

III-~~122~~ 122 der Beilagen zu den Stenographischen Protokollen
des Nationalrates XV. Gesetzgebungsperiode

1981 -12- 28

B

Bericht an den Nationalrat

A. Vorbemerkungen

=====

Die Allgemeine Konferenz der Internationalen Arbeitsorganisation, die am 6. Juni 1979 in Genf zu ihrer 65. Tagung zusammengetreten ist, hat unter anderem die nachstehend angeführten internationalen Urkunden angenommen:

Übereinkommen (Nr.153) über die Arbeits- und Ruhezeiten im Straßentransport

und

Empfehlung (Nr.161) betreffend die Arbeits- und Ruhezeiten im Straßentransport.

Der amtliche deutsche Wortlaut der angeführten internationalen Urkunden ist in der Anlage beige-schlossen.

Jedes Mitglied der Internationalen Arbeitsorganisation ist gemäß Artikel 19 der Verfassung der Internationalen Arbeitsorganisation, BGBl.Nr. 223/1949, verpflichtet, die von der Internationalen Arbeitskonferenz angenommenen internationalen Urkunden den zuständigen Stellen im Hinblick auf ihre Verwirklichung durch die Gesetzgebung oder durch andere Maßnahmen vorzulegen.

B. Die internationalen Urkunden

=====

Das Übereinkommen, das das Übereinkommen (Nr.67) über die Arbeitszeit und die Ruhezeiten im Straßentransport ändert, gilt für im Arbeitsverhältnis stehende Fahrer von berufsmäßig zur Güter- oder Personenbeförderung im innerstaatlichen oder grenzüberschreitenden Straßentransport eingesetzten Kraftfahrzeugen, wobei einzelne Bestimmungen auch für die als Fahrer tä-

- 2 -

tigen Eigentümer von solchen Fahrzeugen und ihre nicht im Arbeitsverhältnis stehenden Familienmitglieder gelten. Die zuständige innerstaatliche Stelle kann jedoch von der Anwendung aller oder einzelner Bestimmungen des Übereinkommens die Lenker von Fahrzeugen ausnehmen, die für taxativ aufgezählte und genau umschriebene Beförderungszwecke verwendet werden, hat allerdings in einem solchen Fall angemessene Normen für die Lenk- und Ruhezeiten dieser ausgenommenen Personen festzulegen. Nach Definierung der Arbeitszeit von im Arbeitsverhältnis stehenden Fahrern enthält das Übereinkommen Vorschriften über die ununterbrochene Lenkzeit, die tägliche und wöchentliche Gesamtlenkzeit, die ununterbrochene Arbeitszeit und die tägliche Ruhezeit - wobei die zuständige innerstaatliche Stelle bei Vorliegen bestimmter Voraussetzungen Verlängerungen der Lenkzeit, der ununterbrochenen Arbeitszeit sowie Verkürzungen der täglichen Ruhezeit genehmigen kann -, über die Führung eines persönlichen Kontrollbuches durch die Fahrer und von Aufzeichnungen über die Arbeits- und Ruhezeiten jedes Fahrers durch den Arbeitgeber sowie über die Einrichtung eines angemessenen Aufsichtssystems einschließlich geeigneter Zwangsmaßnahmen bei Verstößen gegen die Bestimmungen dieses Übereinkommens. Bevor jedoch von der zuständigen innerstaatlichen Stelle Entscheidungen über Angelegenheiten getroffen werden, die Gegenstand der Bestimmungen des Übereinkommens sind, hat sie die maßgebenden beteiligten Verbände der Arbeitgeber- und der Arbeitnehmer anzuhören. Schließlich legt das Übereinkommen fest, daß seine Bestimmungen durch die Gesetzgebung durchzuführen sind, soweit sie nicht durch Gesamtarbeitsverträge, durch Schiedssprüche oder auf irgendeine andere den innerstaatlichen Gepflogenheiten entsprechende Weise durchgeführt werden.

- 3 -

- 3 -

Die Empfehlung, deren Geltungsbereich über den des Übereinkommens hinausgeht, da er auch die Beifahrer, Gehilfen, Schaffner und andere Personen, die auf einem Straßentransportfahrzeug fahren und Arbeiten im Zusammenhang mit dem Fahrzeug, den Fahrgästen oder der Ladung verrichten, umfaßt, enthält ins einzelne gehende Vorschläge über wöchentliche und tägliche Normalarbeitszeit, Höchstdauer der ununterbrochenen Arbeit, tägliche Schichtzeit, Lenkzeit, tägliche und wöchentliche Ruhezeit, Ausnahmen und Überstunden, Kontrollmaßnahmen sowie über Mittel und Methoden der Durchführung der Empfehlung.

C. Rechtslage und Folgerungen

=====

Von den befragten Zentralstellen des Bundes hat der überwiegende Teil erklärt, vom Wirkungsbereich des Übereinkommens nicht berührt zu sein bzw. gegen dessen Ratifikation keine oder keine grundsätzlichen Bedenken zu haben.

Die Interessenvertretungen der Arbeitgeber sprachen sich gegen eine Ratifikation des Übereinkommens aus, da es größere Einschränkungen als im Arbeitszeitgesetz, im Europäischen Übereinkommen über die Arbeit des im internationalen Straßenverkehr beschäftigten Fahrpersonals (AETR) und in der EWG-Verordnung über die Harmonisierung bestimmter Sozialvorschriften im Straßenverkehr vorgesehen sind, enthält.

Die Interessenvertretungen der Arbeitnehmer traten für eine Ratifikation des gegenständlichen Übereinkommens ein, wiesen aber gleichzeitig darauf hin, daß die im Übereinkommen genannten Sicherheits- und Schutzvorschriften für die selbstän-

- 4 -

- 4 -

digen Fahrer sowie im öffentlichen Dienst derzeit in Österreich nicht gewährleistet werden und auch die Bestimmung des Art.8 Abs.5 des Übereinkommens mit der gegenwärtigen Rechtslage im Widerspruch steht.

In den vorliegenden Äußerungen der Ämter der Landesregierungen werden keine Bedenken gegen die Ratifikation des Übereinkommens vorgebracht bzw. erklärt, die Forderungen des Übereinkommens seien im wesentlichen erfüllt.

Eine Gegenüberstellung der Forderungen des Übereinkommens und der Vorschläge der Empfehlung mit den einschlägigen österreichischen Vorschriften hat folgendes ergeben:

Das Übereinkommen
=====

Nach Artikel 1 gilt das Übereinkommen für im Arbeitsverhältnis stehende Fahrer von berufsmäßig zur Güter- oder Personenbeförderung im innerstaatlichen oder grenzüberschreitenden Straßentransport eingesetzten Kraftfahrzeugen und - soweit das Übereinkommen nichts anderes bestimmt - auch für die als Fahrer tätigen Eigentümer solcher Fahrzeuge und ihre nicht in einem Arbeitsverhältnis stehenden Familienmitglieder. - Vom umfassenden Geltungsbereich des Übereinkommens werden nach der derzeitigen Rechtslage in Österreich lediglich die in der Privatwirtschaft beschäftigten Berufskraftfahrer im Rahmen des Arbeitszeitgesetzes, BGBl.Nr.461/1969, erfaßt, während im öffentlichen Dienst und insbesondere für selbständige

- 5 -

- 5 -

Berufsfahrer und ihre nicht abhängig beschäftigten Familienmitglieder entsprechende Vorschriften auf dem vom Übereinkommen geregelten Rechtsgebiet noch ausstehen.

Artikel 2 des Übereinkommens räumt in seinem Absatz 1 dem Ratifikanten die Möglichkeit ein, von der Anwendung aller oder einzelner Bestimmungen dieses Übereinkommens die Lenker von Fahrzeugen auszunehmen, die für bestimmte, taxativ aufgezählte und genau umschriebene Beförderungszwecke (wie Beförderungen im Stadtverkehr, durch land- und forstwirtschaftliche Betriebe, von kranken und verletzten Personen, für Zwecke der Landesverteidigung und der Polizei, im Taxidienst) verwendet werden, schränkt allerdings in seinem Absatz 2 diese Ausnahmemöglichkeit wieder insofern ein, als die zuständige Stelle für jene Fahrer, für die Ausnahmeregelungen bewilligt wurden, angemessene Lenk- und Ruhezeiten festzulegen hat.

Das in Artikel 3 des Übereinkommens geforderte Anhörungsrecht für die maßgebenden beteiligten Verbände der Arbeitgeber und der Arbeitnehmer vor Entscheidungen über in dem Übereinkommen geregelte Angelegenheiten durch die innerstaatlich zuständige Stelle oder das zuständige Organ wird zumindest im Bereich der Gesetzgebung durch die institutionalisierte Einschaltung dieser Verbände im Begutachtungsverfahren gewährleistet.

Der in Artikel 4 des Übereinkommens enthaltenen Begriffsbestimmung "Arbeitszeit" als die von im Arbeitsverhältnis stehenden Fahrern für das Lenken und für andere Arbeiten während der Betriebszeit des Fahrzeuges sowie für die im Zusammenhang mit dem Fahrzeug, den Fahrgästen oder der Ladung verrichteten

- 6 -

- 6 -

Nebenarbeiten aufgewendete Zeit, wobei Zeiten bloßer Anwesenheit, oder Warte- oder Bereitschaftszeiten, während der die Fahrer nicht frei über ihre Zeit verfügen können, von der zuständigen Stelle, durch Gesamtarbeitsvertrag oder auf irgendeine andere den innerstaatlichen Gepflogenheiten entsprechende Weise als Arbeitszeit angerechnet werden können, wird durch § 14 Abs. 1 Arbeitszeitgesetz entsprochen. Danach umfaßt die Arbeitszeit die Lenkzeiten, die Zeiten für sonstige Arbeitsleistungen und Zeiten der Arbeitsbereitschaft.

Nach Artikel 5 Absatz 1 des Übereinkommens darf kein Fahrer ein Fahrzeug länger als vier aufeinanderfolgende Stunden ohne Pause lenken, jedoch kann gemäß Absatz 2 die zuständige Stelle aufgrund besonderer innerstaatlicher Verhältnisse eine Überschreitung dieser Lenkzeit um höchstens eine Stunde zulassen. Nach Absatz 3 ist die Dauer der zuvor genannten Pause und gegebenenfalls die Art und Weise ihrer Teilung festzulegen und gemäß Absatz 4 kann diese Stelle solche Fälle ausnehmen, wo die Fahrer infolge von fahrplanmäßigen Halten oder infolge der durch Unterbrechungen gekennzeichneten Natur der Arbeit über ausreichende Pausen verfügen. - Die Forderungen dieses Artikels sind in Österreich durch § 15 Arbeitszeitgesetz, wonach eine Lenkpause nach einer ununterbrochenen Lenkzeit von höchstens vier Stunden einzulegen ist und die Lenkpause mindestens eine halbe bzw. eine Stunde zu betragen hat, bzw. durch die einschlägigen Kollektivverträge, und zwar den Kollektivvertrag für Dienstnehmer in den privaten Autobusbetrieben vom 16.7.1979, Kollektivvertrag für Arbeiter der Speditions- und Lagereibetriebe Österreichs von 26.6.1979 und Kollektivvertrag für die Arbeiter des Güterbeförderungsgewerbes Österreichs vom 21.6.1971 in der geltenden Fassung, bereits verwirklicht.

- 7 -

- 7 -

Die in Artikel 6 Absatz 1 des Übereinkommens enthaltene Forderung, die Gesamtlenkzeit einschließlich der Überstunden dürfe neun Stunden täglich und 48 Stunden wöchentlich nicht überschreiten, wobei diese Gesamtlenkzeiten gemäß Absatz 2 als Durchschnitt über eine von der zuständigen Stelle festzulegende Anzahl von Tagen oder Wochen berechnet werden können, wird durch § 14 Abs. 2 Arbeitszeitgesetz erfüllt, wonach innerhalb der zulässigen Arbeitszeit die gesamte Lenkzeit zwischen zwei Ruhezeiten grundsätzlich acht Stunden und innerhalb einer Woche achtundvierzig Stunden nicht überschreiten darf. Nicht erfüllt hingegen ist in Österreich mangels bestehender Regelungen die in Absatz 3 aufgestellte Forderung nach Verkürzung der genannten Gesamtlenkzeiten durch die zuständige Stelle im Falle von unter besonders schwierigen Bedingungen durchgeführte Beförderungen.

Artikel 7 des Übereinkommens bestimmt, daß jeder im Arbeitsverhältnis stehende Fahrer nach einer fünf aufeinanderfolgende Stunden dauernden Arbeitszeit im Sinne des Übereinkommens einen Anspruch auf eine Pause hat, deren Dauer und gegebenenfalls Art und Weise ihrer Teilung von der zuständigen Stelle festzulegen ist. - Das Arbeitszeitgesetz enthält bezüglich der Pausen von Lenkern von Kraftfahrzeugen in § 15 lediglich eine Bestimmung über Lenkpausen, sodaß im vorliegenden Fall die Bestimmung des § 11 Abs. 1 leg. cit. herangezogen werden müßte, die jedoch keine Regelung darüber enthält, nach wieviel aufeinanderfolgenden Stunden Arbeitszeit eine Pause zu gewähren ist, sondern lediglich bestimmt, daß bei einer Gesamtdauer der Tagesarbeitszeit von mehr als sechs Stunden die Arbeitszeit durch eine Ruhepause von mindestens einer halben Stunde zu unterbrechen ist. Somit ist die Forderung dieses Artikels nicht voll erfüllt.

- 8 -

- 8 -

Der Forderung des Artikels 3 Absatz 1 des Übereinkommens nach einer täglichen Ruhezeit der Fahrer von mindestens zehn aufeinanderfolgende Stunden innerhalb von 24 Stunden vom Beginn des Arbeitstages an wird durch die Bestimmung des § 12 Abs.1 Arbeitszeitgesetz, der eine tägliche Mindestruhezeit von 11 Stunden vorsieht, die durch Kollektivvertrag auf 10 Stunden herabgesetzt werden kann, bzw. durch die bei Artikel 5 angeführten Kollektivverträge Rechnung getragen. Zu den in den Absätzen 2 bis 4 enthaltenen Kann-Bestimmungen über Berechnung der täglichen Ruhezeit als Durchschnitt über Zeiträume, über Verkürzungen und über eine unterschiedliche Festsetzung der täglichen Ruhezeit je nach Beförderungsart und Ort der Verbringung der Ruhezeit sowie Erteilung von Ausnahmen bei Fahrzeugen, die mit zwei Fahrern besetzt sind bzw. mit einer Fähre oder einem Zug befördert werden, ist festzuhalten, daß das Arbeitszeitgesetz keine diesbezüglichen Regelungen enthält. Was Absatz 5 betrifft, wonach der Fahrer nicht verpflichtet werden darf während der täglichen Ruhezeit im Fahrzeug oder in dessen Nähe zu bleiben, wenn er die erforderlichen Vorichtsmaßnahmen getroffen hat, so entspricht diese Forderung nicht der derzeitigen Rechtslage in Österreich.

Nach Artikel 9 Absatz 1 des Übereinkommens kann die zuständige Stelle in taxativ aufgezählten Fällen Verlängerungen der Lenkzeit, der ununterbrochenen Arbeitszeit und Verkürzungen der täglichen Ruhezeit - allerdings nur als zeitweilige **Ausnahme** und zur Verrichtung unerläßlicher Arbeiten - genehmigen und nach Absatz 2 eine diesbezügliche Genehmigung auch dann erteilen, wenn die innerstaatlichen oder örtlichen Verhältnisse, unter denen Straßentransporte durchgeführt werden, dies erfordern

- 9 -

- 9 -

bzw. die in Artikel 1 Abs.2 des Übereinkommens angeführten selbständigen Berufsfahrer und deren Familienmitglieder von der Anwendung dieser Artikel des Übereinkommens ausnehmen. - Auch zu dieser Kann-Bestimmung ist festzustellen, daß das Arbeitszeitgesetz eine derartige Regelung nicht kennt. § 12 Abs.2 Arbeitszeitgesetz sieht allerdings vor, daß das Arbeitsinspektorat bei Nachweis eines dringenden Bedürfnisses Ausnahmen von der in § 12 Abs.1 leg.cit. festgesetzten täglichen Mindestruhezeit zulassen kann, wenn die Erholung des Arbeitnehmers durch andere Maßnahmen gesichert ist.

Den Forderungen des Artikels 10 Absätze 1 und 2 des Übereinkommens nach Führung eines persönlichen Kontrollbuches durch den Fahrer sowie Führung von Aufzeichnungen über die Arbeits- und Ruhezeiten jedes von ihm beschäftigten Fahrers durch den Arbeitgeber, die den Kontrollorganen zur Verfügung zu halten sind, wird durch die diesbezüglichen Bestimmungen des § 17 Arbeitszeitgesetz und der auf dessen Grundlage erlassenen Fahrtenbuchverordnung, BGBl.Nr. 461/1975, Rechnung getragen. Inwieweit der in Absatz 3 vorgesehenen Ersetzung der genannten herkömmlichen Kontrollmittel durch moderne Mittel, wie Fahrten-schreiber, nachgekommen werden kann, ist noch Gegenstand von Erörterungen, dürfte aber voraussichtlich im Sinne der EG-Vorschriften geregelt werden. Allerdings sieht schon derzeit § 2 Absatz 4 der Fahrtenbuchverordnung unter gewissen Voraussetzungen eine Ergänzung der herkömmlichen Mittel durch ein mechanisches Kontrollgerät vor.

Artikel 11 des Übereinkommens bestimmt, daß die zuständige Stelle ein angemessenes Aufsichtssystem, einschließlich Kontrollen in den Betrieben und auf der Straße sowie geeignete Zwangsmaßnahmen bei Verstößen gegen die Bestimmungen des Übereinkommens vorzusehen hat. - Die Überwachung und Durchführung der Kontrollen wird in Österreich aufgrund der Bestimmungen des Arbeitsinspektionsgesetzes 1974, BGBl.Nr. 143, vorgenommen. Die Kontrolle der Fahrtenbücher bzw. der Fahrtenschreiber auf der

- 10 -

- 10 -

Straße wird den Arbeitsinspektoren, die zur Anhaltung von Kraftfahrzeugen nicht berechtigt sind, seitens des Bundesministeriums für Inneres im Zuge vorgeplanter Kraftfahrzeugkontrollen ermöglicht.

Die Artikel 12 und 13 des Übereinkommens bedürfen keiner Erfüllungserklärung. Die Artikel 14 bis 21 des Übereinkommens enthalten lediglich die allen Übereinkommen der Internationalen Arbeitsorganisation gemeinsamen Schlußartikel.

Zusammenfassend kann festgestellt werden, daß infolge Nichterfüllung bzw. nicht vollständiger Erfüllung einiger Bestimmungen des vorliegenden Übereinkommens die Voraussetzungen für eine Ratifikation des Übereinkommens Nr. 153 derzeit nicht gegeben sind.

Die Empfehlung
=====

Für Empfehlungen der Internationalen Arbeitsorganisation ist ein Ratifikationsverfahren nicht vorgesehen. Zur Vermeidung einer Wiederholung der vielfach mit Bestimmungen des Übereinkommens gleichlautenden Vorschläge der Empfehlung wird bezüglich ihres Wortlautes auf den angeschlossenen amtlichen deutschen Übersetzungstext verwiesen. In den nachstehenden Ausführungen wird aufgezeigt, inwieweit die Vorschläge der Empfehlung durch die gegenwärtige Rechtslage erfüllt erscheinen.

Zu Abschnitt I (Geltungsbereich): Auf die Ausführungen zu den Artikeln 1 und 2 des Übereinkommens wird verwiesen und ergänzend

- 11 -

- 11 -

bemerkt, daß die Bestimmungen der § 14 bis 17 Arbeitszeitgesetz auch auf Beifahrer Anwendung finden.

Zu Abschnitt II (Anhörung der Arbeitgeber und der Arbeitnehmer): Auf die diesbezüglichen Ausführungen bei Artikel 3 des Übereinkommens wird hingewiesen.

Zu Abschnitt III (Definition der Arbeitszeit): Diesbezügliche Ausführungen sind bei Artikel 4 des Übereinkommens enthalten.

Zu Abschnitt IV (Normalarbeitszeit):

Ergänzend zu den Ausführungen bei Artikel 6 des Übereinkommens wird bemerkt, daß das Arbeitszeitgesetz in § 3 Abs.1 grundsätzlich eine 40-stündige wöchentliche Normalarbeitszeit vorsieht. Die tägliche Normalarbeitszeit beträgt nach dieser Bestimmung grundsätzlich acht Stunden. Gemäß § 14 Abs.1 Arbeitszeitgesetz darf die gesamte Lenkzeit zwischen zwei Ruhezeiten acht Stunden nicht überschreiten.

Zu Abschnitt VI (Tägliche Schichtarbeit): Eine diesbezügliche Regelung ist in § 14 Abs.2 Arbeitszeitgesetz was die Lenkzeit betrifft sowie in § 16 was die Einsatzzeit insgesamt betrifft, enthalten.

Zu Abschnitt VI (Tägliche Schichtarbeit): Eine diesbezügliche Regelung ist in § 14 Abs.1 Arbeitszeitgesetz enthalten.

Zu Abschnitt VII (Lenkzeit):

Auf die Ausführungen zu Artikel 5 des Übereinkommens wird verwiesen.

Zu Abschnitt VIII (Tägliche Ruhezeit): Diesbezüglich wird auf die Ausführungen zu Artikel 8 des Übereinkommens hingewiesen.

- 12 -

- 12 -

Zu Abschnitt IX (Wöchentliche Ruhezeit):

Gemäß § 12 Abs.3 Arbeitszeitgesetz gebührt den Arbeitnehmern wöchentlich eine ununterbrochene Wochenruhe von mindestens 36 Stunden. Allerdings kann in gewissen Fällen der Schichtarbeit hievon insoweit abgewichen werden, als dies zur Ermöglichung des Schichtwechsels erforderlich ist.

Zu Abschnitt X (Ausnahmen und Überstunden):

Wie bereits bei Artikel 9 des Übereinkommens ausgeführt enthält das Arbeitszeitgesetz keine Regelungen für die in Absatz 26 Unterabsatz 1 bzw. 2 angeführten Fälle. Was jedoch die in Absatz 27 vorgesehene Ausnahmemöglichkeit und die in Absatz 28 enthaltene Überstundenregelung betrifft, so enthalten insbesondere die §§ 7 und 10 Arbeitszeitgesetz diesbezügliche Bestimmungen.

Zu Abschnitt XI (Kontrollmaßnahmen):

Auf die Ausführungen zu den Artikeln 10 und 11 des Übereinkommens wird verwiesen.

Zu Abschnitt XII (Mittel und Methoden der Durchführung):

Die Durchführung der in der Empfehlung enthaltenen Bestimmungen erfolgt - soweit in Österreich eine Regelung überhaupt getroffen ist - durch das Arbeitszeitgesetz, die Fahrtenbuchverordnung, sowie die einschlägigen Kollektivverträge.

Die Bundesregierung hat in der Sitzung des Ministerrates vom ...9. September... 1981 beschlossen, den Bericht über das Übereinkommen Nr.153 und über die Empfehlung Nr.161 zur Kenntnis zu nehmen, die beteiligten Bundesminister einzuladen, bei künftigen Maßnahmen auf dem gegenständlichen Rechtsgebiet die Bestimmungen, Vorschläge und Anregungen der beiden internationalen Instrumente soweit wie möglich zu berücksichtigen und den abgeschlossenen Bericht dem Nationalrat zur Kenntnisnahme vorzulegen.

- 13 -

- 13 -

Die Bundesregierung stellt daher den

A n t r a g ,

der Nationalrat wolle den Bericht über das Übereinkommen (Nr.153) über die Arbeits- und Ruhezeiten im Straßentransport und die Empfehlung (Nr.161) betreffend denselben Gegenstand zur Kenntnis nehmen.

A

~~INTERNATIONALE ARBEITSKONFERENZ~~~~Übereinkommen 153~~

(Nr. 153)

**ÜBEREINKOMMEN ÜBER DIE ARBEITS- UND RUHEZEITEN
IM STRASSENTRANSPORT**

Die Allgemeine Konferenz der Internationalen Arbeitsorganisation, die vom Verwaltungsrat des Internationalen Arbeitsamtes nach Genf einberufen wurde, und am 6. Juni 1979 zu ihrer fünfundsechzigsten Tagung zusammengetreten ist,

hat beschlossen, verschiedene Anträge anzunehmen betreffend die Arbeits- und Ruhezeiten im Straßentransport, eine Frage, die den fünften Gegenstand ihrer Tagesordnung bildet, und

dabei bestimmt, daß diese Anträge die Form eines internationalen Übereinkommens erhalten sollen.

Die Konferenz nimmt heute, am 27. Juni 1979, das folgende Übereinkommen an, das als Übereinkommen über die Arbeits- und Ruhezeiten (Straßentransport), 1979, bezeichnet wird.

Artikel 1

1. Dieses Übereinkommen gilt für im Arbeitsverhältnis stehende Fahrer von berufsmäßig zur Güter- oder Personenbeförderung im innerstaatlichen oder grenzüberschreitenden Straßentransport eingesetzten Kraftfahrzeugen, gleichviel ob die Fahrer für Unternehmen arbeiten, die Beförderungen für Dritte durchführen, oder für Unternehmen, die für eigene Rechnung Güter oder Personen befördern.

2. Soweit in diesem Übereinkommen nichts anderes bestimmt ist, gilt es auch für die Eigentümer von berufsmäßig im Straßentransport eingesetzten Kraftfahrzeugen und ihre nicht im Arbeitsverhältnis stehenden Familienmitglieder, wenn sie als Fahrer tätig sind.

Artikel 2

1. Die zuständige Stelle oder das zuständige Organ in jedem Land kann von der Anwendung aller oder einzelner Bestimmungen dieses Übereinkommens Personen ausnehmen, welche Fahrzeuge lenken, die zu folgenden Zwecken verwendet werden:

- a) Beförderungen im Stadtverkehr oder bestimmte Arten solcher Beförderungen unter Berücksichtigung der jeweiligen technischen Betriebsbedingungen und der örtlichen Verhältnisse;
- b) Beförderungen land- und forstwirtschaftlicher Betriebe, sofern diese Beförderungen mit Zugmaschinen oder anderen für örtliche land- oder forstwirtschaftliche Arbeiten verwendeten Fahrzeugen durchgeführt werden und ausschließlich der Bewirtschaftung dieser Betriebe dienen;
- c) Beförderungen von kranken und verletzten Personen, Beförderungen bei Rettungs- und Bergungseinsätzen sowie für die Feuerwehr;
- d) Beförderungen für Zwecke der Landesverteidigung und der Polizei und, soweit sie keine Konkurrenz für die von Transportunternehmen für Dritte durchge-

- 2 -

fürten Beförderungen darstellen, Beförderungen für Zwecke anderer wesentlicher öffentlicher Dienste;

- e) Beförderungen im Taxidienst;
- f) Beförderungen, bei denen auf Grund der Art der verwendeten Fahrzeuge, ihrer Kapazität für Personen- oder Güterbeförderungen, der begrenzten Strecken, die sie zurücklegen, oder der zulässigen Höchstgeschwindigkeit davon ausgegangen werden kann, daß sie keine besondere Regelung der Lenk- und Ruhezeiten erfordern.

2. Die zuständige Stelle oder das zuständige Organ in jedem Land hat angemessene Normen für die Lenk- und Ruhezeiten der auf Grund von Absatz 1 dieses Artikels von der Anwendung aller oder einzelner Bestimmungen dieses Übereinkommens ausgenommenen Fahrer festzulegen.

Artikel 3

Die maßgebenden beteiligten Verbände der Arbeitgeber und der Arbeitnehmer sind von der zuständigen Stelle oder dem zuständigen Organ in jedem Land anzuhören, bevor Entscheidungen über Angelegenheiten getroffen werden, die Gegenstand der Bestimmungen dieses Übereinkommens sind.

Artikel 4

1. Im Sinne dieses Übereinkommens bedeutet der Ausdruck „Arbeitszeit“ die von im Arbeitsverhältnis stehenden Fahrern aufgewendete Zeit für

- a) das Lenken und andere Arbeiten während der Betriebszeit des Fahrzeugs;
- b) die im Zusammenhang mit dem Fahrzeug, den Fahrgästen oder der Ladung verrichteten Nebenarbeiten.

2. Die Zeiten bloßer Anwesenheit oder die Warte- oder Bereitschaftszeiten im Fahrzeug oder am Arbeitsplatz, während der die Fahrer nicht frei über ihre Zeit verfügen können, können in einem Ausmaß, das in jedem Land von der zuständigen Stelle oder dem zuständigen Organ, durch Gesamtarbeitsverträge oder auf irgendeine andere den innerstaatlichen Gepflogenheiten entsprechende Weise zu bestimmen ist, als Arbeitszeit angerechnet werden.

Artikel 5

1. Es darf keinem Fahrer erlaubt sein, länger als vier aufeinanderfolgende Stunden ohne Pause ein Fahrzeug zu lenken.

2. Die zuständige Stelle oder das zuständige Organ in jedem Land kann unter Berücksichtigung besonderer innerstaatlicher Verhältnisse eine Überschreitung der in Absatz 1 dieses Artikels genannten Zeit um höchstens eine Stunde zulassen.

3. Die Dauer der in diesem Artikel genannten Pause und gegebenenfalls die Art und Weise ihrer Teilung sind von der zuständigen Stelle oder dem zuständigen Organ in jedem Land festzulegen.

4. Die zuständige Stelle oder das zuständige Organ in jedem Land kann die Fälle bezeichnen, in denen die Bestimmungen dieses Artikels keine Anwendung finden, weil die Fahrer infolge von fahrplanmäßigen Halten oder infolge der durch Unterbrechungen gekennzeichneten Natur der Arbeit über ausreichende Pausen verfügen.

- 3 -

Artikel 6

1. Die Gesamtenkzeit einschließlich der Überstunden darf neun Stunden täglich und 48 Stunden wöchentlich nicht überschreiten.

2. Die in Absatz 1 dieses Artikels genannten Gesamtenkzeiten können als Durchschnitt über eine von der zuständigen Stelle oder dem zuständigen Organ in jedem Land festzulegende Anzahl von Tagen oder Wochen berechnet werden.

3. Die in Absatz 1 dieses Artikels genannten Gesamtenkzeiten sind im Falle von Beförderungen, die unter besonders schwierigen Bedingungen durchgeführt werden, zu verkürzen. Die zuständige Stelle oder das zuständige Organ in jedem Land hat diese Beförderungen zu bestimmen und die Gesamtenkzeiten festzulegen, die für die betroffenen Fahrer gelten.

Artikel 7

1. Jeder im Arbeitsverhältnis stehende Fahrer hat nach einer fünf aufeinanderfolgende Stunden dauernden Arbeitszeit im Sinne von Artikel 4 Absatz 1 dieses Übereinkommens Anspruch auf eine Pause.

2. Die Dauer der in Absatz 1 dieses Artikels genannten Pause und gegebenenfalls die Art und Weise ihrer Teilung sind von der zuständigen Stelle oder dem zuständigen Organ in jedem Land festzulegen.

Artikel 8

1. Die tägliche Ruhezeit der Fahrer muß mindestens zehn aufeinanderfolgende Stunden innerhalb jedes Zeitraumes von 24 Stunden vom Beginn des Arbeitstages an betragen.

2. Die tägliche Ruhezeit kann als Durchschnitt über Zeiträume berechnet werden, die von der zuständigen Stelle oder dem zuständigen Organ in jedem Land zu bestimmen sind, darf aber auf keinen Fall weniger als acht Stunden betragen und nicht öfter als zweimal pro Woche auf acht Stunden verkürzt werden.

3. Die zuständige Stelle oder das zuständige Organ in jedem Land kann unterschiedliche tägliche Ruhezeiten vorsehen, je nachdem, ob es sich um Personen- oder Güterbeförderungen handelt und ob die Ruhezeit am Wohnort oder außerhalb desselben verbracht wird, vorausgesetzt, daß die Bestimmungen der Absätze 1 und 2 dieses Artikels über die Mindestruhezeiten eingehalten werden.

4. Die zuständige Stelle oder das zuständige Organ in jedem Land kann Ausnahmen von den Bestimmungen der Absätze 1 und 2 dieses Artikels in bezug auf die Dauer und die Art und Weise der täglichen Ruhezeiten bei Fahrzeugen vorsehen, die mit zwei Fahrern besetzt sind beziehungsweise mit einer Fährer oder einem Zug befördert werden.

5. Während der täglichen Ruhezeit darf vom Fahrer nicht verlangt werden, im Fahrzeug oder in dessen Nähe zu bleiben, wenn er die erforderlichen Vorsichtsmaßnahmen getroffen hat, um die Sicherheit des Fahrzeugs und seiner Ladung zu gewährleisten.

Artikel 9

1. Die zuständige Stelle oder das zuständige Organ in jedem Land kann als zeitweilige Ausnahmen, jedoch nur soweit dies zur Verrichtung unerläßlicher

- 4 -

Arbeiten notwendig ist, Verlängerungen der Lenkzeit, Verlängerungen der ununterbrochenen Arbeitszeit und Verkürzungen der täglichen Ruhezeiten, wie sie in den Artikeln 5, 6, 7 und 8 dieses Übereinkommens vorgesehen sind, genehmigen

- a) bei Unfällen, Pannen, unvorhergesehenen Verspätungen, Betriebsstörungen oder Verkehrsbehinderungen;
- b) in Fällen höherer Gewalt;
- c) in dringenden und außergewöhnlichen Fällen, wenn dies zur Aufrechterhaltung der im öffentlichen Interesse tätigen Dienste notwendig ist.

2. Wenn die innerstaatlichen oder örtlichen Verhältnisse, unter denen Straßentransporte durchgeführt werden, der strengen Einhaltung der Artikel 5, 6, 7 oder 8 dieses Übereinkommens entgegenstehen, kann die zuständige Stelle oder das zuständige Organ in jedem Land auch Verlängerungen der Lenkzeit, Verlängerungen der ununterbrochenen Arbeitszeit und Verkürzungen der täglichen Ruhezeiten, wie sie in diesen Artikeln geregelt werden, und Ausnahmen von der Anwendung der Artikel 5, 6 oder 8 auf die in Artikel 1 Absatz 2 dieses Übereinkommens genannten Fahrer genehmigen. Das betreffende Mitglied hat in diesem Falle in einer seiner Ratifikationsurkunde beigefügten Erklärung diese innerstaatlichen oder örtlichen Verhältnisse sowie die gemäß diesem Absatz genehmigten Verlängerungen, Verkürzungen oder Ausnahmen zu beschreiben. Ein solches Mitglied hat in seinen gemäß Artikel 22 der Verfassung der Internationalen Arbeitsorganisation vorzulegenden Berichten anzugeben, inwieweit Fortschritte im Hinblick auf eine strengere oder weitere Anwendung der Artikel 5, 6, 7 und 8 dieses Übereinkommens erzielt worden sind, und kann seine Erklärung jederzeit durch eine neue Erklärung widerrufen.

Artikel 10

1. Die zuständige Stelle oder das zuständige Organ in jedem Land hat
- a) die Führung eines persönlichen Kontrollbuches, die Bedingungen, unter denen es ausgestellt wird, seinen Inhalt und die Art, wie es von den Fahrern zu führen ist, vorzuschreiben;
 - b) ein Verfahren für die Meldung der gemäß Artikel 9 Absatz 1 dieses Übereinkommens geleisteten Arbeitsstunden und der Umstände, die sie gerechtfertigt haben, vorzuschreiben.

2. Jeder Arbeitgeber hat

- a) in einer von der zuständigen Stelle oder dem zuständigen Organ in jedem Land genehmigten Form Aufzeichnungen über die Arbeits- und Ruhezeiten jedes von ihm beschäftigten Fahrers zu führen;
- b) diese Aufzeichnungen in der von der zuständigen Stelle oder dem zuständigen Organ in jedem Land festzulegenden Weise den Kontrollorganen zur Verfügung zu halten.

3. Die in den Absätzen 1 und 2 dieses Artikels genannten herkömmlichen Kontrollmittel sind, falls notwendig, für bestimmte Beförderungsarten gemäß den von der zuständigen Stelle oder dem zuständigen Organ in jedem Land aufzustellenden Vorschriften nach Möglichkeit durch moderne Mittel, wie Fahrtenschreiber, zu ersetzen oder zu ergänzen.

Artikel 11

Die zuständige Stelle oder das zuständige Organ in jedem Land hat folgendes vorzusehen:

- 5 -

- a) ein angemessenes Aufsichtssystem, das Kontrollen in den Betrieben und auf den Straßen einschließt;
- b) geeignete Zwangsmaßnahmen bei Verstößen gegen die Bestimmungen dieses Übereinkommens.

Artikel 12

Die Bestimmungen dieses Übereinkommens sind durch die Gesetzgebung durchzuführen, soweit sie nicht durch Gesamtarbeitsverträge, durch Schiedssprüche oder auf irgendeine andere den innerstaatlichen Gepflogenheiten entsprechende Weise durchgeführt werden.

Artikel 13

Dieses Übereinkommen ändert das Übereinkommen über die Arbeitszeit und die Ruhezeiten (Straßentransport), 1939.

Artikel 14

Die förmlichen Ratifikationen dieses Übereinkommens sind dem Generaldirektor des Internationalen Arbeitsamtes zur Eintragung mitzuteilen.

Artikel 15

1. Dieses Übereinkommen bindet nur diejenigen Mitglieder der Internationalen Arbeitsorganisation, deren Ratifikation durch den Generaldirektor eingetragen ist.
2. Es tritt in Kraft zwölf Monate nachdem die Ratifikationen zweier Mitglieder durch den Generaldirektor eingetragen worden sind.
3. In der Folge tritt dieses Übereinkommen für jedes Mitglied zwölf Monate nach der Eintragung seiner Ratifikation in Kraft.

Artikel 16

1. Jedes Mitglied, das dieses Übereinkommen ratifiziert hat, kann es nach Ablauf von zehn Jahren, gerechnet von dem Tag, an dem es zum erstenmal in Kraft getreten ist, durch Anzeige an den Generaldirektor des Internationalen Arbeitsamtes kündigen. Die Kündigung wird von diesem eingetragen. Ihre Wirkung tritt erst ein Jahr nach der Eintragung ein.
2. Jedes Mitglied, das dieses Übereinkommen ratifiziert hat und innerhalb eines Jahres nach Ablauf des im vorigen Absatz genannten Zeitraumes von zehn Jahren von dem in diesem Artikel vorgesehenen Kündigungsrecht keinen Gebrauch macht, bleibt für einen weiteren Zeitraum von zehn Jahren gebunden. In der Folge kann es dieses Übereinkommen jeweils nach Ablauf eines Zeitraumes von zehn Jahren nach Maßgabe dieses Artikels kündigen.

Artikel 17

1. Der Generaldirektor des Internationalen Arbeitsamtes gibt allen Mitgliedern der Internationalen Arbeitsorganisation Kenntnis von der Eintragung aller Ratifikationen und Kündigungen, die ihm von den Mitgliedern der Organisation mitgeteilt werden.
2. Der Generaldirektor wird die Mitglieder der Organisation, wenn er ihnen von der Eintragung der zweiten Ratifikation, die ihm mitgeteilt wird, Kenntnis

- 6 -

gibt, auf den Zeitpunkt aufmerksam machen, in dem dieses Übereinkommen in Kraft tritt.

Artikel 18

Der Generaldirektor des Internationalen Arbeitsamtes übermittelt dem Generalsekretär der Vereinten Nationen zwecks Eintragung nach Artikel 102 der Charta der Vereinten Nationen vollständige Auskünfte über alle von ihm nach Maßgabe der vorausgehenden Artikel eingetragenen Ratifikationen und Kündigungen.

Artikel 19

Der Verwaltungsrat des Internationalen Arbeitsamtes hat, sooft er es für nötig erachtet, der Allgemeinen Konferenz einen Bericht über die Durchführung dieses Übereinkommens zu erstatten und zu prüfen, ob die Frage seiner gänzlichen oder teilweisen Abänderung auf die Tagesordnung der Konferenz gesetzt werden soll.

Artikel 20

1. Nimmt die Konferenz ein neues Übereinkommen an, welches das vorliegende Übereinkommen ganz oder teilweise abändert, und sieht das neue Übereinkommen nichts anderes vor, so gelten folgende Bestimmungen:

- a) Die Ratifikation des neugefaßten Übereinkommens durch ein Mitglied schließt ohne weiteres die sofortige Kündigung des vorliegenden Übereinkommens in sich ohne Rücksicht auf Artikel 16, vorausgesetzt, daß das neugefaßte Übereinkommen in Kraft getreten ist.
- b) Vom Zeitpunkt des Inkrafttretens des neugefaßten Übereinkommens an kann das vorliegende Übereinkommen von den Mitgliedern nicht mehr ratifiziert werden.

2. Indessen bleibt das vorliegende Übereinkommen nach Form und Inhalt jedenfalls in Kraft für die Mitglieder, die dieses, aber nicht das neugefaßte Übereinkommen ratifiziert haben.

Artikel 21

Der französische und der englische Wortlaut dieses Übereinkommens sind in gleicher Weise maßgebend.

A
2~~INTERNATIONALE ARBEITSKONFERENZ~~~~Empfehlung 161~~

(Nr. 161)

**EMPFEHLUNG BETREFFEND DIE ARBEITS- UND RUHEZEITEN
IM STRASSENTTRANSPORT**

Die Allgemeine Konferenz der Internationalen Arbeitsorganisation, die vom Verwaltungsrat des Internationalen Arbeitsamtes nach Genf einberufen wurde und am 6. Juni 1979 zu ihrer fünfundsechzigsten Tagung zusammengetreten ist,

hat beschlossen, verschiedene Anträge anzunehmen betreffend die Arbeits- und Ruhezeiten im Straßentransport, eine Frage, die den fünften Gegenstand ihrer Tagesordnung bildet, und dabei bestimmt, daß diese Anträge die Form einer Empfehlung erhalten sollen.

Die Konferenz nimmt heute, am 27. Juni 1979, die folgende Empfehlung an, die als Empfehlung betreffend die Arbeits- und Ruhezeiten (Straßentransport), 1979, bezeichnet wird.

I. GELTUNGSBEREICH

1. Diese Empfehlung gilt für im Arbeitsverhältnis stehende Personen, die auf berufsmäßig zur Güter- oder Personenbeförderung im innerstaatlichen oder grenzüberschreitenden Straßentransport eingesetzten Kraftfahrzeugen entweder für Unternehmen arbeiten, die Beförderungen für Dritte durchführen, oder für Unternehmen, die für eigene Rechnung Güter oder Personen befördern, nämlich:

- a) Fahrer;
- b) Beifahrer, Gehilfen, Schaffner und andere Personen, die auf einem Straßentransportfahrzeug fahren und Arbeiten im Zusammenhang mit dem Fahrzeug, den Fahrgästen oder der Ladung verrichten.

2. Die Teile II und VII bis IX dieser Empfehlung sowie die einschlägigen Bestimmungen der Teile X bis XII gelten auch für die Eigentümer von berufsmäßig im Straßentransport eingesetzten Kraftfahrzeugen und ihre nicht im Arbeitsverhältnis stehenden Familienmitglieder, wenn sie in einer in Absatz 1 Buchstabe a) oder b) genannten Eigenschaft tätig sind.

3. (1) Die zuständige Stelle oder das zuständige Organ in jedem Land kann von der Anwendung aller oder einzelner Bestimmungen dieser Empfehlung Personen ausnehmen, auf die sich die Absätze 1 und 2 dieser Empfehlung beziehen und die in den folgenden Bereichen tätig sind:

- a) Beförderungen im Stadtverkehr oder bestimmte Arten solcher Beförderungen unter Berücksichtigung der jeweiligen technischen Betriebsbedingungen und der örtlichen Verhältnisse;
- b) Beförderungen land- und forstwirtschaftlicher Betriebe, sofern diese Beförderungen mit Zugmaschinen oder anderen für örtliche land- oder forstwirtschaftliche Arbeiten verwendeten Fahrzeugen durchgeführt werden und ausschließlich der Bewirtschaftung dieser Betriebe dienen;

- 2 -

- c) Beförderungen von kranken und verletzten Personen, Beförderungen bei Rettungs- und Bergungseinsätzen sowie für die Feuerwehr;
- d) Beförderungen für Zwecke der Landesverteidigung und der Polizei und, soweit sie keine Konkurrenz für die von Transportunternehmen für Dritte durchgeführten Beförderungen darstellen, Beförderungen für Zwecke anderer wesentlicher öffentlicher Dienste;
- e) Beförderungen im Taxidienst;
- f) Beförderungen, bei denen auf Grund der Art der verwendeten Fahrzeuge, ihrer Kapazität für Personen- oder Güterbeförderungen, der begrenzten Strecken, die sie zurücklegen, oder der zulässigen Höchstgeschwindigkeit davon ausgegangen werden kann, daß sie keine besondere Regelung der Arbeits- und Ruhezeiten erfordern.

(2) Die zuständige Stelle oder das zuständige Organ in jedem Land sollte geeignete Normen für die Arbeits- und Ruhezeiten der auf Grund von Unterabsatz (1) dieses Absatzes von der Anwendung aller oder einzelner Bestimmungen dieser Empfehlung ausgenommenen Personen festlegen.

II. ANHÖRUNG DER ARBEITGEBER UND DER ARBEITNEHMER

4. Die maßgebenden beteiligten Verbände der Arbeitgeber und der Arbeitnehmer sollten von der zuständigen Stelle oder dem zuständigen Organ in jedem Land angehört werden, bevor Entscheidungen über Angelegenheiten getroffen werden, die Gegenstand dieser Empfehlung sind.

III. DEFINITION DER ARBEITSZEIT

5. Im Sinne dieser Empfehlung bedeutet der Ausdruck „Arbeitszeit“ die Zeit, die von den in Absatz 1 dieser Empfehlung genannten Personen aufgewendet wird für

- a) das Lenken und andere Arbeiten während der Betriebszeit des Fahrzeugs;
- b) die im Zusammenhang mit dem Fahrzeug, den Fahrgästen oder der Ladung verrichteten Nebenarbeiten.

6. Die Zeiten bloßer Anwesenheit oder die Warte- oder Bereitschaftszeiten im Fahrzeug oder am Arbeitsplatz, während der die Arbeitnehmer nicht frei über ihre Zeit verfügen können, sowie die für ihre Aus- und Weiterbildung aufgewendete Zeit, wenn dies zwischen den beteiligten Verbänden der Arbeitgeber und der Arbeitnehmer vereinbart worden ist, können in einem Ausmaß, das in jedem Land von der zuständigen Stelle oder dem zuständigen Organ, durch Gesamtarbeitsverträge oder auf irgendeine andere den innerstaatlichen Gepflogenheiten entsprechende Weise zu bestimmen ist, als Arbeitszeit angerechnet werden.

IV. NORMALARBEITSZEIT

A. Wöchentliche Normalarbeitszeit

7. Die Normalarbeitszeit, d.h. die Arbeitszeit, für die die innerstaatlichen Bestimmungen in bezug auf Überstunden nicht gelten, sollte 40 Stunden wöchentlich nicht überschreiten.

- 3 -

8. Die in Absatz 7 dieser Empfehlung genannte Norm für die wöchentliche Normalarbeitszeit kann allmählich und in Etappen verwirklicht werden.

9. (1) Im Ferntransport und in anderen Transportarten, bei denen die Anwendung der in Absatz 7 dieser Empfehlung genannten Norm im Rahmen einer einzigen Woche nicht tunlich wäre, kann diese Norm als Durchschnitt über einen Zeitraum von höchstens vier Wochen berechnet werden.

(2) Die zuständige Stelle oder das zuständige Organ in jedem Land sollte die Höchstzahl der Arbeitsstunden innerhalb einer einzelnen Woche festlegen, wenn die in Absatz 7 genannte Norm gemäß Unterabsatz (1) dieses Absatzes als Durchschnitt berechnet wird.

B. Tägliche Normalarbeitszeit

10. Die Normalarbeitszeit im Sinne des Absatzes 7 dieser Empfehlung sollte acht Stunden täglich im Durchschnitt nicht überschreiten.

11. (1) Ist die wöchentliche Normalarbeitszeit ungleich über die einzelnen Tage der Woche verteilt, so sollte die tägliche Normalarbeitszeit zehn Stunden nicht überschreiten.

(2) Umfaßt die tägliche Normalarbeitszeit längere Zeiten bloßer Anwesenheit oder längere Warte- oder Bereitschaftszeiten oder Arbeitsunterbrechungen oder muß dem Fahrpersonal Gelegenheit gegeben werden, einen geeigneten Rastplatz zu erreichen, so kann die in Unterabsatz (1) dieses Absatzes genannte Normalarbeitszeit mehr als zehn Stunden, aber nicht mehr als zwölf Stunden täglich betragen.

V. HÖCHSTDAUER DER UNUNTERBROCHENEN ARBEIT

12. (1) Jede im Arbeitsverhältnis stehende Person sollte nach einer fünf aufeinanderfolgende Stunden dauernden Arbeitszeit im Sinne von Absatz 5 dieser Empfehlung Anspruch auf eine Pause haben.

(2) Die Dauer der in Unterabsatz (1) dieses Absatzes genannten Pause und gegebenenfalls die Art und Weise ihrer Teilung sollten von der zuständigen Stelle oder dem zuständigen Organ in jedem Land festgelegt werden.

VI. TÄGLICHE SCHICHTZEIT

13. (1) Die zuständige Stelle oder das zuständige Organ in jedem Land sollte für die einzelnen Zweige des Straßentransportgewerbes die Höchstzahl der Stunden festlegen, die zwischen zwei aufeinanderfolgenden täglichen Ruhezeiten liegen dürfen.

(2) Die Schichtzeit sollte nicht so lang sein, daß dadurch die tägliche Ruhezeit, auf die die Beschäftigten Anspruch haben, verkürzt wird.

VII. LENKZEIT

14. (1) Keinem Fahrer sollte es erlaubt sein, länger als vier aufeinanderfolgende Stunden ohne Pause ein Fahrzeug zu lenken.

- 4 -

(2) Die zuständige Stelle oder das zuständige Organ in jedem Land kann unter Berücksichtigung besonderer innerstaatlicher Verhältnisse eine Überschreitung der in Unterabsatz (1) dieses Absatzes genannten Zeit um höchstens eine Stunde zulassen.

(3) Die Dauer der in diesem Absatz genannten Pause und gegebenenfalls die Art und Weise ihrer Teilung sollten von der zuständigen Stelle oder dem zuständigen Organ in jedem Land festgelegt werden.

(4) Die zuständige Stelle oder das zuständige Organ in jedem Land kann die Fälle bezeichnen, in denen die Bestimmungen dieses Absatzes keine Anwendung finden, weil die Fahrer infolge von fahrplanmäßigen Halten oder infolge der durch Unterbrechungen gekennzeichneten Natur der Arbeit über ausreichende Pausen verfügen.

15. Die Gesamtlenkzeit einschließlich der Überstunden sollte neun Stunden täglich und 48 Stunden wöchentlich nicht überschreiten.

16. Die in Absatz 15 dieser Empfehlung genannten Gesamtlenkzeiten können als Durchschnitt über einen Zeitraum von höchstens vier Wochen berechnet werden.

17. Die in Absatz 15 dieser Empfehlung genannten Gesamtlenkzeiten können im Falle von Beförderungen, die unter besonders schwierigen Bedingungen durchgeführt werden, verkürzt werden. Die zuständige Stelle oder das zuständige Organ in jedem Land kann diese Beförderungen bestimmen und die Gesamtlenkzeiten festlegen, die für die betroffenen Fahrer gelten.

VIII. TÄGLICHE RUHEZEIT

18. Die tägliche Ruhezeit der in den Absätzen 1 und 2 dieser Empfehlung genannten Personen sollte mindestens elf aufeinanderfolgende Stunden innerhalb jedes Zeitraums von 24 Stunden vom Beginn des Arbeitstages an betragen.

19. Die tägliche Ruhezeit kann als Durchschnitt über Zeiträume berechnet werden, die von der zuständigen Stelle oder dem zuständigen Organ in jedem Land zu bestimmen sind, sollte aber auf keinen Fall weniger als acht Stunden betragen.

20. Die zuständige Stelle oder das zuständige Organ in jedem Land kann unterschiedliche tägliche Ruhezeiten vorsehen, je nachdem, ob es sich um Personen- oder Güterbeförderungen handelt und ob die Ruhezeit am Wohnort oder außerhalb desselben verbracht wird, vorausgesetzt, daß die Bestimmungen der Absätze 18 und 19 dieser Empfehlung über die Mindestruhezeiten eingehalten werden.

21. Die zuständige Stelle oder das zuständige Organ in jedem Land kann Ausnahmen von den Bestimmungen der Absätze 18 und 19 dieser Empfehlung in bezug auf die Dauer und die Art und Weise der täglichen Ruhezeiten bei Fahrzeugen vorsehen, die mit zwei Fahrern besetzt sind beziehungsweise mit einer Fährer oder einem Zug befördert werden.

22. Während der täglichen Ruhezeit sollte vom Fahrpersonal nicht verlangt werden, im Fahrzeug oder in dessen Nähe zu bleiben, wenn es die erforderlichen Vorsichtsmaßnahmen getroffen hat, um die Sicherheit des Fahrzeugs und seiner Ladung zu gewährleisten.

- 5 -

IX. WÖCHENTLICHE RUHEZEIT

23. Die wöchentliche Mindestruhezeit sollte 24 aufeinanderfolgende Stunden betragen, die der täglichen Ruhezeit unmittelbar vorausgehen oder folgen.

24. Die wöchentliche Ruhezeit sollte soweit wie möglich auf einen Sonntag oder auf die herkömmlichen oder üblichen Ruhetage fallen und innerhalb eines bestimmten Zeitraums mehrmals, und zwar so oft, wie es die zuständige Stelle oder das zuständige Organ in jedem Land bestimmt, am Wohnort verbracht werden können.

25. Im Ferntransport sollten die wöchentlichen Ruhezeiten für zwei aufeinanderfolgende Wochen zusammengelegt werden können. In geeigneten Fällen kann die zuständige Stelle oder das zuständige Organ in jedem Land die Zusammenlegung dieser Zeiten für längere Zeiträume genehmigen.

X. AUSNAHMEN UND ÜBERSTUNDEN

26. (1) Die zuständige Stelle oder das zuständige Organ in jedem Land kann als zeitweilige Ausnahmen, jedoch nur soweit dies zur Verrichtung unerläßlicher Arbeiten notwendig ist, Verlängerungen der Arbeitszeit, Verlängerungen der Lenkzeit und Verkürzungen der Ruhezeiten, wie sie in den vorstehenden Absätzen dieser Empfehlung vorgesehen sind, genehmigen:

- a) bei Unfällen, Pannen, unvorhergesehenen Verspätungen, Betriebsstörungen oder Verkehrsbehinderungen;
- b) in Fällen höherer Gewalt;
- c) in dringenden und außergewöhnlichen Fällen, wenn dies zur Aufrechterhaltung der im öffentlichen Interesse tätigen Dienste notwendig ist.

(2) Die zuständige Stelle oder das zuständige Organ in jedem Land kann Verlängerungen der Arbeitszeit, Verlängerungen der Lenkzeit und Verkürzungen der Ruhezeiten, wie sie in den vorstehenden Absätzen dieser Empfehlung vorgesehen sind, auch dann genehmigen, wenn dies notwendig ist, um dem Fahrpersonal das Erreichen eines geeigneten Halteplatzes oder des Fahrtziels zu ermöglichen, vorausgesetzt, daß dadurch die Verkehrssicherheit nicht gefährdet wird.

27. Die zuständige Stelle oder das zuständige Organ in jedem Land kann eine Verlängerung der Normalarbeitszeit als zeitweilige Ausnahme bei außergewöhnlichem Arbeitsanfall genehmigen.

28. Alle über die Normalarbeitszeit hinaus geleisteten Arbeitsstunden sollten als Überstunden gelten und als solche zu einem höheren Lohnsatz entlohnt oder in anderer Form, wie durch die innerstaatliche Gesetzgebung, durch Gesamtarbeitsverträge oder auf irgendeine andere den innerstaatlichen Gepflogenheiten entsprechenden Weise vorgeschrieben, abgegolten werden.

XI. KONTROLLMASSNAHMEN

29. Die zuständige Stelle oder das zuständige Organ in jedem Land sollte

- a) die Führung eines persönlichen Kontrollbuches, die Bedingungen, unter denen es ausgestellt wird, und die Art, wie es von den Fahrern zu führen ist, vorschreiben;

- 6 -

- b) ein Verfahren für die Meldung der gemäß Absatz 26 dieser Empfehlung geleisteten Arbeitsstunden und der Umstände, die sie gerechtfertigt haben, festlegen; und
- c) ein Verfahren für die Genehmigung der Arbeitsstunden, die gemäß Absatz 27 dieser Empfehlung geleistet werden dürfen, sowie die Anzahl der Stunden festlegen, für die je nach Beförderungsart und Berechnungsmethode der Arbeitszeit eine solche Genehmigung erteilt werden kann.

30. Jeder Arbeitgeber sollte

- a) in einer von der zuständigen Stelle oder dem zuständigen Organ in jedem Land genehmigten Form Aufzeichnungen über die Arbeits- und Ruhezeiten jeder in dieser Empfehlung erfaßten und von ihm beschäftigten Person führen;
- b) diese Aufzeichnungen in der von der zuständigen Stelle oder dem zuständigen Organ in jedem Land festzulegenden Weise den Kontrollorganen zur Verfügung halten.

31. Die in den Absätzen 29 und 30 dieser Empfehlung genannten herkömmlichen Kontrollmittel sollten, falls notwendig, für bestimmte Beförderungsarten gemäß den von der zuständigen Stelle oder dem zuständigen Organ in jedem Land aufzustellenden Vorschriften nach Möglichkeit durch moderne Mittel, wie Fahrtenschreiber, ersetzt oder ergänzt werden.

32. Die zuständige Stelle oder das zuständige Organ in jedem Land sollte folgendes vorsehen:

- a) ein angemessenes Aufsichtssystem, das Kontrollen in den Betrieben und auf den Straßen einschließt;
- b) geeignete Zwangsmaßnahmen bei Verstößen gegen die Bestimmungen zur Durchführung dieser Empfehlung.

XII. MITTEL UND METHODEN DER DURCHFÜHRUNG

33. (1) Die Bestimmungen dieser Empfehlung können durch die Gesetzgebung, durch Gesamtarbeitsverträge, durch Schiedssprüche oder durch eine Verbindung dieser verschiedenen Mittel oder auf irgendeine andere den innerstaatlichen Gepflogenheiten entsprechende Weise durchgeführt werden, je nachdem, welche Methode im Hinblick auf die innerstaatlichen Verhältnisse und die Erfordernisse jeder Beförderungsart am geeignetsten erscheint.

(2) Die Bestimmungen dieser Empfehlung, die unmittelbar mit der Sicherheit im Straßenverkehr im Zusammenhang stehen, nämlich die Bestimmungen über die Höchstdauer der ununterbrochenen Arbeit, die Lenkzeit, die tägliche Ruhezeit und die Kontrollmaßnahmen, sollten vorzugsweise durch die Gesetzgebung durchgeführt werden.