

21. 02. 92

AS

16 Seiten

Unterrichtung

durch die Bundesregierung

Internationale Arbeitsorganisation

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

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

Bundesrepublik Deutschland
Der Bundeskanzler
021 (311) – 806 04 – In 62/92

Bonn, den 21. Februar 1992

An den
Präsidenten des Bundesrates

Hiermit übersende ich gemäß Artikel 19 Abs. 5–7 der Verfassung der Internationalen Arbeitsorganisation das

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

und die

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

sowie die von der Bundesregierung hierzu beschlossene Stellungnahme mit der Bitte um Kenntnisnahme.

Das Übereinkommen, die Empfehlung und die Stellungnahme sind gleichzeitig dem Präsidenten des Deutschen Bundestages zugeleitet worden.

Federführend ist der Bundesminister für Arbeit und Sozialordnung.

Kohl

126/92

Übereinkommen Nr. 153

Übereinkommen
über die Arbeits- und Ruhezeiten
im Straßenverkehr

Convention No. 153

Convention
concerning hours of work and rest periods
in road transport

Convention N° 153

Convention
concernant la durée du travail et les périodes de repos
dans les transports routiers

(Übersetzung)

The General Conference of the International Labour Organisation,

Having been convened at Geneva by the Governing Body of the International Labour Office and having met in its Sixty-fifth Session on 6 June 1979, and

Having decided upon the adoption of certain proposals with regard to hours of work and rest periods in road transport, which is the fifth item on the agenda of the session, and

Having determined that these proposals shall take the form of an international Convention,

adopts this twenty-seventh day of June of the year one thousand nine hundred and seventy-nine the following Convention, which may be cited as the Hours of Work and Rest Periods (Road Transport) Convention, 1979:

Article 1

1. This Convention applies to wage-earning drivers working, whether for undertakings engaged in transport for third parties or for undertakings transporting goods or passengers for own account, on motor vehicles engaged professionally in the internal or international transport by road of goods or passengers.

2. Except as otherwise provided herein, this Convention further applies to owners of motor vehicles engaged professionally in road transport and non-wage-earning members of their families, when they are working as drivers.

La Conférence générale de l'Organisation internationale du Travail,

Convoquée à Genève par le Conseil d'administration du Bureau international du Travail, et s'y étant réunie le 6 juin 1979, en sa soixante-cinquième session;

Après avoir décidé d'adopter certaines propositions relatives à la durée du travail et aux périodes de repos dans les transports routiers, question qui constitue le cinquième point à l'ordre du jour de la session;

Après avoir décidé que ces propositions prendraient la forme d'une convention internationale,

adopte, ce vingt-septième jour de juin mil neuf cent soixante-dix-neuf, la convention ci-après, qui sera dénommée Convention sur la durée du travail et les périodes de repos (transports routiers), 1979:

Article 1

1. La présente convention s'applique aux conducteurs salariés de véhicules automobiles effectuant à titre professionnel des transports intérieurs ou internationaux par route de marchandises ou de personnes, que ces conducteurs soient employés dans des entreprises de transports pour le compte d'autrui ou dans des entreprises effectuant des transports de marchandises ou de personnes pour compte propre.

2. Sauf disposition contraire contenue dans la présente convention, celle-ci s'applique également, lorsqu'ils sont occupés comme conducteurs, aux propriétaires de véhicules automobiles effectuant à titre professionnel des transports routiers et aux membres non salariés de leur famille.

Die Allgemeine Konferenz der Internationalen Arbeitsorganisation,

die vom Verwaltungsrat des Internationalen Arbeitsamtes nach Genf einberufen wurde und am 6. Juni 1979 zu ihrer fünfundsiebzehnten Tagung zusammengetreten ist,

hat beschlossen, verschiedene Anträge anzunehmen betreffend die Arbeits- und Ruhezeiten im Straßenverkehr, 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 (Straßenverkehr), 1979, bezeichnet wird.

Artikel 1

1. Dieses Übereinkommen gilt für im Arbeitsverhältnis stehende Fahrer von berufsmäßig zur Güter- oder Personenbeförderung im innerstaatlichen oder grenzüberschreitenden Straßenverkehr 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 Straßenverkehr eingesetzten Kraftfahrzeugen und ihre nicht im Arbeitsverhältnis stehenden Familienmitglieder, wenn sie als Fahrer tätig sind.

Article 2

1. The competent authority or body in each country may exclude from the application of the provisions of this Convention, or of certain of them, persons who drive vehicles engaged in –

- (a) urban transport or certain types of urban transport, by reference to the particular technical operating conditions involved and to local conditions;
- (b) transport by agricultural or forestry undertakings in so far as such transport is carried out by means of tractors or other vehicles assigned to local agricultural or forestry activities and is used exclusively for the work of such undertakings;
- (c) transport of sick and injured persons, transport for rescue or salvage work and transport for fire-fighting services;
- (d) transport for the purpose of national defence and police services and, in so far as it is not in competition with that effected by undertakings engaged in transport for third parties, transport for the purpose of other public authority essential services;
- (e) transport by taxi; or
- (f) transport which, by reason of the type of vehicle used, the passenger or goods capacity of the vehicles, their limited routes or their maximum authorised speed, can be considered as not requiring special regulations concerning driving time and rest periods.

2. The competent authority or body in each country shall lay down adequate standards concerning driving time and rest periods of drivers excluded from the application of the provisions of this Convention, or of certain of them, pursuant to the provisions of paragraph 1 of this Article.

Article 3

The representative organisations of employers and workers concerned shall be consulted by the competent authority or body in each country before decisions are taken on any matters covered by the provisions of this Convention.

Article 4

1. For the purpose of this Convention the term „hours of work“ means the time spent by wage-earning drivers on –

Article 2

1. L'autorité ou l'organisme compétent dans chaque pays peut exclure de l'application des dispositions de la présente convention ou de certaines d'entre elles les personnes occupées à conduire un véhicule effectuant:

- a) des transports urbains ou certains types de ces transports, compte tenu des conditions techniques d'exploitation qui leur sont propres et des conditions locales;
- b) des transports des entreprises agricoles ou forestières dans la mesure où ces transports sont opérés par des tracteurs ou autres engins affectés aux travaux agricoles ou forestiers locaux et servent exclusivement à l'exploitation de ces entreprises;
- c) des transports de malades et de blessés, des transports de sauvetage ainsi que des transports effectués pour les services de lutte contre l'incendie;
- d) des transports effectués pour la défense nationale et les services de la police ainsi que des transports effectués pour d'autres services essentiels des pouvoirs publics dans la mesure où ces derniers types de transports ne concurrencent pas ceux effectués par des entreprises de transports pour compte d'autrui;
- e) des transports par taxi;
- f) des transports qui, en raison des types de véhicules utilisés, de leurs capacités de transport de personnes ou de marchandises, des parcours limités qu'ils effectuent ou des vitesses maxima autorisées, peuvent être considérés comme n'exigeant pas une réglementation spéciale en matière de durée de conduite et de repos.

2. L'autorité ou l'organisme compétent dans chaque pays doit fixer des normes adéquates sur la durée de conduite et les repos à appliquer aux conducteurs exclus de l'application des dispositions de la présente convention, ou de certaines d'entre elles, conformément aux dispositions du paragraphe 1 ci-dessus.

Article 3

Les organisations représentatives d'employeurs et de travailleurs intéressés doivent être consultées par l'autorité ou l'organisme compétent dans chaque pays avant que des décisions ne soient prises sur toute question couverte par les dispositions de la présente convention.

Article 4

1. Aux fins de la présente convention, l'expression «durée du travail» signifie le temps consacré par les conducteurs salariés:

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 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 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) driving and other work during the running time of the vehicle; and
- (b) subsidiary work in connection with the vehicle, its passengers or its load.

2. Periods of mere attendance or standby, either on the vehicle or at the workplace and during which the drivers are not free to dispose of their time as they please, may be regarded as hours of work to an extent to be prescribed in each country by the competent authority or body, by collective agreements or by any other means consistent with national practice.

Article 5

1. No driver shall be allowed to drive continuously for more than four hours without a break.

2. The competent authority or body in each country, taking into account particular national conditions, may authorise the period referred to in paragraph 1 of this Article to be exceeded by not more than one hour.

3. The length of the break referred to in this Article and, as appropriate, the way in which the break may be split shall be determined by the competent authority or body in each country.

4. The competent authority or body in each country may specify cases in which the provisions of this Article are inapplicable because drivers have sufficient breaks as a result of stops provided for in the timetable or as a result of the intermittent nature of the work.

Article 6

1. The maximum total driving time, including overtime, shall exceed neither nine hours per day nor 48 hours per week.

2. The total driving times referred to in paragraph 1 of this Article may be calculated as an average over a number of days or weeks to be determined by the competent authority or body in each country.

3. The total driving times referred to in paragraph 1 of this Article shall be reduced in the case of transport activities carried out in particularly difficult conditions. The competent authority or body in each country shall define these activities and determine the total driving times to be applied in respect of the drivers concerned.

Article 7

1. Every wage-earning driver shall be entitled to a break after a continuous period of

- a) à la conduite et à d'autres travaux pendant la période de circulation du véhicule;

- b) aux travaux auxiliaires concernant le véhicule, ses passagers ou sa charge.

2. Les périodes de simple présence, d'attente ou de disponibilité, passées sur le véhicule ou au lieu de travail et pendant lesquelles les conducteurs ne disposent pas librement de leur temps, peuvent être considérées comme faisant partie de la durée du travail dans une proportion à déterminer, dans chaque pays, par l'autorité ou l'organisme compétent, par les conventions collectives ou par tout autre moyen conforme à la pratique nationale.

Article 5

1. Aucun conducteur ne doit être autorisé à conduire au-delà d'une période continue de quatre heures au plus sans bénéficier d'une pause.

2. L'autorité ou l'organisme compétent dans chaque pays peut, compte tenu des conditions particulières au plan national, autoriser un dépassement d'une heure au maximum de la période mentionnée au paragraphe 1 ci-dessus.

3. La durée de la pause visée au présent article et, le cas échéant, son fractionnement doivent être déterminés par l'autorité ou l'organisme compétent dans chaque pays.

4. L'autorité ou l'organisme compétent dans chaque pays peut préciser des cas où les dispositions du présent article seront inapplicables en raison du fait que les conducteurs bénéficient de pauses suffisantes dans la conduite par suite d'interruptions prévues par l'horaire ou par suite du caractère intermittent du travail.

Article 6

1. La durée totale maximum de conduite, y compris les heures supplémentaires, ne doit dépasser ni neuf heures par jour, ni quarante-huit heures par semaine.

2. Les durées totales de conduite visées au paragraphe 1 ci-dessus peuvent être calculées en moyenne sur un nombre de jours ou de semaines à déterminer par l'autorité ou l'organisme compétent dans chaque pays.

3. Les totaux des heures de conduite fixés au paragraphe 1 ci-dessus doivent être réduits dans les transports s'effectuant dans des conditions particulièrement difficiles. L'autorité ou l'organisme compétent dans chaque pays déterminera les transports s'effectuant dans de telles conditions et fixera les totaux des heures de conduite à appliquer aux conducteurs concernés.

Article 7

1. Tout conducteur salarié a droit à une pause après une durée du travail de cinq

- 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.

Artikel 6

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

2. Die in Absatz 1 dieses Artikels genannten Gesamtlenkzeiten 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 Gesamtlenkzeiten 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 Gesamtlenkzeiten festzulegen, die für die betroffenen Fahrer gelten.

Artikel 7

1. Jeder im Arbeitsverhältnis stehende Fahrer hat nach einer fünf aufeinanderfol-

five hours of work as defined in Article 4, paragraph 1, of this Convention.

2. The length of the break referred to in paragraph 1 of this Article and, as appropriate, the way in which the break may be split shall be determined by the competent authority or body in each country.

Article 8

1. The daily rest of drivers shall be at least ten consecutive hours during any 24-hour period starting from the beginning of the working day.

2. The daily rest may be calculated as an average over periods to be determined by the competent authority or body in each country: Provided that the daily rest shall in no case be less than eight hours and shall not be reduced to eight hours more than twice a week.

3. The competent authority or body in each country may provide for daily rest periods of different duration according to whether passenger or goods transport is involved and to whether the rest is taken at home or elsewhere, on condition that the provisions of paragraphs 1 and 2 of this Article concerning the minimum number of hours are observed.

4. The competent authority or body in each country may provide for exceptions to the provisions of paragraphs 1 and 2 of this Article as regards the duration of the daily rest periods and the manner of taking such rest periods in the cases of vehicles having a crew of two drivers and of vehicles using a ferry-boat or a train.

5. During the daily rest the driver shall not be required to remain in or near the vehicle if he has taken the necessary precautions to ensure the safety of the vehicle and its load.

Article 9

1. The competent authority or body in each country may permit as temporary exceptions, but only in so far as may be necessary for the performance of indispensable work, extensions of the driving time, extensions of the continuous working time, and reductions in the duration of the daily rest periods provided for in Articles 5, 6, 7 and 8 of this Convention—

- (a) in case of accident, breakdown, unforeseen delay, dislocation of service or interruption of traffic;
- (b) in case of force majeure; and
- (c) in case of urgent and exceptional necessity for ensuring the work of services of public utility.

heures continues telle que cette durée est définie à l'article 4, paragraphe 1, de la présente convention.

2. La durée de la pause visée au paragraphe 1 ci-dessus et, le cas échéant, son fractionnement doivent être déterminés par l'autorité ou l'organisme compétent dans chaque pays.

Article 8

1. Le repos journalier des conducteurs doit être d'au moins dix heures consécutives au cours de toute période de vingt-quatre heures à compter du commencement de la journée de travail.

2. Le repos journalier peut être calculé en moyenne sur des périodes à déterminer par l'autorité ou l'organisme compétent dans chaque pays, étant entendu qu'il ne pourra en aucun cas être inférieur à huit heures ni réduit à huit heures plus de deux fois par semaine.

3. L'autorité ou l'organisme compétent dans chaque pays peut prévoir des durées différentes de repos journalier selon qu'il s'agit de transports de voyageurs ou de marchandises, ou selon que ce repos est pris au lieu de résidence du conducteur ou en dehors de celui-ci, à condition que les durées minima stipulées aux paragraphes 1 et 2 du présent article soient respectées.

4. L'autorité ou l'organisme compétent dans chaque pays peut prévoir des durées et des modalités de repos journalier qui dérogent aux dispositions des paragraphes 1 et 2 du présent article pour les véhicules dont l'équipage comprend deux conducteurs et pour les véhicules empruntant un ferry-boat ou un train.

5. Pendant la durée de son repos journalier, le conducteur ne doit pas être tenu de rester sur le véhicule ou à proximité de celui-ci lorsqu'il a pris les précautions nécessaires pour assurer la sécurité du véhicule et de sa charge.

Article 9

1. L'autorité ou l'organisme compétent dans chaque pays peut permettre, à titre de dérogations temporaires mais uniquement dans la mesure nécessaire pour effectuer les travaux indispensables, des prolongations de la durée de conduite, des prolongations de la durée du travail continu ainsi que des réductions de la durée du repos journalier dont il est question aux articles 5, 6, 7 et 8 de la présente convention:

- a) en cas d'accident, de dépannage, de retard imprévu, de perturbation de service ou d'interruption du trafic;
- b) en cas de force majeure;
- c) en cas de nécessité urgente et exceptionnelle d'assurer le fonctionnement de services d'intérêt public.

gende 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 Fähre 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 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. When national or local conditions in which road transport operates do not lend themselves to the strict observance of Articles 5, 6, 7 or 8 of this Convention, the competent authority or body in each country may also authorise extensions of the driving time, extensions of the continuous working time and reductions in the duration of the daily rest periods provided for therein and authorise exceptions as regards the application of Articles 5, 6 or 8 to the drivers covered by Article 1, paragraph 2, of this Convention. In such case, the Member concerned shall, by a declaration appended to its ratification, describe these national or local conditions as well as the extensions, reductions or exceptions permitted pursuant to this paragraph. Any such Member shall indicate in its reports under article 22 of the Constitution of the International Labour Organisation any progress which may have been made with a view towards stricter or wider application of Articles 5, 6, 7 and 8 of this Convention, and may at any time cancel the declaration by a subsequent declaration.

2. Lorsque les conditions nationales ou locales dans lesquelles les transports routiers sont effectués ne se prêtent pas à la stricte observation des articles 5, 6, 7 ou 8 de la présente convention, l'autorité ou l'organisme compétent dans chaque pays peut aussi autoriser des prolongations de la durée de conduite, des prolongations de la durée du travail continu et des réductions de la durée du repos journalier dont il est question à ces articles et autoriser des dérogations à l'application des articles 5, 6 ou 8 aux conducteurs visés au paragraphe 2 de l'article 1 ci-dessus. Dans un tel cas, le Membre concerné doit, par une déclaration annexée à sa ratification, décrire ces conditions nationales ou locales ainsi que les prolongations, réductions ou dérogations autorisées en vertu du présent paragraphe. Un tel Membre doit indiquer, dans ses rapports à soumettre en vertu de l'article 22 de la Constitution de l'Organisation internationale du Travail, quels ont été les progrès réalisés en vue d'une application plus stricte ou plus large des articles 5, 6, 7 et 8 ci-dessus et peut, en tout temps, annuler sa déclaration par une déclaration ultérieure.

2. Wenn die innerstaatlichen oder örtlichen Verhältnisse, unter denen Straßen Transporte 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.

Article 10

1. The competent authority or body in each country shall—

- (a) provide for an individual control book and prescribe the conditions of its issue, its contents and the manner in which it shall be kept by the drivers; and
- (b) lay down a procedure for notification of the hours worked in accordance with Article 9, paragraph 1, of this Convention and the circumstances justifying them.

2. Each employer shall—

- (a) keep a record, in a form approved by the competent authority or body in each country, indicating the hours of work and of rest of every driver employed by him; and
- (b) place this record at the disposal of the supervisory authorities in a manner determined by the competent authority or body in each country.

3. The traditional means of supervision referred to in paragraphs 1 and 2 of this Article shall, if this proves to be necessary for certain categories of transport, be replaced or supplemented as far as possible by recourse to modern methods, as for instance tachographs, according to rules to be established by the competent authority or body in each country.

Article 10

1. L'autorité ou l'organisme compétent dans chaque pays doit prescrire:

- a) l'établissement d'un livret individuel de contrôle, les conditions de sa délivrance, son contenu et la manière dont il doit être tenu par les conducteurs;
- b) une procédure de déclaration des heures de travail effectuées en application des dispositions de l'article 9, paragraphe 1, de la présente convention et des circonstances qui les ont justifiées.

2. Chaque employeur doit:

- a) tenir, sous une forme approuvée par l'autorité ou l'organisme compétent dans chaque pays, un relevé indiquant les heures de travail et de repos de tout conducteur qu'il emploie;
- b) mettre ce relevé à la disposition des autorités de contrôle dans des conditions à déterminer par l'autorité ou l'organisme compétent dans chaque pays.

3. Les moyens de contrôle traditionnels visés aux paragraphes 1 et 2 du présent article doivent, si cela se révèle nécessaire pour certaines catégories de transports, être remplacés ou complétés, dans la mesure du possible, par le recours aux moyens modernes, tels que, par exemple, les tachygraphes, selon les règles à établir par l'autorité ou l'organisme compétent dans chaque pays.

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.

Article 11

The competent authority or body in each country shall make provision for—

- (a) an adequate inspection system, with verification carried out in the undertaking and on the roads; and
- (b) appropriate penalties in the event of breaches of the requirements of this Convention.

Article 12

The provisions of this Convention shall, except in so far as they are otherwise made effective by means of collective agreements or arbitration awards or in such other manner as may be consistent with national practice, be given effect by laws or regulations.

Article 13

This Convention revises the Hours of Work and Rest Periods (Road Transport) Convention, 1939.

Article 14

The formal ratifications of this Convention shall be communicated to the Director-General of the International Labour Office for registration.

Article 15

1. This Convention shall be binding only upon those Members of the International Labour Organisation whose ratifications have been registered with the Director-General.

2. It shall come into force twelve months after the date on which the ratifications of two Members have been registered with the Director-General.

3. Thereafter, this Convention shall come into force for any Member twelve months after the date on which its ratification has been registered.

Article 16

1. A Member which has ratified this Convention may denounce it after the expiration of ten years from the date on which the Convention first comes into force, by an act communicated to the Director-General of the International Labour Office for registration. Such denunciation shall not take effect until one year after the date on which it is registered.

2. Each Member which has ratified this Convention and which does not, within the year following the expiration of the period of ten years mentioned in the preceding paragraph, exercise the right of denunciation provided for in this Article, will be bound for another period of ten years and, thereafter, may denounce this Convention at the expiration of each period of ten years under the terms provided for in this Article.

Article 11

L'autorité ou l'organisme compétent dans chaque pays doit prévoir:

- a) un système d'inspection adéquat, comportant des contrôles dans les entreprises et sur les routes;
- b) des sanctions appropriées en cas d'infraction.

Article 12

Dans la mesure où elles ne sont pas mises en application par voie de conventions collectives, de sentences arbitrales ou de toute autre manière conforme à la pratique nationale, les dispositions de la présente convention doivent être appliquées par voie législative ou réglementaire.

Article 13

La présente convention porte révision de la convention concernant la durée du travail et les repos (transports par route), 1939.

Article 14

Les ratifications formelles de la présente convention seront communiquées au Directeur général du Bureau international du Travail et par lui enregistrées.

Article 15

1. La présente convention ne liera que les Membres de l'Organisation internationale du Travail dont la ratification aura été enregistrée par le Directeur général.

2. Elle entrera en vigueur douze mois après que les ratifications de deux Membres auront été enregistrées par le Directeur général.

3. Par la suite, cette convention entrera en vigueur pour chaque Membre douze mois après la date où sa ratification aura été enregistrée.

Article 16

1. Tout Membre ayant ratifié la présente convention peut la dénoncer à l'expiration d'une période de dix années après la date de la mise en vigueur initiale de la convention, par un acte communiqué au Directeur général du Bureau international du Travail et par lui enregistré. La dénonciation ne prendra effet qu'une année après avoir été enregistrée.

2. Tout Membre ayant ratifié la présente convention qui, dans le délai d'une année après l'expiration de la période de dix années mentionnée au paragraphe précédent, ne fera pas usage de la faculté de dénonciation prévue par le présent article sera lié pour une nouvelle période de dix années et, par la suite, pourra dénoncer la présente convention à l'expiration de chaque période de dix années dans les conditions prévues au présent article.

Artikel 11

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

- 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.

Article 17

1. The Director-General of the International Labour Office shall notify all Members of the International Labour Organisation of the registration of all ratifications and denunciations communicated to him by the Members of the Organisation.

2. When notifying the Members of the Organisation of the registration of the second ratification communicated to him, the Director-General shall draw the attention of the Members of the Organisation to the date upon which the Convention will come into force.

Article 18

The Director-General of the International Labour Office shall communicate to the Secretary-General of the United Nations for registration in accordance with Article 102 of the Charter of the United Nations full particulars of all ratifications and acts of denunciation registered by him in accordance with the provisions of the preceding Articles.

Article 19

At such times as it may consider necessary the Governing Body of the International Labour Office shall present to the General Conference a report on the working of this Convention and shall examine the desirability of placing on the agenda of the Conference the question of its revision in whole or in part.

Article 20

1. Should the Conference adopt a new Convention revising this Convention in whole or in part, then, unless the new Convention otherwise provides—

- (a) the ratification by a Member of the new revising Convention shall ipso jure involve the immediate denunciation of this Convention, notwithstanding the provisions of Article 16 above, if and when the new revising Convention shall have come into force;
- (b) as from the date when the new revising Convention comes into force this Convention shall cease to be open to ratification by the Members.

2. This Convention shall in any case remain in force in its actual form and content for those Members which have ratified it but have not ratified the revising Convention.

Article 21

The English and French versions of the text of this Convention are equally authoritative.

Article 17

1. Le Directeur général du Bureau international du Travail notifiera à tous les Membres de l'Organisation internationale du Travail l'enregistrement de toutes les ratifications et dénonciations qui lui seront communiquées par les Membres de l'Organisation.

2. En notifiant aux Membres de l'Organisation l'enregistrement de la deuxième ratification qui lui aura été communiquée, le Directeur général appellera l'attention des Membres de l'Organisation sur la date à laquelle la présente convention entrera en vigueur.

Article 18

Le Directeur général du Bureau international du Travail communiquera au Secrétaire général des Nations Unies, aux fins d'enregistrement, conformément à l'article 102 de la Charte des Nations Unies, des renseignements complets au sujet de toutes ratifications et de tous actes de dénonciation qu'il aura enregistrés conformément aux articles précédents.

Article 19

Chaque fois qu'il le jugera nécessaire, le Conseil d'administration du Bureau international du Travail présentera à la Conférence générale un rapport sur l'application de la présente convention et examinera s'il y a lieu d'inscrire à l'ordre du jour de la Conférence la question de sa révision totale ou partielle.

Article 20

1. Au cas où la Conférence adopterait une nouvelle convention portant révision totale ou partielle de la présente convention, et à moins que la nouvelle convention ne dispose autrement:

- a) la ratification par un Membre de la nouvelle convention portant révision entraînerait de plein droit, nonobstant l'article 16 ci-dessus, dénonciation immédiate de la présente convention, sous réserve que la nouvelle convention portant révision soit entrée en vigueur;
- b) à partir de la date de l'entrée en vigueur de la nouvelle convention portant révision, la présente convention cesserait d'être ouverte à la ratification des Membres.

2. La présente convention demeurerait en tout cas en vigueur dans sa forme et teneur pour les Membres qui l'auraient ratifiée et qui ne ratifieraient pas la convention portant révision.

Article 21

Les versions française et anglaise du texte de la présente convention font également foi.

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 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.

**Stellungnahme
zu dem Übereinkommen Nr. 153
der Internationalen Arbeitsorganisation
über die Arbeits- und Ruhezeiten im Straßenverkehr**

I.

Das auf der 65. Internationalen Arbeitskonferenz am 27. Juni 1979 angenommene Übereinkommen Nr. 153 über die Arbeits- und Ruhezeiten im Straßenverkehr dient dem Schutz des Fahrpersonals und der Verkehrssicherheit. Das Übereinkommen begrenzt die arbeitsmäßige Belastung des Fahrpersonals, indem u. a. die Höchstdauer der täglichen und wöchentlichen Lenkzeiten sowie die Mindestdauer der täglichen Ruhezeiten festgelegt werden.

Für den Regelungsbereich des Übereinkommens Nr. 153 besteht eine zwischen den Europäischen Gemeinschaften und den Mitgliedstaaten geteilte Zuständigkeit. Das geltende innerstaatliche Recht wird überwiegend bestimmt durch die Verordnungen (EWG) Nr. 3820/85 und 3821/85 des Rates vom 20. Dezember 1985 über die Harmonisierung bestimmter Sozialvorschriften im Straßenverkehr, die am 29. September 1986 in Kraft getreten sind. Daneben werden einzelne Gebiete durch die Fahrpersonalverordnung und die Ausführungsverordnung zur Arbeitszeitordnung (AVAZO) geregelt.

Das insoweit durch europäische und nationale Regelungen bestimmte, in der Bundesrepublik Deutschland geltende Recht entspricht zwar nach Inhalt und Zielsetzung weitgehend dem Übereinkommen Nr. 153; das innerstaatliche Recht gewährt teilweise einen besseren Schutz als das Übereinkommen. Andererseits stimmt das innerstaatliche Recht bei der höchstzulässigen ununterbrochenen Arbeitszeit und bei der Mindestruhezeit für Fahrer von Fahrzeugen bis zu 3,5 t nicht mit dem Übereinkommen überein, so daß das Übereinkommen nicht ratifiziert werden kann. Dies hat das Internationale Arbeitsamt auf Grund einer Anfrage der Bundesregierung bestätigt.

Das Übereinkommen erhielt bisher relativ wenige Ratifikationen. Insbesondere hat – mit Ausnahme Spaniens, das vor dem EG-Beitritt ratifiziert hatte – kein EG-Mitgliedsland eine Ratifikation vorgenommen. Das Übereinkommen ist bisher neben Spanien von weiteren sechs Ländern ratifiziert worden: Ecuador, Irak, Mexiko, Schweiz, Uruguay und Venezuela.

Zwar könnte die Bundesrepublik Deutschland aufgrund des Mindestnormcharakters der Verordnung (EWG) Nr. 3820/85 günstigere innerstaatliche Regelungen treffen, die eine Ratifizierung des Übereinkommens gestatten würde. Dies liefe jedoch den derzeitigen Bestrebungen nach Vereinheitlichung und Vereinfachung des nationalen und internationalen Fahrpersonalrechts zuwider, insbesondere der angestrebten Angleichung der EG-Regelung einerseits und des Europäischen Übereinkommens über die Arbeit des im internationalen Straßenverkehr beschäftigten Fahrpersonals (AETR) andererseits. Zudem wären zum Nachteil des Verkehrsgewerbes Wettbewerbsverzerrungen zu befürchten.

Die seit Annahme des Übereinkommens Nr. 153 im Jahre 1979 unternommenen Bemühungen, die seinerzeit geltende Verordnung (EWG) Nr. 543/69 des Rates über die Harmonisierung bestimmter Sozialvorschriften im Straßenverkehr vom 25. März 1969 und die jetzt geltende Verordnung (EWG) Nr. 3820/85 in Übereinstimmung mit dem Übereinkommen Nr. 153 zu bringen, haben bisher nicht zu einem Ergebnis geführt. Die Kommission der Europäischen Gemeinschaften hat zwar einen Vorschlag zur Änderung der Verordnung (EWG) Nr. 3820/85 vorgelegt (vgl. Drucksache des Deutschen Bundestages 11/3754), jedoch führt auch dieser Vorschlag nicht zu einer Vereinbarkeit mit dem Übereinkommen Nr. 153.

Wegen der Teilzuständigkeit der Europäischen Gemeinschaften für den überwiegenden Teil der im Übereinkommen Nr. 153 geregelten Sachgegenstände wurde das Übereinkommen in Übereinstimmung mit der nach Artikel 19 Abs. 5b der Verfassung der Internationalen Arbeitsorganisation bestehenden Verpflichtung, wonach „das Übereinkommen der Stelle oder den Stellen, in deren Zuständigkeit die Angelegenheit fällt, im Hinblick auf seine Verwirklichung durch die Gesetzgebung oder durch andere Maßnahmen vorzulegen“ ist, zunächst den Organen der Europäischen Gemeinschaften vorgelegt. Die IAO sieht diese verfassungsmäßige Vorlagepflicht insoweit als erfüllt an. Ursprünglich war beabsichtigt, das Übereinkommen Nr. 153 und die ergänzende Empfehlung Nr. 161 erst dann den innerstaatlichen gesetzgebenden Körperschaften vorzulegen, wenn Klarheit darüber besteht, ob das Übereinkommen Nr. 153 aus EG-rechtlicher Sicht ratifiziert werden kann. Eine Anpassung des auf EG-Recht beruhenden innerstaatlichen Rechts an das Übereinkommen Nr. 153 auf absehbare Zeit ist aber, wie dargelegt, nicht zu erwarten. Das Übereinkommen wird daher zusammen mit der Empfehlung Nr. 161 den innerstaatlichen gesetzgebenden Körperschaften zur Unterrichtung vorgelegt.

II.

Nach dem durch Artikel 1 festgelegten Anwendungsbereich gilt das Übereinkommen für in einem Arbeitsverhältnis stehende Fahrer, die berufsmäßig mit Kraftfahrzeugen zur Güter- und Personenbeförderung im innerstaatlichen oder grenzüberschreitenden Straßenverkehr eingesetzt sind.

Artikel 2 gibt den Mitgliedstaaten das Recht zur Ausnahmeregelung für Beförderungen im Stadtverkehr, land- und hauswirtschaftliche Betriebe, Krankentransporte, Landesverteidigung und Polizei, Taxidienst und bei Beförderungen, für die aufgrund verschiedener Umstände keine besondere Regelung der Lenkzeiten erforderlich ist. Sofern diese Ausnahmen in Anspruch genommen werden, sind angemessene Normen für die Lenk- und Ruhezeiten festzulegen.

Ausnahmeregelungen der hier genannten Art bestehen in der Bundesrepublik Deutschland nicht. Demgegenüber kennt das innerstaatliche Recht jedoch Ausnahmeregelungen für bestimmte Beförderungsarten (z. B. Postsendungen), die im Übereinkommen nicht vorgesehen sind; dies steht einer Ratifizierung des Übereinkommens entgegen.

Nach Artikel 3 sind die Verbände der Arbeitgeber und Arbeitnehmer vor einschlägigen Entscheidungen anzuhören.

In der Bundesrepublik Deutschland werden die Sozialpartner bei der Vorbereitung staatlicher Vorschriften beteiligt.

Artikel 4 definiert den Begriff der Arbeitszeit, die neben Lenkzeiten auch Nebenarbeiten einschließt.

Artikel 5 regelt als Höchstlenkzeit vier aufeinanderfolgende Stunden ohne Pausen. Bei besonderen innerstaatlichen Verhältnissen kann die Höchstlenkzeit auf fünf Stunden verlängert werden. Die Festlegung der Pause obliegt den nationalen Stellen.

Nach Nummer 50 AVAZO und § 6 der Fahrpersonalverordnung beträgt die höchstzulässige ununterbrochene Lenkzeit 4,5 Stunden und überschreitet daher um 0,5 Stunden die nach dem Übereinkommen vorgesehene Höchstlenkzeit. Diese Überschreitung könnte allerdings unter Inanspruchnahme der nach Absatz 2 vorgesehenen Ausnahmemöglichkeit wegen des ausgezeichneten Straßennetzes, der zahlreichen Autobahnen und der großen Zahl der Raststätten und -plätze in der Bundesrepublik Deutschland als mit dem Übereinkommen vereinbar angesehen werden.

Artikel 6 bestimmt als Gesamtlenkzeit höchstens neun Stunden täglich und 48 Stunden wöchentlich, wobei diese als Durchschnitt über eine innerstaatlich festzulegende Anzahl von Tagen oder Wochen berechnet werden kann.

Nach § 6 Abs. 1 der Fahrpersonalverordnung darf die Tageslenkzeit nicht länger als neun, an zwei Tagen in der Woche nicht länger als zehn Stunden und innerhalb von zwei aufeinanderfolgenden Wochen nicht länger als 90 Stunden betragen. Da die Lenkzeit als Durchschnitt pro Doppelwoche berechnet wird, überschreitet die durchschnittliche Tageslenkzeit in einer Doppelwoche nicht die nach Art. 6 Abs. 1 vorgesehene Höchstgrenze von neun Stunden. Die innerstaatliche Regelung ist daher mit Artikel 6 vereinbar, da es nach Absatz 2 erlaubt ist, die Gesamtlenkzeit über eine von der zuständigen Stelle festzusetzende Anzahl von Tagen oder Wochen zu berechnen.

Nach Artikel 7 besteht ein Anspruch auf eine Pause, deren Dauer innerstaatlich zu bestimmen ist, nach einer ununterbrochenen Arbeitszeit (im Sinne von Artikel 4 Abs. 1) von fünf Stunden.

§ 6 der Fahrpersonalverordnung schreibt zwar nach einer Lenkzeit von 4,5 Stunden eine mindestens 45minütige Pause vor, jedoch fehlt eine Artikel 7 entsprechende Regelung für die Arbeitszeit im innerstaatlichen Recht, so daß die innerstaatliche Regelung mit dem Übereinkommen nicht vereinbar ist.

Artikel 8 legt als tägliche Mindestruhezeit mindestens zehn aufeinanderfolgende Stunden innerhalb von 24 Stunden fest, wobei diese als Durchschnitt über einen inner-

staatlich festzulegenden Zeitraum berechnet werden kann. Unterschiedliche tägliche Ruhezeiten sowie Ausnahmen in bestimmten Fällen können innerstaatlich bestimmt werden.

Zwar entspricht die innerstaatliche Rechtslage Artikel 8 für Fahrzeuge über 3,5 t, jedoch nicht für Fahrzeuge bis zu 3,5 t sowie für den vom Geltungsbereich der VO (EWG) Nr. 3280/85 ausgenommenen Linienverkehr bis zu 50 km. Nach Nr. 53 AVAZO kann durch Tarifvertrag eine von Nr. 52 AVAZO abweichende Dauer der Ruhezeit von 11 Stunden zugelassen werden, die auf eine Zeit unter 8 Stunden verkürzt werden kann. Von einer derartigen Verkürzung, die Artikel 8 Abs. 2 widerspricht, wird in der Praxis allerdings in wenigen Fällen Gebrauch gemacht.

Artikel 9 erlaubt zeitweilige Ausnahmen von den in Artikeln 5 bis 8 getroffenen Regelungen in bestimmten außergewöhnlichen Fällen. Auch können allgemein, wenn besondere innerstaatliche oder örtliche Verhältnisse der strengen Einhaltung der Artikel 5 bis 8 entgegenstehen, Ausnahmen innerstaatlich genehmigt werden.

Nach den Beratungen auf der Internationalen Arbeitskonferenz können „besondere innerstaatliche oder örtliche Verhältnisse“ eine Ausnahme nur dann rechtfertigen, wenn Straßentransporte über lange Strecken gehen oder es nicht genügend adäquate Rastmöglichkeiten an den Straßen gibt oder wenn es schwierig sein könnte, die Anwendung der Bestimmungen des Übereinkommens auf nicht in einem Arbeitsverhältnis stehende Fahrer zu überwachen. Derartige Verhältnisse bestehen aber nicht in der Bundesrepublik Deutschland, so daß im Falle der Ratifizierung des Übereinkommens von den Ausnahmebestimmungen, insbesondere bei den Artikeln 7 und 8, kein Gebrauch gemacht werden könnte.

Nach Artikel 10 hat die zuständige Stelle die Führung eines persönlichen Kontrollbuches und eines Verfahrens für die Meldung der nach Artikel 9 geleisteten Arbeitsstunden vorzuschreiben. Der Arbeitgeber hat Aufzeichnungen über Arbeits- und Ruhezeiten jedes von ihm beschäftigten Fahrers zu führen und diese Aufzeichnungen für Kontrollen zur Verfügung zu halten.

Eine den Anforderungen dieses Artikels entsprechende Regelung ist in § 6 Abs. 7 der Fahrpersonalverordnung enthalten.

Nach Artikel 11 sind ein Aufsichtssystem und Zwangsmaßnahmen bei Verstößen gegen das Übereinkommen vorzusehen.

Die Durchführung der Verordnung, und damit auch der Vorschriften über Lenk- und Ruhezeiten obliegt den in § 68 Abs. 1 StVZO genannten Behörden. Bei Verstößen gegen § 6 der Fahrpersonalverordnung liegt nach § 8 der Fahrpersonalverordnung eine Ordnungswidrigkeit vor.

Artikel 12 nennt die verschiedenen Methoden zur innerstaatlichen Durchführung des Übereinkommens.

Nach Artikel 13 wird das Übereinkommen 67 über die Arbeitszeit und die Ruhezeiten (Straßentransport) von 1939 geändert.

Artikel 14 bis 21 enthalten die üblichen Schlußbestimmungen, insbesondere über Inkrafttreten, Kündigung und Abänderung des Übereinkommens.

Empfehlung Nr. 161

Empfehlung betreffend 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 fünfundsiebzigsten 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;
- 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.

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.

(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 Fähre 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.

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 einer 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 entsprechende 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;
- 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.

**Stellungnahme
zu der Empfehlung Nr. 161
der Internationalen Arbeitsorganisation
betreffend die Arbeits- und Ruhezeiten im Straßentransport**

I.

Die Empfehlung Nr. 161 ergänzt das Übereinkommen Nr. 153 über die Arbeits- und Ruhezeiten im Straßentransport, indem u. a. der Geltungsbereich auch auf andere Personen ausgedehnt wird und im Vergleich zum Übereinkommen Nr. 153 eine niedrigere Höchstdauer der täglichen und wöchentlichen Lenkzeiten sowie eine höhere Mindestdauer der täglichen Ruhezeiten festgelegt werden.

Ebenso wie für den Regelungsbereich des Übereinkommens Nr. 153 besteht für den der Empfehlung Nr. 161 eine zwischen den Europäischen Gemeinschaften und den Mitgliedstaaten geteilte Zuständigkeit. Das geltende innerstaatliche Recht wird bei dem Übereinkommen Nr. 153 bestimmt durch die Verordnung (EWG) Nr. 3820/85 des Rates vom 20. Dezember 1985 über die Harmonisierung bestimmter Sozialvorschriften im Straßenverkehr, die Fahrpersonalverordnung und die Ausführungsverordnung zur Arbeitszeitverordnung (AVAZO). Das geltende innerstaatliche Recht stimmt – ähnlich wie bei dem Übereinkommen Nr. 153 – mit der Empfehlung Nr. 161 nicht vollständig überein.

Die Empfehlung Nr. 161 wird in Erfüllung der Verpflichtung nach Artikel 19 Abs. 6b der Verfassung der IAO vorgelegt.

II.

Teil I (Absätze 1 bis 3) regelt den Geltungsbereich. Neben den in Artikel 1 Abs. 1 des Übereinkommens genannten Fahrern gilt die Empfehlung auch für Beifahrer, Gehilfen, Schaffner und andere Personen. Nach Absatz 2 sollen verschiedene Bestimmungen der Empfehlung auch für Eigentümer von berufsmäßig im Straßentransport eingesetzte Kraftfahrzeuge und ihre Familienmitglieder gelten. Nach Absatz 3 können die Mitgliedstaaten Ausnahmeregelungen festsetzen.

Nach Teil II (Absatz 4) sind die Sozialpartner vor einschlägigen Entscheidungen anzuhören.

Teil III (Absätze 5 und 6) enthält in Absatz 5 eine Definition der Arbeitszeit. Nach Absatz 6 können bestimmte weitere Zeiten als Arbeitszeit angerechnet werden.

Teil IV (Absätze 7 bis 11) regelt die wöchentliche und tägliche Normalarbeitszeit. Nach Absatz 7 sollte die wöchentliche Normalarbeitszeit 40 Stunden nicht überschreiten, wobei Absatz 8 vorsieht, daß diese wöchentliche Normalarbeitszeit in Stufen eingeführt werden kann. Absatz 9 erlaubt bei bestimmten Transportarten, die wöchentliche Normalarbeitszeit im Durchschnitt über einen Zeitraum von höchstens vier Wochen zu berechnen. Die tägliche Normalarbeitszeit sollte nach Absatz 10 acht Stunden im Durchschnitt nicht überschreiten. In bestimmten Situationen kann nach Absatz 11 die tägliche Normalarbeitszeit bis zu zehn oder bis zu zwölf Stunden betragen.

Teil V (Absatz 12) sieht als Höchstdauer der ununterbrochenen Arbeitszeit fünf aufeinanderfolgende Stunden vor.

Nach Teil VI (Absatz 13) kann die tägliche Schichtzeit von der zuständigen Stelle in jedem Land festgelegt werden.

Teil VII (Absätze 14 bis 17) bestimmt die Lenkzeit, die nach Absatz 14 nicht länger als vier aufeinanderfolgende Stunden ohne Pause betragen sollte. Die Gesamtlenkzeit nach Absatz 15 sollte neun Stunden täglich und 48 Stunden wöchentlich nicht überschreiten. Absatz 16 erlaubt die Gesamtlenkzeit nach Absatz 15 als Durchschnitt über einen Zeitraum von höchstens vier Wochen zu berechnen. Nach Absatz 17 können die Gesamtlenkzeiten nach Absatz 15 bei besonders schwierigen Bedingungen verkürzt werden.

Teil VIII (Absätze 18 bis 22) regelt die tägliche Ruhezeit. Nach Absatz 18 sollte die tägliche Ruhezeit mindestens elf aufeinanderfolgende Stunden innerhalb jedes Zeitraums von 24 Stunden betragen. Absatz 19 erlaubt die tägliche Ruhezeit als Durchschnitt über von nationalen Stellen zu bestimmende Zeiträume zu berechnen, wobei acht Stunden jedoch nicht unterschritten werden sollten. Unter Einhaltung der Mindestruhezeiten nach den Absätzen 18 und 19 können nach Absatz 20 unterschiedliche Mindestruhezeiten für den Personen- oder Güterverkehr festgesetzt werden. Nach Absatz 21 können abweichende Bestimmungen von den Absätzen 18 und 19 für Fahrzeuge mit zwei Fahrern oder bei Beförderung mit einer Fährer oder einem Zug festgesetzt werden. Nach Absatz 22 sollte nicht gefordert werden, daß das Fahrpersonal während der Ruhezeit in der Nähe des Fahrzeugs bleiben soll.

Teil IX (Absätze 23 bis 25) über die wöchentliche Ruhezeit sieht in Absatz 23 vor, daß die wöchentliche Mindestruhezeit 24 aufeinanderfolgende Stunden, die der täglichen Ruhezeit unmittelbar vorausgehen oder folgen, betragen sollte. Die wöchentliche Ruhezeit sollte nach Absatz 24 nach Möglichkeit auf einen Sonntag oder einen sonst üblichen Ruhetag fallen und es sollte ermöglicht werden, daß diese am Wohnort verbracht werden kann. Nach Absatz 25 sollten im Ferntransport die wöchentlichen Ruhezeiten für zwei aufeinanderfolgende Wochen zusammengelegt werden können.

Teil X (Absätze 26 bis 28) enthält Bestimmungen über Ausnahmen und Überstunden. Ausnahmen sind nach Absatz 26 in außergewöhnlichen Fällen oder nach Absatz 27 bei außergewöhnlichem Arbeitsanfall möglich. Alle über die Normalarbeitszeit hinaus geleisteten Arbeitsstunden sollten nach Absatz 28 als Überstunden gelten und besonders abgegolten werden.

Teil XI (Absätze 29 bis 32) enthält Vorschriften über Kontrollmaßnahmen. Nach Absatz 29 sollte die zuständige

Stelle die Führung eines persönlichen Kontrollbuches, eines Verfahrens für die Meldung der in außergewöhnlichen Fällen geleisteten Überstunden und ein Verfahren für die Genehmigung der Arbeitsstunden, die bei außergewöhnlichem Arbeitsanfall erforderlich werden, vorschreiben. Nach Absatz 30 sollte der Arbeitgeber Aufzeichnungen über die Arbeits- und Ruhezeiten führen und diese Aufzeichnungen den Kontrollorganen zur Verfügung halten. Nach Absatz 31 sollten die in den Absätzen 29 und 30

genannten Kontrollmittel nach Möglichkeit durch moderne Mittel wie Fahrtenschreiber ersetzt oder ergänzt werden. Ein angemessenes Aufsichtssystem und geeignete Zwangsmaßnahmen bei Verstößen gegen die Bestimmungen der Empfehlung sollte nach Absatz 32 vorgesehen werden.

Teil XII (Absatz 33) nennt verschiedene Mittel und Methoden der Durchführung.

Beschluß
des Bundesrates

Internationale Arbeitsorganisation
Übereinkommen Nr. 153 über die Arbeits- und Ruhezeiten
im Straßentransport
und
Empfehlung Nr. 161 betreffend die Arbeits- und Ruhezeiten
im Straßentransport

Der Bundesrat hat von dem Übereinkommen und der Empfehlung
gemäß Artikel 19 Abs. 5 bis 7 der Verfassung der Inter-
nationalen Arbeitsorganisation Kenntnis genommen.

Der Beschluß ist gemäß § 35 GO BR gefaßt worden.

·
·
·