAŞMASI**

8 KASIM 1968 TARİHİNDE VİYANA'DA İMZAYA AÇILAN KARAYOLU
TRAFİĞİ KONVANSİYONUN DA TARAFLARI OLAN SÖZLEŞME TARAFLARI,

Avrupa da karayolu trafik yönetiminin kuralları açısından daha fazla yeknesaklık ve
daha yüksek seviyede çevresel koruma sağlamayı isteyen Sözleşme Tarafları,

aşağıdaki hususlarda anlaşmaya varmışlardır:

Madde 1

1. Aynı zamanda 8 Kasım 1968 tarihinde Viyana'da imzaya açılan karayolu trafik
konvansiyonunun da tarafı olan bu Anlaşma Tarafları, bu anlaşmanın eklerinde belirtilen
hukuki esaslara riayet etmek konusunda kendi bölgelerinde tescilli tekerlekli araçların ihtiyaç
duyduğu teknik donanımların sağlanması ve yürürlükteki trafik kuralları açısından zorunlu
görülen düzenlemeleri yapmak adına gerekli tedbirleri alacaklardır.

2. Bu Anlaşmanın ekindeki şartlar ile hiçbir şekilde uyumsuz olmamasının sağlanması
şartıyla,

- (a) Söz konusu kuralların, Sözleşme Taraflarının ülkelerinde meydana çıkmayan
durumlar için geçerli olan şartlarla aynı sonucu vermesi gerekmektedir;
- (b) Söz konusu kurallar, ekte yer almayan şartları ihtiva edebilir.

3. Bu maddede öngörülen şartlar, Sözleşme Taraflarının kendi trafik kuralları için
yeniden oluşturulan ekteki şartların ihlali için ceza uygulamasını gerektirmez.

Madde 2

1. Bu Anlaşma, 8 Kasım 1968 tarihinde Viyana'da imzaya açılan Karayolu Trafik
Konvansiyonunda imzası bulunan veya bunu kabul eden ve Birleşmiş Milletler Avrupa
Ekonomik Komisyonunun üyesi olan veya Komisyon referans şartlarının 8'nci bendine uygun
olarak istişare maksatlı mevkide Komisyona kabul edilmiş olan Devletlerin imzasına 31
Aralık 1972* tarihine kadar açık olacaktır.

2. Bu Anlaşma, ilgili Devletin 8 Kasım 1968 tarihinde Viyana'da imzaya açılan
Karayolu Trafik Konvansiyonunu onaylamasından veya bunu kabul etmesinden sonra onaya
tabi olacaktır. Onay belgeleri, Birleşmiş Milletler Genel Sekreterine teslim edilecektir.

3. Bu Anlaşma, işbu maddenin 1'nci bendinde bahsi geçen 8 Kasım 1968 tarihinde,
Viyana'da imzaya açılan Karayolu Trafik Konvansiyonunun Tarafı olan Devletlerin onayına
açık kalacaktır. Kabul belgeleri, Genel Sekretere teslim edilecektir.

* 22 Ağustos 1972 tarihli düzeltme (E/ECE/813-E/ECE/TRANS/567/Corr 1)

Madde 3

1. Herhangi bir Devlet bu anlaşmayı imzalarken veya onaylarken veya bunu tasdik ederken veya sonrasında herhangi bir zamanda, Genel Sekretere bildirimde bulunarak Anlaşmanın sorumlu olduğu ülkelerin tamamında veya bir kısmında uluslararası ilişkiler için geçerli olacağını beyan edebilir. Anlaşma, bildirimde belirtilen ülke veya ülkelerde, bildirimin Genel Sekreter tarafından alınmasından otuz gün sonra veya bildirim yapan Devlet için Anlaşmanın yürürlüğe girdiği tarihte, hangisi daha sonra ise, geçerli olacaktır.

2. Bu maddenin 1'inci bendine göre bildirimde bulunan bir Devlet daha sonra herhangi bir zamanda Genel Sekretere gönderilen bir bildirim ile ilk bildirimde belirtilen ülkede Anlaşmanın yürürlüğünün durdurulacağını beyan edebilir ve bildirimin Genel Sekreter tarafından alındığı tarihten başlayarak söz konusu ülkede bir yıl sonra Anlaşma yürürlükten kalkar.

Madde 4

1. Bu Anlaşma, onuncu onay veya kabul belgesinin teslim edildiği tarihten on iki ay sonra yürürlüğe girecektir.

2. Bu Anlaşmayı onuncu onay veya kabul belgesinin teslim edilmesinden sonra onaylayan veya kabul eden her Devlet için Anlaşma, onay veya kabul belgesinin ilgili Devlet tarafından teslim edildiği tarihten on iki ay sonra yürürlüğe girecektir.

3. Bu maddenin 1 ve 2'nci bentlerine göre yürürlüğe girme tarihi 8 Kasım 1968 tarihinde Viyana'da imzaya açılan Karayolu Trafik Konvansiyonunun 47'nci Maddesinin uygulanmasından doğan tarihten önce ise, bu Anlaşma bu maddenin 1. bendindeki anlamıyla bu iki tarihten geç olan tarihte yürürlüğe girecektir.

Madde 5

Yürürlüğe girmesinin ardından bu Anlaşma, Sözleşmenin Tarafları arasındaki ilişkilerde, Karayolu Trafik Konvansiyonunu tamamlayıcı Avrupa Anlaşması ve 16 Eylül 1950 tarihinde Cenevre'de imzalanan 1949 Trafik İşaretleri ve Yol İşaretleme Protokölü ve 16 Eylül 1950 tarihinde Cenevre'de imzalanan Sözleşmenin Taraflarının belirli yollarında seyahat etmesine izin verilen Araçların Boyut ve Ağırlıkları ile ilgili 1949 Karayolu Trafik Konvansiyonunun 23'ncü maddesinin uygulanması hakkındaki Avrupa Anlaşması içerisinde yer alan Karayolu trafiği ile ilgili şartları iptal edecek ve bunların yerine geçecektir.

Madde 6

1. Bu Anlaşma on iki ay yürürlükte kaldıktan sonra Sözleşme Taraflarından herhangi biri Anlaşmada bir veya daha fazla değişiklik teklifinde bulunabilir. Yapılan değişiklik teklifinin metni açıklayıcı bir bildiri ile birlikte Sözleşmenin tüm tarafları ile iletişime geçecek olan Genel Sekretere iletilecektir. Sözleşmenin Tarafları (a) değişikliğin kabulü veya (b) değişikliğin reddi veya (c) değişikliğin gözden geçirilmesi için bir konferans düzenlenmesi talebi seçeneklerinden hangisine karar verdikleri hakkında teklifin bildirimini takip eden on iki ay içinde Genel Sekretere bildirimde bulunma hakkına sahip olacaklardır. Genel Sekreter talep edilen değişiklik metnini ayrıca bu Anlaşmanın 2'nci maddesinde belirtilen diğer Devletlere de gönderecektir.

2. (a) Bu maddenin 1'nci bendine göre bildirilen her değişiklik teklifi önceki paragrafta bahsedilen on iki aylık süre içinde Sözleşme Taraflarının üçte birinden daha azının değişikliği reddettiği veya değerlendirilmesi için konferans düzenlenmesini talep ettiklerine dair Genel Sekreteri bilgilendirmeleri durumunda kabul edilmiş sayılacaktır. Genel Sekreter, değişiklik teklifinin kabulü veya reddi ve bir konferans düzenlenmesi talebi hakkında tüm Sözleşme Taraflarını bilgilendirecektir. Belirlenen on iki aylık dönem içerisinde ulaşan tüm ret ve toplantı düzenlenmesi taleplerinin toplam sayısı Sözleşme Taraflarının toplam sayısının üçte birinden daha az ise belirlenen dönem süresinde öneriyi reddeden veya görüşülmesi için toplantı yapılmasını talep eden ülkeler hariç kabul edilmiş sayılacaktır.

(b) Belirlenen on iki aylık süre içinde yapılan değişiklik teklifini reddeden veya değerlendirilmesi için bir konferans düzenlenmesi talebinde bulunan Sözleşme Tarafları, söz konusu sürenin sonunda herhangi bir zamanda değişikliği kabul ettiğine dair Genel Sekreteri bilgilendirebilecek ve Genel Sekreter bu bildirimi diğer tüm Sözleşme Taraflarına bildirecektir. Kabul ettiğini bildiren Sözleşme Tarafları için değişiklik, Genel Sekreterin bildirimi aldığı tarihten altı ay sonra yürürlüğe girecektir.

3. Bir değişiklik bu maddenin 2'nci bendine uygun olarak kabul edilmezse ve bu maddenin 1'nci bendinde belirtilen on iki aylık süre içerisinde Sözleşme Taraflarının toplam sayısının yarısından daha azı önerilen değişikliği reddettiğine dair Genel Sekreteri bilgilendirirse ve beşten az olmamak üzere en az Sözleşme Taraflarının toplam sayısının üçte biri kabul ettiğini veya değerlendirilmesi için bir konferans düzenlenmesini talep ettiklerini bildirirse, Genel Sekreter önerilen değişikliğin veya bu maddenin 4'üncü bendine uygun olarak yapılan herhangi diğer bir teklifin değerlendirilmesi için bir konferans düzenleyecektir.

4. Bu maddenin 3'üncü bendine göre bir konferans düzenlenirse, Genel Sekreter bu konferansa Sözleşmenin tüm taraflarını ve bu Anlaşmanın 2'nci maddesinde bahsedilen Devletleri davet edecektir. Konferansa davet edilen tüm Devletlerden açılış gününden en az altı ay önce önerilen değişikliğe ilave olarak konferansta değerlendirilmesini talep ettikleri öneriler için kendisine bildirimde bulunmalarını talep edecek ve söz konusu önerileri Konferansın açılış gününden en az üç ay önce Konferansa davet edilen Devletlere bildirecektir.

5. (a) Bu Anlaşmada yapılan her değişiklik kabul edenlerden en az üçte ikisinin Konferansa katılan Sözleşmenin Taraflarından oluşması kaydıyla, Konferansa katılan Devletlerin üçte ikisi tarafından kabul edilmesi halinde kabul edilmiş sayılacaktır. Genel Sekreter, değişikliğin kabul edildiğini Sözleşmenin tüm taraflarına bildirecek ve değişiklik bu süre içinde Genel Sekretere değişikliği reddettiklerini bildirenler hariç, Sözleşmenin tarafları için bildirim tarihinden on iki ay sonra yürürlüğe girecektir.

(b) Söz konusu on iki aylık sürede değişikliği reddeden Sözleşmenin Tarafı herhangi bir zamanda değişikliği kabul ettiğini Genel Sekretere bildirebilir ve Genel Sekreter söz konusu bildirimden diğer tüm Sözleşme Taraflarını bilgilendirir. Kabul ettiğini bildiren Sözleşme Tarafı için değişiklik bildiriminin Genel Sekreter tarafından alınmasından altı ay sonra veya söz konusu on iki aylık dönemin sonunda, hangisi daha geç ise, yürürlüğe girer.

6. Önerilen değişiklik bu maddenin 2'nci bendine göre kabul edilmiş sayılmazsa ve bu maddenin 3'üncü bendinde bir konferans düzenlenmesi için açıklanan koşullar yerine getirilmezse, önerilen değişiklik reddedilmiş sayılacaktır.

7. Bu maddenin 1-6 bentlerinde açıklanan değişiklik prosedüründen bağımsız olarak, bu Anlaşmanın eki tüm Sözleşme Taraflarının yetkili kuruluşları arasında sağlanacak anlaşma ile değiştirilebilir. Sözleşme Taraflarından birinin yetkili kurumu kendi ulusal yasasının anlaşmanın belirli bir makamın onayını veya bir yasama organının onayını zorunlu kıldığını beyan etmesi durumunda, gerekli onay veya izni aldığı Genel Sekretere bildirene kadar geçen sürede söz konusu Sözleşme Tarafının yetkili kurumu Ek üzerindeki değişikliği kabul etmiş olarak değerlendirilecektir. Yetkili kurumlar arasında yapılan anlaşma geçiş süresi sırasında Ek'in önceki hükümlerinin tamamen veya kısmen yeni hükümler ile birlikte eş zamanlı olarak yürürlükte kalmasını sağlamalıdır. Genel Sekreter, yeni hükümlerin yürürlüğe girme tarihini belirleyecektir.

8. Her Devlet, bu Anlaşmayı imzalarken, onaylarken veya bu anlaşmaya katılırken, bu maddenin 7'nci bendinde belirtilen anlaşma konusunda yetkili kurumunun adı ve adresini Genel Sekretere bildirecektir.

Madde 7

Sözleşme Taraflarından herhangi biri Genel Sekretere gönderilen yazılı bildirim ile bu Anlaşmanın bittiğini bildirebilir. Anlaşmanın sona erdiğine dair bildirim Genel Sekreter tarafından alındığı tarihten bir yıl sonra geçerli olacaktır. 8 Kasım 1968 tarihinde Viyana'da imzaya açılan Karayolu Trafik Konvansiyonunun Tarafı olmaktan vazgeçen Sözleşme Taraflarından biri aynı tarihte bu Anlaşmanın Tarafı olmaktan da vazgeçecektir.

Madde 8

Ardı ardına on iki aylık süre boyunca Sözleşme Taraflarının sayısı beşin altında olursa veya bu sürede 8 Kasım 1968 tarihinde Viyana'da imzaya açılan Karayolu Trafik Konvansiyonunun yürürlüğü sona ererse, bu Anlaşmanın yürürlüğü de sona erecektir.

Madde 9

1. Bu Anlaşmanın yorumlanması veya uygulanması ile ilgili iki veya daha fazla Sözleşme Tarafı arasındaki ve ihtilaf halindeki Tarafların müzakere veya diğer çözüm yöntemleri ile çözüme kavuşturamadığı anlaşmazlıklar, ihtilaf halindeki Sözleşme Taraflarından herhangi birinin talep etmesi durumunda tahkime gönderilecek ve bu maksatla ihtilafın Tarafları arasında karşılıklı anlaşma ile seçilen bir veya daha fazla hakeme gönderilecektir. İhtilaf halindeki Tarafların tahkim talebinin ardından üç ay içerisinde bir veya daha fazla hakemin seçiminde uzlaşmaya varamaması halinde, Taraflardan herhangi biri ihtilaf hakkında karar vermesi amacıyla Birleşmiş Milletler Genel Sekreterinden bir adet hakem tayin etmesini talep edebilir.

2. Bu maddenin 1'inci bendine uygun olarak tayin edilen hakem veya hakemlerin kararları, ihtilaf halindeki Sözleşme Tarafları üzerinde bağlayıcı olacaktır.

Madde 10

Bu Anlaşmanın hiçbir bölümü, Sözleşme Taraflarından birinin Birleşmiş Milletler Anlaşmasının şartlarını ve durumun mecburiyetiyle sınırlı olmak kaydıyla, iç ve dış güvenlik için gerekli görülen önlemlerin alınmasını engelleyeceği şeklinde yorumlanmayacaktır.

Madde 11

1. Bu Anlaşmanın imzalanması veya onay veya katılım belgelerinin teslim edilmesi sırasında, herhangi bir Devlet bu Anlaşmanın 9'ncu maddesinin kendisini bağlamadığını beyan edebilir. Bu şekilde bir beyanda bulunan Sözleşme Taraflarından biri ile ilgili olarak diğer Sözleşme Tarafları da 9'ncu madde ile bağlı olmayacaktır.

2. Bu maddenin 1'inci bendinde belirtilen çekince haricinde, bu Anlaşma ile ilgili çekincelere, yazılı olarak kesin bir dille belirtilmiş olması ve onay veya katılım belgelerinin teslim edilmesinden önce bu şekilde bir beyanda bulunulmuş olması halinde, söz konusu belgede teyit edilmişse izin verilecektir.

3. Herhangi bir Devlet, bu Anlaşmanın onay veya katılım belgesini sunduğu sırada, bu Anlaşmayı geçerli kılan ve 8 Kasım 1968 tarihinde Viyana'da imzaya açılan Karayolu Trafik Konvansiyonuna ilişkin çekincelerin kapsamını yazılı olarak Genel Sekretere bildirecektir. Bu Anlaşmanın onay veya katılım belgesi verildiği sırada yapılan bildirimde yer almayan Karayolu Trafik Konvansiyonu ile ilgili çekinceler, bu Anlaşma için uygulanamaz olarak kabul edilecektir.

4. Genel Sekreter bu maddeye göre yapılan çekinceleri ve bildirimleri bu Anlaşmanın 2'nci maddesinde bahsedilen Devletlere bildirecektir.

5. Bu maddeye göre herhangi bir beyan, çekince veya bildirimde bulunan herhangi bir Devlet, bunu herhangi bir zamanda Genel Sekretere bildirimde bulunarak geri çekebilir.

6. Bu maddenin 2'nci bendine göre yapılan veya 3'üncü bendine göre bildirilen herhangi bir çekince;

(a) Çekincede bulunan veya bildiren Sözleşmenin Tarafı için ilgili olan Anlaşma şartlarını, iletilen çekincenin kapsamına göre değiştirir;

(b) Çekincede bulunan veya bildiren Sözleşmenin Tarafı ile yürütülen ilişkilerde diğer Sözleşmenin Taraflarının yaptığı ölçüde, söz konusu şartlar üzerinde değişiklik yapar.

Madde 12

Bu Anlaşmanın 6 ve 11'inci maddelerinde bahsedilen beyanlar, bildirimler ve tebliğlere ilave olarak, Genel Sekreter Sözleşme Taraflarına ve madde 2'de bahsedilen diğer Devletlere aşağıdakiler hakkında bildirimde bulunur:

- (a) madde 2'deki imzalar, onay ve katımlar;
- (b) madde 3'deki bildirimler ve beyanlar;
- (c) madde 4'e uygun olarak bu Anlaşmanın yürürlüğe girmesi tarihleri;

- (d) madde 6, bent 2, 5 ve 7'ye uygun olarak bu Anlaşmada yapılan değişikliklerin yürürlüğe girme tarihi;
- (e) madde 7'ye göre Anlaşmadan vazgeçilmesi;
- (f) madde 8'e göre bu Anlaşmanın feshedilmesi.

Madde 13

31 Aralık 1972^{*} tarihinden sonra bu Anlaşmanın aslı Birleşmiş Milletler Genel Sekreterine sunulacak ve aslına uygun suretleri Genel Sekreter tarafından bu Anlaşmanın 2'nci maddesinde bahsedilen tüm Devletlere gönderilecektir.

YUKARIDAKİ HUSUSLARI TASDİKEN, aşağıda imzaları bulunan tam yetkililer bu Anlaşmayı imzalamıştır.

Bir Mayıs bin dokuz yüz yetmiş bir tarihinde üç metin de eşit derecede muteber olmak üzere birer kopya olarak İngilizce, Fransızca ve Rusça dillerinde Cenevre'de DÜZENLENMİŞTİR.

^{*} 22 Ağustos 1972 tarihli düzeltme (E/ECE/813-E/ECE/TRANS/567/Corr.1).

EK (AVRUPA ANLAŞMASININ)
*(Konsolide versiyon**)*

** Avrupa Anlaşması Ekinde yapılan ve 28 Ağustos 1993 (savfa kenarında tek çizgi ile gösterilmiştir), 27 Ocak 2001 (savfa kenarında zikzak çizgi ile gösterilmiştir) ve 28 Mart 2006 tarihinde yürürlüğe giren (savfa kenarında çift çizgi ile gösterilmiştir) değişiklikleri içermektedir.

1. Bu Ek çerçevesinde, “Konvansiyon”, 8 Kasım 1968 tarihinde imzaya açılan Karayolu Trafik Konvansiyonu anlamına gelir.

2. Bu Ek, sadece Konvansiyonun ilgili hükümlerine yapılan ilaveleri ve bunlardaki değişiklikleri içerir.

3. Konvansiyonun değişik 1. Maddesi (Tanımlar)

Alt bent (c)

Bu alt bent şu şekilde olacaktır:

“Meskun mahal”, giriş ve çıkışları özel levhalarla işaretlenen alan anlamına gelir;”

Bu Maddenin (c) alt bendinin hemen arkasına eklenecek ek alt bent

Bu alt bent şu şekilde olacaktır:

“‘Yerleşim alanı’, girişlerinde ve çıkışlarında bunu özel olarak belirten tabelalar bulunan ve özel trafik kurallarının geçerli olduğu, özel olarak tasarlanmış bir alanı ifade etmektedir;”

Alt bent (n)

Yüksüz ağırlığı 400 kilogramı aşmayan üç tekerlekli araçlar, motosiklet olarak değerlendirilecektir.

Bu Maddenin sonuna eklenen ilave alt bentler

Bu alt bentler şu şekilde olacaktır:

(ab) Bebek arabası, banyo için tekerlekli özel sandalyeler veya diğer her türlü motorsuz küçük araçları iten veya çeken kişiler ile bisiklet veya motorlu bisiklet kullanan veya engelli veya bakıma muhtaç kişiler kullandığı tekerlekli sandalye tarzı araçları iten veya yürüme hızında dolaştıran kişiler yaya olarak değerlendirilecektir;

(ac) “1958 Cenevre Anlaşması” Tekerlekli Taşıtlar, Tekerlekli Taşıtların üzerine takılan ve/veya üzerinde kullanılan Donanım ve Parçaların Tektip Teknik Talimatlarının ve bu Talimatlara dayanarak verilen Onayların Karşılıklı Tanınması Koşullarının Benimsenmesi ile ilgili 20 Mart 1958 tarihinde Cenevre’de imzalanan ve 16 Ekim 1995 tarihinde düzeltilen Anlaşma anlamına gelir

(ad) “AEK Yönetmeliği” 1958 Anlaşması eki olan bir yönetmelik anlamına gelir.

(ae) 1997 Viyana Anlaşması” Tekerlekli Taşıtların Periyodik Teknik Muayenelerinin Tektip koşullarının ve bu tür muayenelerin Karşılıklı Tanınmasının benimsenmesi ile ilgili 13 Kasım 1997 tarihinde Viyana’da imzalanan Anlaşma anlamındadır

(af) “AEK Kuralı” 1997 Viyana Anlaşması eki olan bir Kural anlamına gelir.

4. Konvansiyonun değişik 3. Maddesi (Sözleşme Taraflarının Yükümlülükleri)

Bu bendin başına eklenecektir:

“Bent 2, alt bent (a)”

Bu bent şu şekilde olacaktır:

“Sözleşme Tarafları, kendi bölgelerindeki yürürlükte olan kuralların, çekici ve tekerlekli araçların ihtiyaç duyduğu teknik donanımların bu Konvansiyonun Ek 5’inde belirtilen hükümlere uyum sağlaması hususunda, söz konusu kurallar Ek 5’de belirtilen hükümler içerisinde bulunmasa bile Ek 5’de belirtilen güvenlik prensiplerine aykırı olmaması kaydıyla, gerekli uyum tedbirlerinin alınacağına dair güvence verirler. Sözleşme Tarafları ayrıca, kendi bölgelerinde tescilli çekici ve motorlu araçların uluslararası trafiğe çıkışlarında Konvansiyonun 39’uncu Madde bent 4 ve Ek 5’inde belirtilen kurallara uygun olmaları hususunda gerekli tedbirlerin alınmasını sağlayacaklardır.”

Bent 3

Bu bent şu şekilde olacaktır:

“Bu Konvansiyonda Ek 1’de belirtilen istisnalara tabi olarak, Sözleşme Tarafları bu Konvansiyonun bu anlaşma ile güncellenen ve Bölüm 3’te yazılı şartları taşıyan uluslararası seyahat eden çekici ve taşıtlar ile, Bölüm 4’te yazılı şartları taşıyan bu araçları kendi bölgelerinde geçerli kabul etmekle yükümlü olacaklardır. Sözleşme Tarafları aynı zamanda tescil belgeleri ve uluslararası trafik muayene sertifikalarını, eğer uygunsa, bu anlaşma ile güncellenen ve Bölüm 3’te belirtilen kurallara göre verilmiş ise, araçlar için birincil öncelikli geçerli kabul edeceklerini tanıyacaklarını teyit ederler.”

Bent 4

Bu bentte atıfta bulunulan tedbirler, Konvansiyonun 39’uncu maddesinin kapsamını değiştirmez ve içerdiği hükümleri ihtiyari kılmaz.

5. Konvansiyonun Değişik 6. Maddesi (Yetkili görevliler tarafından verilen talimatlar)

Bent 3

Konvansiyonun tavsiyeleri olan bu bendin hükümleri zorunlu olacaktır.

6. Konvansiyonun değişik 7. Maddesi (Genel kurallar)

Bent 2

Konvansiyonun tavsiyeleri olan bu bendin hükümleri zorunlu olacaktır.

Bu Maddenin sonuna eklenecek ilave bent

Bu bent şu şekilde olacaktır:

“İç mevzuat, çocuklar tarafından emniyet kemerlerinin veya benzer donanımların kullanımına ve ön koltuklarda çocukların taşınmasına yönelik kuralları düzenleyecektir”

7. Konvansiyonun değişik 8. Maddesi (Sürücüler)

Bent 2

Bu bent şu şekilde olacaktır:

“İç mevzuat yük, koşum veya binek hayvanların ve girebilecekleri alanların özel olarak işaretlendikleri alanlar hariç olmak üzere büyükbaş hayvanların, gerek tek başına gerekse sürü halinde, her zaman yönlendirebilecek bir sürücüyü (çobana) sahip olmasını şart koşmalıdır.”

Bent 5

Bu bent şu şekilde olacaktır:

“Bütün sürücüler araçlarını her zaman gerekli ve uygun özeni gösterebilecek şekilde kontrol altında tutacaktır. Sürücü yol trafiği ve güvenlik kurallarını bilecek ve yorgunluk, ilaç, alkol ve uyuşturucu etkisi altında olmak gibi, davranışlarını etkileyebilecek faktörlerin farkında olacaktır.”

Bu Maddenin 5’nci bendinden hemen sonra eklenecek ek bent

Bu bent şu şekilde olacaktır:

“İç mevzuat alkol ile uyuşturucu madde tesiri altında sürüş ile ilgili belli başlı şartları öngörecektir ve bir taşıtın sürüşüyle uyumlu olmayan yasal kan-alkol seviyesini ve uygunsa yasal nefes-alkol seviyesini tespit edecektir.

İç mevzuat çerçevesinde, azami alkol seviyesi hiçbir durumda kanda saf alkol olarak litre başına 0,50 gramı, nefeste litre başına 0,25 miligramı geçmeyecektir.”

8. Konvansiyonun değişik 9. Maddesi (Büyükbaş ve küçükbaş hayvan sürüleri)

Konvansiyonun tavsiyesi olan bu Maddenin hükmü zorunlu olacaktır.

9. Konvansiyonun değişik 10. Maddesi (Taşıt yolundaki konum)

Başlık şu şekilde olacaktır:

“Karayolundaki Konum”

Bu Maddenin 1'nci bendinden hemen sonra eklenecek ek bent

Bu bent şu şekilde olacaktır:

“(a) Kesin bir zorunluluk olmadığı sürece, bütün sürücüler sadece kendi kategorilerindeki yol kullanıcıları için ayrılmış olan, eğer varsa, yolları, taşıt yollarını, şeritleri ve hatları kullanacaktır;

(b) Kendilerine ayrılan bir şerit veya hat olmadığı durumda, motorlu bisiklet, bisiklet ve motorsuz taşıtların sürücüleri, trafik yönüne uygun dıştaki şeridin kenarı boyunca, diğer kullanıcılara herhangi bir uygunsuzluk yaratmaksızın, sürüş yapabilir.”

10. Konvansiyonunun değişik 11. Maddesi (Geçme ve trafiğin konvoy halinde ilerlemesi)

Bent 5, alt bent (b)

Bu hüküm uygulanmayacaktır.

Bent 6, alt bent (b)

Bu Maddenin 5 (b) alt bendinin uygulanmaması sonucu, bu alt bendin son cümlesine ait hüküm uygulanmayacaktır.

Bent 8, alt bent (b)

Bu bent şu şekilde olacaktır:

“Bariyer veya yarım bariyerle teçhiz edilmemiş hemzemin geçitte veya hemen öncesinde, yoldaki trafiğin kavşaklarda kullanılan trafik ışığı sinyalleri ile düzenlendiği durumlar haricinde.”

Bent 11

Bu bent şu şekilde olacaktır:

“(a) Meskun alanlarda, en az iki şeridinin aynı yöndeki trafik için tahsis edildiği ve yatay işaretlemelerle belirtilmiş olduğu taşıt yollarında, Konvansiyonun Madde 10, 3'ncü bent hükümleri uygulanmayacaktır; motorlu taşıt sürücüleri, kendi güzergahlarında en uygun şeridi kullanabilirler. Motorlu taşıt sürücüleri, sadece sağa veya sola dönüş, geçme, durma ve park etmeye hazırlandıklarında, manevraları düzenleyen kurallar doğrultusunda şerit değiştirecektir.

(b) Yukarıdaki (a) kapsamında belirtilmiş olması halinde, trafik yönüne karşılık gelen, dış şeritlerdeki taşıtlardan daha hızlı hareket eden taşıtlar, bu Maddenin amaçları doğrultusunda geçme olarak değerlendirilmeyecektir. Ancak, bu Maddenin 9'ncü bendi hükümleri yürürlükte kalacaktır.

(c) Yukarıdaki (a) alt bendi, otoyollar ve otoyol olmayan, ancak motorlu taşıt trafiğine ayrılmış olan ve bu hususun gerekli şekilde işaretlendiği ve yol kenarındaki mülklere veya bu mülklerden erişim verilmeyen yollar veya saatte 80 km (50 mil) üzerinde hızlara izin verilen yollar için uygulanmayacaktır.

11. Konvansiyonun değişik 12. Maddesi (Karşı yönden gelen trafiğin geçişi)

Bent 2

Bu bent şu şekilde olacaktır:

“Karşı yönden gelen taşıtların geçmesinin imkansız veya güç olduğu dağ yollarında veya dağ yollarına benzeyen dik yollarda taşıtların hızı ve konumu dikkate alındığında; taşıtın önünde bir cep olması, tırmanmakta olan bu taşıtın bu cebe yanaşması, iki taşıtan birinin geri gitmesini önleyecek şekilde taşıtların karayolunun bir kenarına yanaşabilmesini sağlayacak cep düzenlemeleri bulunması dışında; yokuş aşağı gitmekte olan taşıtın sürücüsü, tırmanmakta olan taşıtın geçmesine izin vermek için yolun kenarına yanaşacaktır. Karşılaşan iki taşıtan birinin geçişi mümkün kılacak şekilde geri gitmek zorunda olması halinde, taşıt katarı, diğer taşıtlar üzerinde geçiş hakkına sahip olacaktır. Yine aynı şekilde ağır taşıtlar hafif taşıtlar üzerinde, otobüsler kamyonlar üzerinde geçiş hakkına sahiptir. Taşıtlar aynı kategoriden olduklarında, geriye doğru hareket etmesi gereken, yukarı doğru hareket eden taşıtın sürücüsü için bunu yapmak açıkça daha kolay olmadığı takdirde, örneğin, yukarı hareket eden taşıt sığınma cebine daha yakınsa, aşağı doğru hareket eden taşıtın sürücüsüdür.”

12. Konvansiyonun değişik 13. Maddesi (Hız ve taşıtlar arasındaki mesafe)

Bent 1

Bu bent şu şekilde olacaktır:

“Her taşıt sürücüsü, taşıtının hızını ayarlarken, kendi görüş mesafesi içinde ve her türlü öngörülebilir engelden önce taşıtını durdurabilmek için koşullara; özellikle arazinin, karayolunun, taşıtının ve yükünün durumuna, hava koşullarına ve trafiğin yoğunluğuna devamlı olarak dikkat edecektir. Koşullar gerektirdiğinde, özellikle görüş mesafesi yeterli olmadığında yavaşlayacak ve gerektiğinde duracaktır.”

Bent 6

Bu bent ve (a) ve (b) alt bentleri aşağıdaki şekilde olacaktır:

“Meskun mahaller dışında, ilgili yönde trafik için sadece bir şeridin ayrıldığı yollarda, geçmeyi kolaylaştırmak amacıyla, özel hız sınırlamasına tabi taşıtların sürücüleri ile genel uzunluğu 7 metreden daha fazla olan taşıtların veya taşıt katarlarının sürücüleri, geçme sırasında veya geçmeye hazırlanıyor olmaları dışında, kendilerini geçmekte olan öteki taşıtların tehlikesiz bir şekilde geçilen taşıtın önündeki boşluğa girebilmesi için önlerindeki motor tahrikli taşıtlarla aralarında uygun mesafe bırakacaklardır. Ancak, bu hüküm, geçmenin yasak olduğu durumlarda veya trafiğin çok yoğun olması halinde uygulanmaz.”

13. Konvansiyonun değişik 14. Maddesi (Manevraları düzenleyen genel kurallar)

Bent 1

Bu bent şu şekilde olacaktır:

“Park edilmiş taşıtların bulunduğu bir sıradan çıkmak veya girmek, özellikle şerit değiştirmek amacıyla, taşıt yolu üzerinde sağa veya sola geçmek veya başka bir karayoluna veya bu karayoluna bitişik bir mülke girmek için sağa veya sola dönmek gibi bir manevra yapmak isteyen bir sürücü, ilk olarak bunu; arkasında veya önünde seyretmekte veya kendisini geçmek üzere olan öteki karayolu kullanıcılarını tehlikeye atma riski olmadan ve onların konumlarını, istikametlerini ve hızlarını dikkate alarak yapabileceğinden emin olmalıdır.”

14. Konvansiyonun değişik 15. Maddesi (Toplu taşıma hizmetleri veren araçlar ile ilgili özel kurallar)

Konvansiyonun tavsiyesi olan bu Maddenin hükmü zorunlu olacaktır.

15. Konvansiyon değişik 18. Maddesi (Kavşaklar ve yol verme zorunluluğu)

Bent 3

Bu bent şu şekilde olacaktır:

“Yol kenarında bulunan bir mülkten yola çıkan her sürücü o yolda hareket eden yol kullanıcılarına yol verecektir.”

Bent 4, alt madde (b)

Bu bent şu şekilde olacaktır:

“Trafığın sol taraftan akduğu Ülkelerde, kavşaklarda geçiş hakkı; trafik işaretleri, sinyalleri ve işaretlemeleri ile düzenlenecektir.”

Bu Maddenin 7'nci bendinden hemen sonra eklenecek ek bent

Bu bent şu şekilde olacaktır:

“Bu Maddenin hiçbir hükmü, Sözleşme Taraflarının veya bunların kuruluşlarının, bu Maddenin 2'nci bendinde bahsedilen geçiş hakkının tüm yol kullanıcılarını kapsamasını önlediği şeklinde yorumlanmayacaktır.”

16. Konvansiyonun değişik 20. Maddesi (Yayalara uygulanabilir kurallar)

Bent 1

Bu bent şu şekilde olacaktır:

“Yayalar, mümkün olduğunca taşıt yolunu kullanmaktan kaçınacaktır; kullandıkları takdirde, bunu dikkatli biçimde yapacak ve gereksiz biçimde trafiği engellemeyecek veya mani olmayacaktır.”

Bu Maddenin 2'nci bendinden hemen sonra eklenecek ek bent

Bu bent şu şekilde olacaktır:

“Konvansiyonun bu Maddesinin 2'nci bendine ait hüküm ile birlikte, engelli sandalyesinde seyahat eden engelli kişiler her durumda taşıt yolunu kullanabileceklerdir.”

Bent 4

Bu bent şu şekilde olacaktır:

“Bu maddenin 2'nci, 2'nci bendin hemen arkasına ilave edilecek bent ve 3'ncü bentleri doğrultusunda, taşıt yolunda yürüyen yayalar taşıt yolunun mümkün olduğunca kenarına yanaşacaktır.”

Bent 5

Bu bent şu şekilde olacaktır:

“(a) Meskun mahallerin dışında, taşıt yolunda yürüyen yayalar, bu kendilerini tehlikeye atmadığı sürece veya özel durumlar haricinde, yolun trafiğin akış istikametinin zıttı istikamete olan tarafında yürümelidirler. Ancak, bisiklet, motorlu bisiklet veya motosiklet ve engelli sandalyelerinde hareket eden engelli kişileri iten veya başlarında kendilerinden sorumlu bir kişi tarafından yönlendirilen veya bir kalife oluşturan gruplar her durumda yolun, trafiğin akış istikametine uygun olan tarafında yürümelidir. Taşıt yolunda yürüyen yayalar kafiye oluşturmamakla birlikte, taşıt yolunu kullanan yayalar, mümkünse ve trafik güvenliği bunu gerektiriyorsa ve özellikle de görüş azsa veya çok yoğun bir taşıt trafiği varsa, tek sıra halinde yürüyecektir.

(b) Bu bendin (a) alt bendine ait hükümler, meskun mahallerde uygulamaya konulabilecektir.”

Bent 6, alt bent (c)

Bu alt bent aşağıdaki şekilde değiştirilecektir:

“Taşıt yolunu, işaretlemeler ile belirtilen bir yaya geçidi dışında başka bir noktadan geçmek için yayalar, taşıt trafiğine engel olmadığına emin olmadan taşıt yoluna adım atmayacaktır. Yayalar, taşıt yolunu yol eksenine dik açılarda geçeceklerdir.”

17. Konvansiyonun değişik 21. Maddesi (Sürücülerin yayalara yönelik davranışı)

Bent 3

Bu bent şu şekilde olacaktır:

“Konvansiyonun Madde 7, bent 1 ve Madde 13, bent 1 hükümleri saklı kalmak üzere, taşıt yolunda işaret levhaları ile belirlenmiş ya da yolun üzerinde işaretlenmiş bir yaya geçidi yoksa, başka bir yola dönecek olan sürücüler bu dönüşü, taşıt yoluna adımlarını atmış olan yayalara geçiş önceliği vererek veya gerekiyorsa bu amaçla durarak yapacaktır. Sürücüler ayrıca, taşıt yolunu bir toplu taşıma aracına binmek üzere veya bu araçtan indikten sonra geçen yayalara özellikle dikkat edecektir.”

Bu Maddenin sonuna eklenecek ilave bentler

Bu bentler şu şekilde olacaktır:

“... Yayalar için ayrılmış olan yollara bazı durumlarda bazı taşıtların girmesine izin veriliyorsa, iç mevzuat, farklı kullanıcılar arasında çatışma çıkmasını önlemek amacı ile yolları kullanan kişilerin davranışlarına ilişkin kurallar belirleyebilir ve sürücülerin yayaları tehlikeye atmadan durabilmelerine olanak vermek amacı ile azami bir hız sınırı koyabilir.

- Hiç bir sürücü, üzerinde durmak zorunda kalmayacağından emin olmadan, bir yaya geçidine girmeyecektir.

- Yol kenarındaki bir alandan yola çıkan veya yolun kenarındaki alana girmek üzere yolu terk eden sürücüler yayalara yol verecektir.”

18. Konvansiyonun değişik 23. Maddesi (Duraklama ve park etme)

[Daha önce 1. bendin altına eklenen metin çıkarılmıştır]

Bent 2. alt bent (b)

Bu alt bent şu şekilde olacaktır:

“İki tekerlekli bisikletler, iki tekerlekli motorlu bisikletler ve iki tekerlekli yan sepetsiz motosikletler dışında kalan araçlar, taşıt yolunda yan yana park etmeyeceklerdir. Yerleşim planı başka bir düzenlemeye izin vermediği takdirde, duraklayan veya park eden araçlar taşıt yolunun kenarına paralel olarak bırakılacaktır.”

Bent 3. alt bent (a)

Bu alt bent şu şekilde olacaktır:

“Taşıt yolunda bir taşıtın duraklama veya park etmesi yasaklanacaktır:

- (i) Yaya ve bisiklet geçitlerinden 5 metre öncesinde, yaya geçitlerinde, bisiklet yolu kavşaklarında ve hemzemin geçitlerde;
- (ii) Yol üzerindeki veya bu tür raylara yakın tramvay veya demiryolu raylarında, tramvayların veya trenlerin hareketini engelleyebilecek şekilde;”

Bu alt bendin (ii) maddesinden hemen sonra eklenecek ek metin

Bu bent şu şekilde olacaktır:

“Aksi belirtilmediği sürece, trafik işaret levhaları, sinyaller veya yoldaki diğer işaretlemeler ile kavşak yaklaşımında 5 metrelik mesafe içerisinde ve kavşak alanında.”

[Daha önce 3. bendin (b) alt bendinin altına eklenen metin çıkarılmıştır]

Bent 3, alt madde (c) (i)

Bu hüküm şu şekilde olacaktır:

“İç mevzuatın daha az bir mesafeyi öngörmesi haricinde, iç mevzuatta öngörülen mesafe dahilinde, hemzemin geçitlere yönelik yaklaşım yollarında ve otobüs, raysız tramvay veya raylı taşıt duraklarının her bir tarafına 15 metrelik mesafe dahilindeki duruşlarda”

[Daha önce 3. bendin (c) ve (v) alt bentlerinin altına eklenen metin çıkarılmıştır]

Bent 5

Bu bent şu şekilde olacaktır:

“(a) İki tekerlekli motorlu bisiklet veya iki tekerlekli sepetsiz motosiklet dışında kalan her motor tahrikli taşıt ve çekicili veya çekicisiz tüm römorklar, aşağıdaki durumlarda yerleşim alanları dışında bir taşıt yolunda hareket etmeden durduklarında, yaklaşan sürücülere, varlıklarını yeterince önceden haber verecek şekilde sinyal verecektir:

- (i) Sürücünün, Konvansiyonun bu Maddesinin 3 (b) (i) veya (ii) bendinin hükümleri doğrultusunda, duruşun yasak olduğu yerde taşıtını durdurmak zorunda kaldığı durumlarda,
- (ii) Yaklaşan sürücülerin, taşıtın verdiği engellenmeyi zamanında fark etmesi veya zorlukla fark etmesini doğuran şartların bulunması halinde.

(b) Bu bendin (a) alt bendine ait hükümler, meskun mahallerde uygulamaya konabilecektir.

(c) Bu bendin hükümlerinin uygulanması için iç mevzuatın, Konvansiyonun 56’ncı bendinin Ek 5’inde atıfta bulunulan cihazlardan birinin kullanımını sağlaması tavsiye edilmektedir.”

Bu Maddenin sonuna eklenecek ilave bent

Bu bent şu şekilde olacaktır:

“ (a) İç mevzuat; kısıtlı harekete sahip engelli kişilerin, park etmenin yasak olduğu veya park zamanının sınırlı olduğu noktalarda, belirlenen zamanın üzerinde, taşıtlarını kamu yollarına park etmelerine izin verebilir.

b) Devletler, engelliye ilişkin uluslararası sembolü ve sahibinin adını taşıyan bir belgeyi kısıtlı harekete sahip engelli kişilere verebilecektir. Bu belge, yukarıdaki alt bent (a) içinde atıfta bulunulan yerlerin bu tür kişiler tarafından kullanılması durumunda uygun şekilde gösterilecektir. Sözleşme Tarafları, diğer Sözleşme Taraflarınca verilen bu tür dokümanları tanıyacak ve bu tür dokümanlara sahip kişilerin yukarıdaki alt bent (a) içinde atıfta bulunulan yerleri kullanmasına izin verecektir.”

19. Konvansiyonun değişik 25. Maddesi (Otoyollar ve benzer yollar)

Bent 1

Bu bent şu şekilde olacaktır:

“Otoyollarda ve özel yaklaşım yollarında veya otoyol olarak işaretlenen bağlantı yollarında:

(a) Yolun kullanımı, yayalara, hayvanlara, bisikletlere, motosiklet olarak değerlendirilmediği takdirde motorlu bisikletlere ve motorlu taşıtlar ile bunların römorkları dışındaki tüm taşıtlara, tasarımları nedeniyle düz yolda iç mevzuat tarafından belirlenen hıza erişemeyen, ancak saatte 40 km (25 mil) den daha az hız yapmayan motorlu taşıtlara veya motorlu taşıt römorklarına yasak olacaktır;

(b) Sürücülerin aşağıdakileri yapması yasaktır:

- (i) İşaretli park alanları dışında bir yerde taşıtlarını durdurmak veya park etmek; bir taşıt durmak zorunda kalırsa, sürücüsü bunu taşıt yolundan çıkarmaya çalışacak ve yapamadığı takdirde, aracın varlığını yaklaşan sürücülere belli bir uzaklıktan zamanında bildirerek onları uyacaktır; Konvansiyonun Madde 23, 5'nci bendinin uygulandığı bir taşıtla ilgili olduğu takdirde, iç mevzuatın Konvansiyonun 56'ncı bendi, Ek 5'te atıfta bulunulan cihazlardan birinin kullanımını öngörmesi sağlanmalıdır;
- (ii) U-dönüşü yapmak, geri geri gitmek ve iki taşıt yolunu bağlayan geçiş yerleri dahil olmak üzere yolun ortasındaki bölme şeridinin üzerinden gitmek.

(c) Törenler, gösteriler, yürüyüşler, reklam konvoyu, motor sporları etkinlikleri ve taşıtların teknik testleri ve gövde prototipleri, iç mevzuat tarafından öngörülecek şekilde bu tür hükümlere tabi olarak yasak olacaktır.”

Bu Maddenin 1'nci bendinden hemen sonra eklenecek ek bent

Bu bent şu şekilde olacaktır:

“Bir otoyolun aynı yönlü trafik için üç veya daha fazla şeritten oluştuğu durumlarda, izin verilen azami ağırlığı 3.500 kilogramdan fazla yük taşıtları veya 7 metreden daha uzun taşıtların sürücülerinin trafikin yönüyle uygun taşıt yolu kenarına yakın iki şerit dışındaki herhangi bir şeridi kullanması yasaktır.”

Bu Maddenin 3'ncü bendinden hemen sonra eklenecek ek bent

Bu bent şu şekilde olacaktır:

“Uygunsuz aletlerle çekilen taşıtların, iç mevzuat tarafından sağlanan istisnaların bulunmaması halinde, otoyollara erişimi yasaktır. Bir otoyolda bozulan ve uygunsuz aletle çekilen arızalı taşıtlar en yakın çıkıştan otoyolu terk etmelidir. Bu kuralın amaçları doğrultusunda uygunsuz aletler; halat, çelik tel vb. içerir.”

Bent 4

Bu bent şu şekilde olacaktır:

“Bu Maddenin önceki bentlerinin uygulanması amacıyla, uygun bir şekilde işaretlenen, motorlu taşıt trafiği için ayrılan ve yol boyunca mülklere giriş veya çıkış sağlanmayan diğer yollar, otoyol olarak kabul edilecektir.”

20. Konvansiyonun değişik 27. Maddesi (Bisiklet, motorlu bisiklet ve motosiklet sürücülerine uygulanabilir özel kurallar)

Bent 2

Bu bent aşağıdaki şekilde değiştirilecektir: “Bisikletlilerin en az bir elleriyle bisiklet gidonunu tutmaksızın sürüş yapmaları, kendilerinin başka bir taşıt tarafından çekilmelerine izin vermeleri, kendi sürüşlerini engelleyen veya diğer yol kullanıcılarını tehlikeye atan nesneleri çekmeleri veya itirmeleri yasak olacaktır. Aynı hükümler motorlu bisiklet sürücülerine ve motosikletlilere uygulanacaktır; ancak, buna ilaveten, Konvansiyona uygun olarak önceden belirlenen bir sinyali vermeleri haricinde motorlu bisiklet sürücülerini ve motosiklet sürücülerini gidonları her iki elleriyle tutacaktır.”

Bent 4

Bu bent şu şekilde olacaktır:

“Motorlu bisiklet sürücülerine, bisiklet şeridi veya bisiklet yollarının kullanımı hususunda izin verilebilir ve eğer uygunsa, taşıt yolunun diğer kısımlarını kullanmaları yasaklanabilir. İç mevzuat, diğer yol kullanıcılarının, tehlike yaratmadan, hangi şartlar altında bisiklet şeridi veya bisiklet yolunu kullanabileceklerini veya geçebileceklerini açıkça tanımlayacaktır.”

Bu maddenin sonuna eklenecek ilave bent

Bu bent şu şekilde olacaktır:

“İç mevzuat kapsamında tanınan muafiyetler dışında, motosiklet ve motorlu bisiklet sürücülerini taşıdıkları yolcuların onaylanmış türden koruyucu başlık takmaları zorunludur.”

- 20 ek 2 Konvansiyonun 27'nci Maddesinden hemen sonra eklenecek ek maddeler

Bu maddeler şu şekilde olacaktır:

“MADDE 27 Ek 2

Trafik işaretleri ile belirlenmiş yerleşim alanlarına uygulanabilir özel kurallar

Trafik işaretleri ile belirlenen yerleşim alanlarında aşağıdaki kurallar uygulanacaktır:

- (a) Yayalar, yolun bütün genişliğini kullanabileceklerdir. Ovunlara izin verilmektedir;
- (b) Sürücüler, iç mevzuatta öngörüldüğü şekilde çok düşük hızlarda ilerleyecek ve hiç bir durumda saatte 20 km (12 mil) hızı aşmayacaktır;

- (c) Sürücüler, yayaları riske atmayacak ve engelleyici bir davranışta bulunmayacaktır; Gerekirse, duracaktır;
- (d) Yayalar, gereksiz biçimde taşıt trafiğini engellemeyecektir;
- (e) Park etme, park işaretleri ile izin verildiği durumlar dışında yasaktır;
- (f) Kavşaklarda, bir yerleşim alanından çıkan yol kullanıcıları, aksi iç mevzuatta belirtilmemişse, diğer yol kullanıcılarına yol verecektir.

MADDE 27 ek 3

Yaya alanları

İç mevzuat, yaya trafiği için ayrılan bir veya daha fazla yoldan oluşan yaya alanları için şartlar koyabilir ve taşıtların istisnai girişleri için şartları belirleyebilir.

MADDE 27 ek 4

Yollarda inşaat ve bakım işlerini yapan kişilere
uygulanabilir özel kural

Yollarda inşaat veya bakım işlerini yapan kişiler, gündüz ve gece saatlerinde kendilerini son derece görünür kılan floresan ve yansıtıcı giysiler giyecektir.”

21. Konvansiyonun değişik 29. Maddesi (Ray esaslı taşıtlar)

Bent 2

Bu bent şu şekilde olacaktır:

“Konvansiyonun Bölüm II kapsamında öngörülenlerden farklılık gösteren özel kurallar, yolda ray esaslı taşıtların hareketi için uyarlanabilir. Ancak, bu tür kurallar Konvansiyonun Madde 18, 7’nci bendi hükümleri ile çelişmez.”

Bu Maddenin sonuna eklenecek ilave bent

Bu bent şu şekilde olacaktır:

“Hareketli veya yola döşenmiş bir raydaki ray esaslı taşıtlar, trafik yönüne uygun taraftan geçilebilecektir. Karşılaşma veya geçiş işlemi, yer olmaması nedeniyle trafik yönüne uygun taraftan yapılamadığı takdirde, bu manevralar, karşıdan gelen yol kullanıcılarına herhangi bir uygunsuzluk veya tehlike yaratılmaması şartıyla, trafik yönüne uygun olarak karşı taraftan da yapılabilir. Tek yönlü taşıt yollarında, ray esaslı taşıtlar, trafik gereklilikleri zorunlu kıldığında, trafik yönüne uygun olarak karşı tarafından geçilebilir.”

22. Konvansiyonun değişik 30.Maddesi (Taşıtların Yüklenmesi)

Bent 4

Bu bent şu şekilde olacaktır:

“Aracın ön, arka ve yan taraflarından dışarı doğru taşan yükler, diğer araç sürücülerinin bu yüklerin çıkıntı yaptığını fark edemeyebilecekleri her durumda; alacakaranlık ve tan vakti arasında ve görüşün yetersiz olduğu diğer zamanlarda açıkça işaretlenmelidir; böyle bir işaretleme için geceleri aracın ön tarafında beyaz bir ışık ve beyaz bir yansıtıcı donanım, aracın arka tarafında da kırmızı bir ışık ve kırmızı bir yansıtıcı bir donanım kullanılmalıdır. Özellikle, motor tahrikli taşıtlar ve bunların römorklarında:

- (a) Taşıtın ön ve arkasından 1 m çıkan/ sarkan yükler her zaman işaretlenecektir;
- (b) Taşıtın arkasından 1 metreden daha fazla sarkan yükler, kenarları en az 0.40 metre olan, yükün dış kenarına taşıtın boyuna eksenine dik olarak dikey düzlem üzerinde sürekli kalacak biçimde kare veya üçgen panel ile veya yeterli yüzey veya çıkıntıya sahip, yükün uç kısmından sarkan üç boyutlu bir cihaz (piramit, prizma veya silindirik) ile işaretlenecektir. Panel kırmızı ve beyaz şeritlere sahip olacak, üç boyutlu cihaz da kırmızı ve beyaz renkli şeritlere veya açık renkli kenarlara sahip olacaktır. Kırmızı ve beyaz renkli kısımlar, reflektör veya geriye yansıtıcı kaplama ile teçhiz edilecektir. Yukarıda bahsedilen cihazın ışıklandırma veya yansıtıcı yüzeyinin en yüksek noktası, yerden 1.60 metreden daha yukarıda olmayacaktır. En düşük nokta, yerden 0.40 metreden daha az olmayacaktır.
- (c) İç mevzuat, kısa mesafeli geçici taşımalarda daha basit işaretlemeleri öngörebilir.

23. [Çıkarıldı]

24. Konvansiyonun değişik 31. Maddesi (Kaza durumundaki davranışlar)

Bent 1

Bu bendin sonuna eklenecek ilave alt bent

Bu alt bent şu şekilde olacaktır:

“Kaza sadece maddi hasara neden olmuş ise ve zarar gören bir taraf yoksa, kazaya karışan kişiler kendi adlarını ve adreslerini kaza yerinde verecek ve bu bilgiyi mümkün olduğunca doğrudan veya bunu yapamadıkları takdirde polis yoluyla zarar gören tarafa verecektir.”

25. [Çıkarıldı]

26. Konvansiyonun değişik 34.Maddesi (İstisnalar)

Bent 2

Bu bent şu şekilde olacaktır:

“Öncelikli araç sürücülerinin, yaklaştıklarına dair uyarı araçta bulunan özel ikaz cihazları ile verildiğinde ve diğer araç sürücülerini tehlikeye atmadıkları sürece, bu Sözleşmede değiştirilmiş olabilmeleri nedeniyle, Madde 6, 2’nci bent dışında, Konvansiyonun Bölüm II’de bahsedilen diğer hükümlerinden sorumlu olmamalarını sağlayabilir. Bu tür taşıtların sürücülerini bu uyarı cihazlarını yalnızca acil durumlarda seyir halinde iken kullanacaktır.”

26 ek 2. Konvansiyonun değişik 39. Maddesi (Taşıtların teknik gereksinimleri ve muayenesi)

Bu Maddenin sonuna eklenecek ilave bentler:

Bu bentler şu şekilde olacaktır:

“4. (a) İnsan taşımacılığında kullanılan ve sürücü koltuğuna ilaveten 8 koltuktan fazla koltuğa sahip olmayan araçlar dışında, uluslararası trafikteki azami izin verilebilir ağırlığı 3500 kilogramı aşan motorlu taşıtlar, gürültü ve kirlilik emisyonu konusunda özel bazı gereklilikleri yerine getireceklerdir. Bu bağlamda:

(i) Bu tür taşıtlar, trafiğe çıkışlarındaki ilk tescilleri esnasında, 1958 Cenevre Anlaşmasının amacına uygun şekilde yürürlükteki AEK yönetmeliği ile ilgili istenen teknik donanım ve limitlerdeki değişikliklere uygun olacaklardır.

(ii) Bu taşıtlar, AEK Kuralları ile ilgili, istenen asgari muayene şartlarına uygun olacaklardır. Bahsedilen şartlara uyulup uyulmadığı, bu bölümün 2. bendinde bahsedilen teknik muayene esnasında kontrol edilecektir.

(b) Bu bendin amacı doğrultusunda, AEK Yönetmeliğine yönelik teknik gereksinimler ve bir dizi tadilata ait sınırlar, bu tadilatların geçerliliğinin bitmesi kapsamında verilen onayların tarihine kadar yürürlükte kalacak şekilde kabul edilecektir.

5. (a) Yukarıda 4. bendin (a) alt bendinde bahsedilen bir motorlu taşıtın sürücüsü, periyodik bir teknik muayeneden geçişinin ve aracın iyi bir şekilde çalışmasının kanıtı olarak, usule uygun olarak tamamlanmış uluslararası muayene sertifikası taşıyacaktır.

(b) Bu sertifika, Sözleşme Taraflarının, araçların kayıtlı oldukları bölgelerin yetkili makamları tarafından verilebileceği gibi, Sözleşme Tarafları veya kuruluşlarının uygun şekilde yetkilendireceği kurumlar tarafından da verilebilir.

(c) Bu sertifika, özellikle üretimden sonraki trafiğe ilk çıkıştaki tescil esnasında verilecektir. Bahsedilen periyodik teknik muayeneye ilişkin olarak, verilen bu sertifikanın süresi bir yıldan daha eski olmayacaktır. 1997 Viyana Sözleşmesinin Ek 2’inde yazılı kurallarla uyumlu olacaktır.

(d) Yukarıda 4. bendin (a) alt bendinde bahsedilen araçlar için, bu eklerdeki Tadillerin yürürlüğe girdikleri tarihten itibaren 2 yıl ve daha sonra trafiğe ilk çıkış tescilleri yaptırılmış ise, sertifika sadece, bu taşıtların 4. bendin (a) (i) alt bentlerindeki gereklilikleri yerine getirmeleri durumunda düzenlenecek veya yenilenecektir.”

26 ek 3. Konvansiyonun değişik 40. Maddesi (geçici hükümler)

Bu maddenin 2'nci bendinden hemen sonra eklenecek ilave bent

Bu bent şu şekilde olacaktır:

“3. (a) Tadillerin yürürlüğe girmesini takiben iki yıl sonra, yolcu taşımacılığı için kullanılan ve sürücü koltuğuna ilaveten sekiz koltuktan daha fazla koltuğa sahip olmayanlar haricinde, azami izin verilebilir ağırlığı 3500 kilogramı aşan uluslararası trafikteki motorlu taşıtlar ve bunların sürücüleri, Konvansiyonun 39'uncu Maddesinin sonuna eklenen ilave alt bent 4 (a) (ii) ve bent 5 hükümlerini karşılayacaktır.

(b) Azami izin verilebilir ağırlığı 3500 kilogramı aşan motorlu taşıtlar, yolcu taşımacılığında kullanılan ve sürücü koltuğuna ilaveten sekiz koltuktan daha fazla koltuğa sahip olmayanlar ve üretildikleri tarihten sonra trafiğe ilk tescilleri bu Tadillerin yürürlüğe girmesinden önce yapılan veya bu tür düzenlemelerin yürürlüğe girmesinden itibaren iki sene içerisinde yapılanlar, Konvansiyonun 39'ncu Maddesinin sonuna eklenen alt bent 4 (a) (i) hükümlerine, bu Anlaşmanın hükümlerini karşılamaları kaydıyla, tabi olacaktır.

27. Konvansiyonun değişik 44. Maddesi (Bisiklet ve motorlu bisikletlerin uluslararası trafiğe kabul edilme şartları)

Bent 1

Bu bendin sonuna eklenecek ilave alt bent

Bu alt bent şu şekilde olacaktır:

“Kenarda: Teker jant tellerine takılı kehribar renkli yansıtıcı - reflektörleri veya kesintisiz bir daire oluşturan geriye yansıtıcı cihazlarla teçhiz edilecektir.”

Bent 2, alt bent (d)

Bu alt bent şu şekilde olacaktır:

“(d) arkada, kırmızı refleksi- reflektörle ve önde beyaz bir lamba ve seçici-sarı ışıkla ve arkada kırmızı ışığı gösteren bir lambayla teçhiz edilecektir;”

Bent 2'nin sonuna eklenecek ilave alt bent

Bu alt bent şu şekilde olacaktır:

“Kesintisiz bir daire oluşturan kehribar renkli yansıtıcı reflektörler veya geriye yansıtıcı cihazlardan oluşan yanıl işaretlemelerle teçhiz edilecektir.”

28. Konvansiyonun Ek 1 değişikliği (Motorlu araçlar ve römorkların uluslararası trafiğe kabul edilme yükümlülüğü için istisnalar)

Bu Maddenin 7'nci bendinden hemen sonra eklenecek ek bent

Bu bent şu şekilde olacaktır:

“7 ek 2. “Sözleşme Tarafları, 3.500 kilogram üzerinde izin verilebilir azami ağırlığa sahip herhangi bir motorlu taşıtın uluslararası trafikte kendi ülkelerinde kabulüne yönelik olarak motorlu taşıtın kar zincirleri veya diğer eşit olarak etkili cihazların kış mevsimi koşulları sırasında bulundurulmasını bir şart olarak koşabilir.”

ÇEKİNCE

Türkiye Cumhuriyeti, kendisini Konvansiyonun 52 nci maddesi hükümlerine bağlı addetmemektedir.

