

Europäisches Übereinkommen über die Arbeit des im internationalen Strassenverkehr beschäftigten Fahrpersonals (AETR)

DIE VERTRAGSPARTEIEN -

von dem Wunsch geleitet, die Entwicklung und Verbesserung des internationalen Personen- und Güterverkehrs auf der Strasse zu fördern, überzeugt von der Notwendigkeit, die Sicherheit des Strassenverkehrs zu erhöhen, bestimmte Arbeitsbedingungen im internationalen Strassenverkehr nach den Grundsätzen der Internationalen Arbeitsorganisation zu regeln und gemeinsam bestimmte Maßnahmen zu treffen, um die Beachtung dieser Regelung zu sichern –

haben folgendes vereinbart:

Artikel 1

Begriffsbestimmungen

Im Sinne dieses Übereinkommens bedeutet a) "Fahrzeug" jedes Kraftfahrzeug oder jeden Anhänger ; dieser Begriff schließt miteinander verbundene Fahrzeuge ein;

b) "Kraftfahrzeug" jedes mit eigener Kraft verkehrende Strassenfahrzeug mit Antriebsmotor, das üblicherweise auf der Strasse der Beförderung von Personen oder Gütern oder dem Ziehen von Fahrzeugen dient, die für die Personen- oder Güterbeförderung benutzt werden ; dieser Begriff schließt landwirtschaftliche Zugmaschinen nicht ein;

c) "Anhänger" jedes Fahrzeug, das dazu bestimmt ist, an ein Kraftfahrzeug angehängt zu werden ; dieser Begriff schließt Sattelanhänger ein;

d) "Sattelanhänger" jeden Anhänger, der dazu bestimmt ist, mit einem Kraftfahrzeug so verbunden zu werden, daß er teilweise auf diesem aufliegt und daß ein wesentlicher Teil seines Gewichts und des Gewichts seiner Ladung von diesem getragen wird;

e) "miteinander verbundene Fahrzeuge" solche miteinander verbundenen Fahrzeuge, die am Strassenverkehr als Einheit teilnehmen;

f) "höchstes zulässiges Gesamtgewicht" das Höchstgewicht des beladenen Fahrzeugs, das von der zuständigen Behörde des Zulassungsstaats als zulässig erklärt wurde;

g) "Strassenverkehr" i) jede Fahrt auf der Strasse eines leeren oder besetzten Fahrzeugs zur Personenbeförderung mit mehr als acht Sitzplätzen ausser dem Fahrersitz,

ii) jede Fahrt auf der Strasse eines leeren oder beladenen Fahrzeugs zur Güterbeförderung,

iii) jede Fahrt im Sinne der Ziffern i) oder ii) dieser Begriffsbestimmung, und zwar auch dann, wenn die Beförderung des Fahrzeugs unmittelbar vor oder nach der erwähnten Fahrt auf dem See-, Schienen-, Luft- oder Binnenwasserweg erfolgt;

h) "internationaler Strassenverkehr" jeden Strassenverkehr, der mindestens einen Grenzübergang umfasst;

i) "Personenlinienverkehr" Verkehrsdienste, welche die regelmässige Beförderung von Personen in bestimmten Zeitabständen und auf bestimmten Verbindungen versehen, wobei Personen an vorher festgelegten Haltestellen ein- und aussteigen können. (1)ABl. Nr. L 334 vom 24.12.1977 - Verordnung (EWG) Nr. 2829/77 des Rates vom 12.12.1977, S. 11.

Eine Betriebsregelung oder entsprechende Dokumente, die von den zuständigen Behörden der Vertragsparteien genehmigt und vom Verkehrsunternehmer vor ihrer Anwendung veröffentlicht werden, bestimmen die Beförderungsbedingungen, insbesondere die Zahl der Fahrten, die Fahrpläne, die Tarife und die Beförderungspflicht, soweit diese Bedingungen nicht durch Gesetz oder Verordnung bestimmt sind.

Ferner gelten ohne Rücksicht auf den Veranstalter als Linienverkehr alle Verkehrsdienste, bei denen bestimmte Personengruppen unter Ausschluß von anderen Fahrgästen befördert werden, soweit diese Verkehrsdienste nach Maßgabe des Absatzes 1 dieser Begriffsbestimmung durchgeführt werden, zum Beispiel zur Beförderung von Arbeitnehmern zur Arbeitsstelle und von dort zu ihrem Wohnort oder zur Beförderung von Schülern zu den Unterrichtsstätten und von dort zu ihrem Wohnort;

j) "Fahrer" jede Person, gleichviel ob im Arbeitsverhältnis stehend oder nicht, die das Fahrzeug, sei es auch nur für kurze Zeit, selbst lenkt oder sich im Fahrzeug befindet, um es gegebenenfalls lenken zu können;

k) "Mitglied des Fahrpersonals" den Fahrer oder eine der nachstehenden Personen, gleichviel ob im Arbeitsverhältnis stehend oder nicht: i) "Beifahrer" jede Person, die den Fahrer begleitet, um ihn bei bestimmten im Verkehr zu verrichtenden Tätigkeiten zu unterstützen, und die sich in der Regel an den Beförderungshandlungen tatsächlich beteiligt, ohne Fahrer im Sinne des Buchstabens j) dieses Artikels zu sein;

ii) "Schaffner" jede Person, die den Fahrer eines zur Personenbeförderung eingesetzten Fahrzeugs begleitet und beauftragt ist, insbesondere die Fahrausweise oder sonstigen Ausweise, die zur Fahrt berechtigen, zu verkaufen und zu kontrollieren;

l) "Woche" jeden Zeitraum von sieben aufeinanderfolgenden Tagen;

m) "Tagesruhezeit" jeden ununterbrochenen Zeitraum im Sinne des Artikels 6, in dem ein Mitglied des Fahrpersonals frei über seine Zeit verfügen kann;

n) "Pause" jeden ununterbrochenen Zeitraum von mindestens 15 Minuten ausser der Tagesruhezeit, in dem das Mitglied des Fahrpersonals frei über seine Zeit verfügen kann;

o) "berufliche Tätigkeiten" die durch die Symbole neben den Nummern 6, 7 und 7a im Tageskontrollblatt des persönlichen Kontrollbuchs, das diesem Übereinkommen als Anhang beigefügt ist, dargestellten Tätigkeiten.

Artikel 2

Geltungsbereich

(1) Dieses Übereinkommen gilt im Hoheitsgebiet einer Vertragspartei für den internationalen Strassenverkehr mit jedem Fahrzeug, das im Hoheitsgebiet dieser oder einer anderen Vertragspartei zugelassen ist.

(2) Jedoch a) braucht eine Vertragspartei dieses Übereinkommen auf Mitglieder des Fahrpersonals nicht anzuwenden, die in der Regel nur in ihrem Hoheitsgebiet beschäftigt sind, wenn sie dieses während einer Beförderung im internationalen Strassenverkehr nicht verlassen;

b) gilt vorbehaltlich einer abweichenden Vereinbarung zwischen Vertragsparteien, deren Hoheitsgebiet befahren wird, dieses Übereinkommen nicht für die Güterbeförderung im internationalen Strassenverkehr mit Fahrzeugen, deren höchstes zulässiges Gesamtgewicht 3,5 Tonnen nicht überschreitet;

c) können zwei Vertragsparteien mit aneinander grenzenden Hoheitsgebieten vereinbaren, daß für den auf die beiden Hoheitsgebiete beschränkten internationalen Strassenverkehr ausschließlich die

innerstaatlichen Rechtsvorschriften, die Schiedssprüche und die Gesamtarbeitsverträge des Staates gelten, in dem das Fahrzeug zugelassen ist, sofern dieses Fahrzeug - in einem der beiden Hoheitsgebiete ein von beiden Vertragsparteien einvernehmlich als Grenzzone festgelegtes Grenzgebiet nicht verlässt oder

- eines der beiden Hoheitsgebiete nur im Durchgangsverkehr berührt;

d) können Vertragsparteien vereinbaren, daß in dem auf ihre Hoheitsgebiete beschränkten internationalen Strassenverkehr für bestimmte Fahrten, deren Strecke vom Ausgangs- bis zum Endpunkt weniger als 100 km beträgt, sowie für den Personenlinienverkehr ausschließlich die innerstaatlichen Rechtsvorschriften, die Schiedssprüche und die Gesamtarbeitsverträge des Staates gelten, in dem das Fahrzeug zugelassen ist.

Artikel 3

Anwendung von Bestimmungen des Übereinkommens auf den Strassenverkehr mit Fahrzeugen aus Nichtvertragsstaaten

(1) Jede Vertragspartei wendet in ihrem Hoheitsgebiet auf den internationalen Strassenverkehr mit Fahrzeugen, die in Nichtvertragsstaaten zugelassen sind, mindestens ebenso strenge Bestimmungen an, wie in den Artikeln 5, 6, 7, 8, 9, 10 und 11 sowie in Artikel 12 Absätze 1, 2, 6 und 7 vorgesehen sind.

(2) Jedoch kann jede Vertragspartei von der Anwendung des Absatzes 1 wie folgt absehen: a) bei der Güterbeförderung im internationalen Strassenverkehr mit Fahrzeugen, deren höchstes zulässiges Gesamtgewicht 3,5 Tonnen nicht überschreitet,

b) bei internationalem Strassenverkehr, der auf ihr Hoheitsgebiet und das eines daran grenzenden Nichtvertragsstaats beschränkt ist, sofern das Fahrzeug in ihrem Hoheitsgebiet ein als Grenzzone festgelegtes Grenzgebiet nicht verlässt oder ihr Hoheitsgebiet nur im Durchgangsverkehr berührt.

Artikel 4

Allgemeine Grundsätze

(1) Bei dem internationalen Strassenverkehr, auf den dieses Übereinkommen anzuwenden ist, haben das Unternehmen und die Mitglieder des Fahrpersonals hinsichtlich der Ruhe- und Lenkzeiten sowie der Zusammensetzung des Fahrpersonals die innerstaatlichen Rechtsvorschriften des Gebietsteils jenes Staates zu beachten, in dem das Mitglied des Fahrpersonals in der Regel seine beruflichen Tätigkeiten ausübt, sowie die Schiedssprüche und Gesamtarbeitsverträge, die in diesem Gebietsteil gelten ; diese Zeiten sind nach diesen Rechtsvorschriften, Schiedssprüchen und Gesamtarbeitsverträgen zu berechnen. Soweit die hiernach anzuwendenden Vorschriften nicht mindestens ebenso streng sind wie die der Artikel 6, 7, 8, 9, 10 und 11, sind letztere maßgebend.

(2) Soweit Vertragsparteien nichts Besonderes vereinbaren oder soweit die Anwendung von Bestimmungen des Übereinkommens nicht nach Artikel 2 Absatz 2 unterbleibt, darf eine Vertragspartei auf den in diesem Übereinkommen behandelten Sachgebieten von Unternehmen einer anderen Vertragspartei oder von den Mitgliedern des Fahrpersonals eines von einer anderen Vertragspartei zugelassenen Fahrzeugs nicht die Beachtung ihrer innerstaatlichen Rechtsvorschriften verlangen, wenn sie strenger sind als die Vorschriften dieses Übereinkommens.

Artikel 5

Vom Fahrer zu erfüllende Bedingungen

(1) Als Mindestalter der im internationalen Strassengüterverkehr eingesetzten Fahrer wird festgesetzt:
a) bei Fahrzeugen mit einem höchsten zulässigen Gesamtgewicht von nicht mehr als 7,5 Tonnen das vollendete 18. Lebensjahr;

b) bei den übrigen Fahrzeugen i) das vollendete 21. Lebensjahr oder

ii) das vollendete 18. Lebensjahr, falls der Fahrer über den erfolgreichen Abschluß einer Ausbildung als Fahrer im Strassengüterverkehr einen Befähigungsnachweis mit sich führt, der von der Vertragspartei, in deren Hoheitsgebiet das Fahrzeug zugelassen ist, anerkannt wird. Jedoch kann jede Vertragspartei bei Fahrern, die das 21. Lebensjahr noch nicht vollendet haben, - diesen das Lenken dieser Fahrzeuge in ihrem Hoheitsgebiet untersagen, obwohl sie Inhaber des genannten Nachweises sind, oder

- das Lenken dieser Fahrzeuge nur den Inhabern solcher Nachweise gestatten, bei denen sie anerkennt, daß sie nach dem erfolgreichen Abschluß einer für Fahrer im Strassengüterverkehr vorgesehenen Ausbildung erteilt wurden, die der nach ihren eigenen Rechtsvorschriften erforderlichen Ausbildung gleichwertig ist.

(2) Sind nach Artikel 10 zwei Fahrer erforderlich, so muß einer von ihnen das 21. Lebensjahr vollendet haben.

(3) Als Mindestalter der im internationalen Strassenpersonenverkehr eingesetzten Fahrer wird das vollendete 21. Lebensjahr festgesetzt.

(4) Fahrer müssen zuverlässig und verantwortungsbewusst sein. Sie müssen ausreichende Erfahrung und die für ihren Dienst erforderlichen Fähigkeiten besitzen.

Artikel 6

Tagesruhezeit

(1) a) Ausser in den Fällen nach den Absätzen 3 und 4 muß jedes im internationalen Strassengüterverkehr eingesetzte Mitglied des Fahrpersonals innerhalb der letzten 24 Stunden vor jedem Zeitpunkt, zu dem es seine beruflichen Tätigkeiten ausübt, eine ununterbrochene Ruhezeit von mindestens elf Stunden gehabt haben.

b) Die unter Buchstabe a) dieses Absatzes vorgesehene Ruhezeit darf höchstens zweimal in einer Woche bis auf neun Stunden verkürzt werden, wenn diese Ruhezeit am gewöhnlichen Aufenthaltsort des Mitglieds des Fahrpersonals verbracht wird, oder höchstens zweimal in einer Woche bis auf acht Stunden verkürzt werden, wenn diese Ruhezeit aus betrieblichen Gründen nicht am gewöhnlichen Aufenthaltsort des Mitglieds des Fahrpersonals verbracht wird.

(2) a) Ausser in den Fällen nach den Absätzen 3 und 4 muß jedes im internationalen Strassenpersonenverkehr eingesetzte Mitglied des Fahrpersonals innerhalb der letzten 24 Stunden vor jedem Zeitpunkt, zu dem es seine beruflichen Tätigkeiten ausübt, i) entweder eine ununterbrochene Ruhezeit von mindestens zehn Stunden gehabt haben, die in einer Woche nicht verkürzt werden darf, oder

ii) eine ununterbrochene Ruhezeit von mindestens elf Stunden gehabt haben, die zweimal wöchentlich bis auf zehn Stunden und zweimal wöchentlich bis auf neun Stunden verkürzt werden darf, sofern bei der Beförderung eine fahrplanmässige Unterbrechung von mindestens vier aufeinanderfolgenden Stunden oder zwei fahrplanmässige Unterbrechungen von mindestens je zwei aufeinanderfolgenden

Stunden vorgesehen sind und sofern das Mitglied des Fahrpersonals während dieser Unterbrechungen weder seine beruflichen Tätigkeiten noch eine andere berufliche Tätigkeit ausübt.

b) Das in Artikel 12 vorgesehene persönliche Kontrollbuch muß Angaben enthalten, aus denen hervorgeht, welche Regelung der Tagesruhezeit auf das im internationalen Strassenpersonenverkehr eingesetzt Mitglied des Fahrpersonals in der laufenden Woche Anwendung findet.

(3) Befinden sich zwei Fahrer im Fahrzeug und ist dieses nicht mit einer besonderen Schlafkabine ausgerüstet, die ein bequemes Ausstrecken ermöglicht, so muß jedes Mitglied des Fahrpersonals eine ununterbrochene Ruhezeit von mindestens zehn Stunden innerhalb von 27 Stunden vor jedem Zeitpunkt gehabt haben, zu dem es seine beruflichen Tätigkeiten ausübt.

(4) Befinden sich zwei Fahrer im Fahrzeug und ist dieses mit einer besonderen Schlafkabine ausgerüstet, die ein bequemes Ausstrecken ermöglicht, so muß jedes Mitglied des Fahrpersonals eine ununterbrochene Ruhezeit von mindestens acht Stunden innerhalb von 30 Stunden vor jedem Zeitpunkt gehabt haben, zu dem es seine beruflichen Tätigkeiten ausübt.

(5) Die in diesem Artikel genannten Ruhezeiten müssen ausserhalb des Fahrzeugs verbracht werden ; ist jedoch das Fahrzeug mit einer besonderen Schlafkabine ausgerüstet, die ein bequemes Ausstrecken der Mitglieder des Fahrpersonals ermöglicht, so können die Ruhezeiten auf dieser zugebracht werden, vorausgesetzt, daß das Fahrzeug steht.

Artikel 7

Tägliche Lenkzeit, höchste zulässige Lenkzeiten in einer Woche und in zwei aufeinanderfolgenden Wochen

(1) Die gesamte Lenkzeit zwischen zwei aufeinanderfolgenden Ruhezeiten nach Artikel 6, nachstehend "tägliche Lenkzeit" genannt, darf acht Stunden nicht überschreiten.

(2) Abweichend von Absatz 1 darf bei Fahrern, die zu Beförderungen mit anderen als den in Artikel 10 genannten Fahrzeugen eingesetzt sind, die tägliche Lenkzeit höchstens zweimal in einer Woche bis auf neun Stunden erhöht werden.

(3) Die Lenkzeit darf 48 Stunden innerhalb einer Woche und 92 Stunden innerhalb zweier aufeinanderfolgender Wochen nicht überschreiten.

Artikel 8

Höchstdauer der ununterbrochenen Lenkzeit

(1) a) Die ununterbrochene Lenkzeit darf vier Stunden nicht überschreiten, ausgenommen sind Fälle, in denen der Fahrer keinen geeigneten Abstellplatz finden oder den Bestimmungsort erreichen kann ; die Lenkzeit kann dann um höchstens 30 Minuten verlängert werden, sofern dies keine Übertretung des Artikels 7 nach sich zieht.

b) Als ununterbrochen gilt jede Lenkzeit, die nur kürzere Unterbrechungen als die in den Absätzen 2 oder 3 genannten enthält.

(2) a) Für Fahrer, die zu Beförderungen mit den in Artikel 10 genannten Fahrzeugen eingesetzt sind, muß die Lenkzeit nach Ablauf der in Absatz 1 genannten Lenkdauer für mindestens eine Stunde unterbrochen werden.

b) Diese Unterbrechung kann durch zwei Unterbrechungen von jeweils mindestens 30 Minuten ersetzt werden, die so innerhalb der täglichen Lenkzeit liegen, daß die Einhaltung des Absatzes 1 gewährleistet ist.

(3) a) Für Fahrer, die zu Beförderungen mit anderen als den in Artikel 10 genannten Fahrzeugen eingesetzt werden, muß die tägliche Lenkzeit, auch wenn sie acht Stunden nicht überschreitet, nach Ablauf der in Absatz 1 genannten Zeit für mindestens 30 aufeinanderfolgende Minuten unterbrochen werden.

b) Diese Unterbrechung kann durch zwei Unterbrechungen von jeweils mindestens 20 Minuten oder drei Unterbrechungen von jeweils mindestens 15 Minuten ersetzt werden, die alle innerhalb der in Absatz 1 genannten Lenkzeit oder teilweise innerhalb dieser Zeit und teilweise unmittelbar danach liegen können.

c) Überschreitet die tägliche Lenkzeit acht Stunden, so muß der Fahrer mindestens zwei Unterbrechungen von mindestens 30 aufeinanderfolgenden Minuten einhalten.

(4) Während der Unterbrechungen nach den Absätzen 2 oder 3 darf der Fahrer ausser der Bewachung seines Fahrzeugs und seiner Ladung keine berufliche Tätigkeit ausüben. Befinden sich jedoch zwei Fahrer im Fahrzeug, so wird den Absätzen 2 oder 3 Genüge getan, wenn der Fahrer, der die Lenkzeit unterbricht, keine unter der Nummer 7a des Tageskontrollblatts des in Artikel 12 vorgesehenen persönlichen Kontrollbuchs genannten Tätigkeiten ausübt.

Artikel 9

Wöchentliche Ruhezeit

(1) Jedes Mitglied des Fahrpersonals muß ausser den in Artikel 6 genannten Tagesruhezeiten eine wöchentliche Ruhezeit von mindestens 24 aufeinanderfolgenden Stunden haben, der eine Ruhezeit nach Artikel 6 unmittelbar vorausgehen oder folgen muß.

(2) a) Jedoch kann in der Zeit vom 1. April bis zum 30. September die wöchentliche Ruhezeit nach Absatz 1 für Mitglieder des Fahrpersonals der im internationalen Strassenpersonenverkehr eingesetzten Fahrzeuge durch eine Ruhezeit von mindestens 60 aufeinanderfolgenden Stunden ersetzt werden, die vor Ablauf von jeweils höchstens 14 aufeinanderfolgenden Tagen einzuhalten ist. Dieser Ruhezeit muß eine Ruhezeit nach Artikel 6 unmittelbar vorausgehen oder folgen.

b) Dieser Absatz gilt nicht für Mitglieder des Fahrpersonals von Fahrzeugen im Personenlinienverkehr.

Artikel 10

Zusammensetzung des Fahrpersonals

Handelt es sich a) entweder um miteinander verbundene Fahrzeuge mit mehr als einem Anhänger oder Sattelanhänger oder

b) um miteinander verbundene Fahrzeuge, die im Personenverkehr eingesetzt werden, und beträgt das höchste zulässige Gesamtgewicht des Anhängers oder Sattelanhängers mehr als 5 Tonnen, oder

c) um miteinander verbundene Fahrzeuge, die im Güterverkehr eingesetzt werden, und beträgt das höchste zulässige Gesamtgewicht der miteinander verbundenen Fahrzeuge mehr als 20 Tonnen,

so muß der Fahrer von Beginn der Fahrt an von einem anderen Fahrer begleitet sein oder nach Zurücklegung von 450 km durch einen anderen Fahrer ersetzt werden, wenn die Fahrtstrecke zwischen zwei aufeinanderfolgenden Tagesruhezeiten mehr als 450 km beträgt.

Artikel 11

Ausnahmefälle

Wenn es mit der Strassenverkehrssicherheit vereinbar ist, kann der Fahrer von den Artikeln 6, 7, 8 und 10 bei Gefahr, bei höherer Gewalt, zur Hilfeleistung oder auf Grund einer Panne abweichen, soweit dies erforderlich ist, um die Sicherheit der Fahrgäste, des Fahrzeugs oder seiner Ladung zu gewährleisten und um einen geeigneten Abstellplatz oder, wenn es die Umstände gestatten, das Ziel seiner Fahrt erreichen zu können. Der Fahrer hat Art und Grund der Abweichung im persönlichen Kontrollbuch zu vermerken.

Artikel 12

Persönliches Kontrollbuch

(1) Jeder Fahrer und jeder Beifahrer hat seine beruflichen Tätigkeiten sowie seine Ruhezeiten laufend in ein persönliches Kontrollbuch einzutragen. Er muß dieses Buch mit sich führen und den Kontrollorganen auf Verlangen vorweisen.

(2) Der Anhang zu diesem Übereinkommen legt die Merkmale dieses Buches und die Vorschriften über seine Führung fest.

(3) Die Vertragsparteien treffen alle erforderlichen Maßnahmen für die Ausgabe und die Überwachung dieser persönlichen Kontrollbücher, insbesondere die erforderlichen Maßnahmen, um die gleichzeitige Verwendung zweier dieser Kontrollbücher durch ein Mitglied des Fahrpersonals zu verhindern.

(4) Jedes Unternehmen führt über die von ihm verwendeten persönlichen Kontrollbücher ein Verzeichnis ; dieses muß mindestens den Namen und die Empfangsbestätigung des Fahrers oder Beifahrers enthalten, dem das Buch zugeteilt ist, sowie die Buchnummer, das Ausgabedatum und das Datum des letzten vom Fahrer oder vom Beifahrer vor der endgültigen Rückgabe des Kontrollbuchs an das Unternehmen nach Gebrauch ausgefüllten Tageskontrollblatts.

(5) Die Unternehmen haben die gebrauchten persönlichen Kontrollbücher mindestens zwölf Monate lang nach dem Tag der letzten Eintragung aufzubewahren und diese sowie die Ausgabeverzeichnisse Kontrollorganen auf Verlangen auszuhändigen.

(6) Bei Beginn einer jeden Fahrt im internationalen Strassenverkehr muß jeder Fahrer und jeder Beifahrer im Besitz eines persönlichen Kontrollbuchs sein, das den Vorschriften des Anhangs zu diesem Übereinkommen genügt und das die Angaben über den Zeitraum von sieben Tagen enthält, die dem Tag des Beginns der Fahrt vorangegangen sind. Wenn die innerstaatlichen Rechtsvorschriften des Staates, in dem der Fahrer oder der Beifahrer üblicherweise ihre beruflichen Tätigkeiten ausüben, die Führung eines persönlichen Kontrollbuchs, das dem Anhang zu diesem Übereinkommen entspricht, ausserhalb des internationalen Strassenverkehrs nicht vorschreiben, genügt es, wenn das dem Anhang entsprechende persönliche Kontrollbuch unter den Nummern 12 und 13 des Tageskontrollblatts oder im Wochenbericht die Angaben über die "ununterbrochene Ruhezeit vor Aufnahme des Dienstes" und die "täglichen Lenkzeiten" während der sieben genannten Tage enthält.

(7) Jede Vertragspartei kann sich bei einem Fahrzeug, das in einem Staat zugelassen ist, der nicht Vertragspartei ist, damit begnügen, anstelle des persönlichen Kontrollbuchs Unterlagen zu fordern, die nach Art der Tageskontrollblätter des Kontrollbuchs erstellt sind.

Artikel 13

Überwachung durch das Unternehmen

(1) Das Unternehmen muß seinen Fahrbetrieb so einrichten, daß die Mitglieder des Fahrpersonals dieses Übereinkommen einhalten können.

(2) Das Unternehmen hat die Dauer der Lenkzeiten und der weiteren Arbeiten sowie die Ruhezeiten regelmässig zu überwachen und sich hierbei aller ihm zur Verfügung stehenden Unterlagen zu bedienen, wie zum Beispiel der persönlichen Kontrollbücher. Stellt das Unternehmen Verstöße gegen dieses Übereinkommen fest, so müssen diese unverzüglich abgestellt und Maßnahmen getroffen werden, die eine Wiederholung ausschließen, zum Beispiel durch Abänderung der Zeitpläne und der Fahrstrecken.

Artikel 14

Durchführungsmaßnahmen

(1) Jede Vertragspartei trifft alle geeigneten Maßnahmen, um die Beachtung dieses Übereinkommens sicherzustellen, insbesondere durch Kontrollen auf der Strasse und in den Unternehmen. Die zuständigen Verwaltungsbehörden der Vertragsparteien halten einander über die zu diesem Zweck getroffenen allgemeinen Maßnahmen auf dem laufenden.

(2) Die Vertragsparteien unterstützen einander, um dieses Übereinkommen ordnungsgemäß anwenden und seine Durchführung wirksam überwachen zu können ; jede Vertragspartei verpflichtet sich insbesondere, durch Stichproben die persönlichen Kontrollbücher darauf hin zu überprüfen, ob das Übereinkommen im internationalen Strassenverkehr mit in ihrem Hoheitsgebiet zugelassenen Fahrzeugen beachtet wird.

(3) Stellt eine Vertragspartei einen schweren Verstoß einer im Hoheitsgebiet einer anderen Vertragspartei wohnenden Person gegen dieses Übereinkommen fest, so setzt ihre Verwaltungsbehörde die Verwaltungsbehörde der anderen Vertragspartei von dem Verstoß und der etwaigen Ahndung in Kenntnis.

Artikel 15

Übergangsbestimmungen

Wenn dieses Übereinkommen nach Artikel 16 Absatz 4 vor dem 31. Dezember 1973 in Kraft tritt, sind die Vertragsparteien übereingekommen, daß bis zu diesem Zeitpunkt a) ungeachtet des Artikels 7 Absätze 1 und 2 die Gesamtdauer der Lenkzeit (Tageslenkzeit) zwischen zwei aufeinanderfolgenden Tagesruhezeiten nach Artikel 6 neun Stunden nicht übersteigen darf, gleichviel um welches Fahrzeug oder um welche miteinander verbundenen Fahrzeuge es sich handelt;

b) jede Bezugnahme in diesem Übereinkommen auf Artikel 7 Absätze 1 und 2 wie eine Bezugnahme auf Buchstabe a) ausgelegt wird.

Schlußbestimmungen

Artikel 16

(1) Dieses Übereinkommen liegt bis zum 31. März 1971 zur Unterzeichnung auf ; nach diesem Tag liegt es für die Mitgliedstaaten der Wirtschaftskommission für Europa und für Staaten, die nach

Absatz 8 der Statuten in beratender Eigenschaft zu dieser Kommission zugelassen sind, zum Beitritt auf.

(2) Das Übereinkommen bedarf der Ratifikation.

(3) Die Ratifikations- oder Beitrittsurkunden sind beim Generalsekretär der Vereinten Nationen zu hinterlegen.

(4) Dieses Übereinkommen tritt am hundertachtzigsten Tag nach der Hinterlegung der achten Ratifikations- oder Beitrittsurkunde in Kraft.

(5) Für jeden Staat, der dieses Übereinkommen nach der in Absatz 4 genannten Hinterlegung der achten Ratifikations- oder Beitrittsurkunde ratifiziert oder ihm beiträgt, tritt dieses Übereinkommen am hundertachtzigsten Tag nach der Hinterlegung seiner eigenen Ratifikations- oder Beitrittsurkunde in Kraft.

Artikel 17

(1) Jede Vertragspartei kann dieses Übereinkommen durch eine an den Generalsekretär der Vereinten Nationen gerichtete Notifikation kündigen.

(2) Die Kündigung wird sechs Monate nach Eingang der Notifikation beim Generalsekretär wirksam.

Artikel 18

Dieses Übereinkommen tritt ausser Kraft, wenn nach seinem Inkrafttreten die Zahl der Vertragsparteien während zwölf aufeinanderfolgender Monate weniger als drei beträgt.

Artikel 19

(1) Jeder Staat kann bei Unterzeichnung dieses Übereinkommens, bei Hinterlegung seiner Ratifikations- oder Beitrittsurkunde oder zu jedem späteren Zeitpunkt durch eine an den Generalsekretär der Vereinten Nationen gerichtete Notifikation erklären, daß sich die Gültigkeit dieses Übereinkommens auf alle oder einzelne Hoheitsgebiete erstreckt, deren internationale Beziehungen er wahrnimmt. Das Übereinkommen wird für jedes in der Notifikation genannte Hoheitsgebiet am hundertachtzigsten Tag nach Eingang der Notifikation beim Generalsekretär oder, falls das Übereinkommen dann noch nicht in Kraft getreten ist, mit seinem Inkrafttreten wirksam.

(2) Jeder Staat, der nach Absatz 1 erklärt hat, daß sich dieses Übereinkommen auf ein Hoheitsgebiet erstreckt, dessen internationale Beziehungen er wahrnimmt, kann das Übereinkommen in bezug auf dieses Hoheitsgebiet nach Artikel 17 kündigen.

Artikel 20

(1) Jede Streitigkeit zwischen zwei oder mehr Vertragsparteien über die Auslegung oder Anwendung dieses Übereinkommens wird, soweit möglich, durch Verhandlungen zwischen den streitenden Parteien beigelegt.

(2) Jede Streitigkeit, die nicht durch Verhandlungen beigelegt werden konnte, wird auf Antrag einer der streitenden Vertragsparteien einem Schiedsverfahren unterworfen und demgemäß einem oder mehreren Schiedsrichtern unterbreitet, die von den streitenden Parteien in gegenseitigem Einvernehmen ausgewählt werden. Einigen sich binnen drei Monaten nach dem Tage des Antrags auf

ein Schiedsverfahren die streitenden Parteien nicht über die Wahl eines Schiedsrichters oder der Schiedsrichter, so kann jede dieser Parteien den Generalsekretär der Vereinten Nationen ersuchen, einen einzigen Schiedsrichter zu ernennen, dem der Streitfall zur Entscheidung überwiesen wird.

(3) Die Entscheidung des nach Absatz 2 bestellten Schiedsrichters oder der Schiedsrichter ist für die streitenden Vertragsparteien bindend.

Artikel 21

(1) Jeder Staat kann bei der Unterzeichnung, bei der Ratifikation oder beim Beitritt zu diesem Übereinkommen erklären, daß er sich durch Artikel 20 Absätze 2 und 3 nicht als gebunden betrachtet. Die anderen Vertragsparteien sind durch diese Absätze gegenüber keiner Vertragspartei gebunden, die einen solchen Vorbehalt gemacht hat.

(2) Macht ein Staat bei der Hinterlegung seiner Ratifikations- oder Beitrittsurkunde einen anderen als den in Absatz 1 vorgesehenen Vorbehalt, so teilt der Generalsekretär der Vereinten Nationen diesen Vorbehalt jenen Staaten mit, die ihre Ratifikations- oder Beitrittsurkunden bereits hinterlegt und das Übereinkommen seitdem nicht gekündigt haben. Der Vorbehalt gilt als angenommen, wenn binnen sechs Monaten nach dieser Mitteilung keiner dieser Staaten gegen die Annahme Einspruch erhoben hat. Andernfalls ist der Vorbehalt unzulässig, und die Ratifikations- oder Beitrittsurkunde des betreffenden Staates ist ungültig, falls er seinen Vorbehalt nicht zurückzieht. Bei der Anwendung dieses Absatzes wird der Einspruch von Staaten nicht berücksichtigt, deren Beitritt oder Ratifikation wegen von ihnen erhobener Vorbehalte aufgrund dieses Absatzes ungültig ist.

(3) Jede Vertragspartei, deren Vorbehalt im Unterzeichnungsprotokoll zu diesem Übereinkommen angenommen worden ist oder die nach Absatz 1 einen Vorbehalt gemacht hat oder die einen Vorbehalt gemacht hat, der nach Absatz 2 angenommen worden ist, kann ihn jederzeit durch eine an den Generalsekretär gerichtete Notifikation zurückziehen.

Artikel 22

(1) Ist dieses Übereinkommen drei Jahre lang in Kraft gewesen, so kann jede Vertragspartei durch eine an den Generalsekretär der Vereinten Nationen gerichtete Notifikation die Einberufung einer Konferenz zur Revision des Übereinkommens beantragen. Der Generalsekretär notifiziert diesen Antrag allen Vertragsparteien und beruft eine Revisionskonferenz ein, wenn binnen vier Monaten nach seiner Notifikation mindestens ein Drittel der Vertragsparteien ihm ihre Zustimmung zu dem Antrag mitteilt.

(2) Wird eine Konferenz nach Absatz 1 einberufen, so setzt der Generalsekretär alle Vertragsparteien davon in Kenntnis und fordert sie auf, binnen drei Monaten die Vorschläge einzureichen, deren Prüfung durch die Konferenz sie wünschen. Der Generalsekretär teilt spätestens drei Monate vor Eröffnung der Konferenz allen Vertragsparteien die vorläufige Tagesordnung der Konferenz sowie den Wortlaut der Vorschläge mit.

(3) Der Generalsekretär lädt zu jeder nach diesem Artikel einberufenen Konferenz alle in Artikel 16 Absatz 1 bezeichneten Staaten ein.

Artikel 23

(1) Jede Vertragspartei kann eine oder mehrere Änderungen dieses Übereinkommens vorschlagen. Der Wortlaut jedes Änderungsvorschlags ist dem Generalsekretär der Vereinten Nationen mitzuteilen, der ihn allen Vertragsparteien übermittelt und allen anderen in Artikel 16 Absatz 1 bezeichneten Staaten zur Kenntnis bringt.

(2) Binnen sechs Monaten nach dem Tage der Übermittlung des Änderungsvorschlags durch den Generalsekretär kann jede Vertragspartei diesem bekanntgeben, a) daß sie gegen den Änderungsvorschlag Einspruch erhebt

oder

b) daß sie den Vorschlag zwar anzunehmen beabsichtigt, die für die Annahme erforderlichen Voraussetzungen in ihrem Staat jedoch noch nicht erfüllt sind.

(3) Solange eine Vertragspartei, die eine Mitteilung nach Absatz 2 Buchstabe b) gemacht hat, dem Generalsekretär die Annahme des Änderungsvorschlags nicht notifiziert hat, kann sie binnen neun Monaten nach Ablauf der für die Mitteilung vorgesehenen Frist von sechs Monaten gegen den Änderungsvorschlag Einspruch erheben.

(4) Wird nach den Absätzen 2 und 3 Einspruch gegen den Änderungsvorschlag erhoben, so gilt er als nicht angenommen und bleibt ohne jede Wirkung.

(5) Ist kein Einspruch nach den Absätzen 2 und 3 gegen den Änderungsvorschlag erhoben worden, so gilt er zu folgendem Zeitpunkt als angenommen: a) wenn keine Vertragspartei eine Mitteilung nach Absatz 2 Buchstabe b) gemacht hat, mit Ablauf der in Absatz 2 vorgesehenen Frist von sechs Monaten,

b) wenn mindestens eine Vertragspartei eine Mitteilung nach Absatz 2 Buchstabe b) gemacht hat, zum früheren der folgenden zwei Zeitpunkte : - sobald alle Vertragsparteien, die eine derartige Mitteilung gemacht haben, dem Generalsekretär ihre Annahme des Änderungsvorschlags notifiziert haben, jedoch frühestens mit Ablauf der in Absatz 2 vorgesehenen Frist von sechs Monaten, falls alle Annahmeerklärungen vor diesem Zeitpunkt notifiziert worden sind;

- mit Ablauf der im Absatz 3 vorgesehenen Frist von neun Monaten.

(6) Jede Änderung tritt drei Monate nach dem Zeitpunkt in Kraft, zu dem sie als angenommen gilt.

(7) Der Generalsekretär notifiziert sobald wie möglich allen Vertragsparteien, ob gegen den Änderungsvorschlag Einspruch nach Absatz 2 Buchstabe a) erhoben worden ist und ob eine oder mehrere Vertragsparteien eine Mitteilung nach Absatz 2 Buchstabe b) an ihn gerichtet haben. Haben eine oder mehrere Vertragsparteien eine solche Mitteilung gemacht, so notifiziert er in der Folge allen Vertragsparteien, ob die Vertragspartei oder die Vertragsparteien, die eine solche Mitteilung gemacht haben, Einspruch gegen den Änderungsvorschlag erheben oder ihn annehmen.

(8) Unabhängig von dem in den Absätzen 1 bis 6 vorgesehenen Änderungsverfahren kann der Anhang zu diesem Übereinkommen durch Vereinbarung zwischen den zuständigen Verwaltungen aller Vertragsparteien geändert werden. Hat die Verwaltung einer Vertragspartei erklärt, daß nach ihrem innerstaatlichen Recht ihre Zustimmung zu einer solchen Vereinbarung von einer entsprechenden Sonderermächtigung oder von der Billigung durch eine gesetzgebende Körperschaft abhängt, so gilt die Zustimmung der betreffenden Vertragspartei zur Änderung des Anhangs als nicht erteilt, bis diese Verwaltung dem Generalsekretär notifiziert hat, daß die erforderliche Ermächtigung oder Billigung erteilt worden ist. Die Vereinbarung zwischen den zuständigen Verwaltungen legt den Tag des Inkrafttretens des geänderten Anhangs fest und kann vorsehen, daß während einer Übergangszeit der alte Anhang ganz oder teilweise neben dem neuen in Kraft bleibt.

Artikel 24

Ausser den Notifikationen, die nach den Artikeln 22 und 23 vorgesehen sind, notifiziert der Generalsekretär der Vereinten Nationen den in Artikel 16 Absatz 1 bezeichneten Staaten a) die Ratifikationen und Beitritte nach Artikel 16,

b) die Zeitpunkte, zu denen dieses Übereinkommen nach Artikel 16 in Kraft tritt,

- c) die Kündigungen nach Artikel 17,
- d) das Ausserkrafttreten dieses Übereinkommens nach Artikel 18,
- e) die Notifikationen nach Artikel 19,
- f) die Erklärungen und Notifikationen nach Artikel 21,
- g) das Inkrafttreten jeder Änderung nach Artikel 23.

Artikel 25

Das Unterzeichnungsprotokoll zu diesem Übereinkommen hat dieselbe Gültigkeit, Wirkung und Dauer wie das Übereinkommen selbst und gilt als Bestandteil desselben.

Artikel 26

Nach dem 31. März 1971 wird die Urschrift dieses Übereinkommens beim Generalsekretär der Vereinten Nationen hinterlegt ; dieser übermittelt allen in Artikel 16 Absatz 1 bezeichneten Staaten beglaubigte Abschriften.

Zu Urkund dessen haben die hierzu gehörig befugten Unterzeichneten dieses Übereinkommen unterschrieben.

Geschehen zu Genf am ersten Juli neunzehnhundertsiebzig in einer Urschrift in englischer und französischer Sprache, wobei jeder Wortlaut gleichermassen verbindlich ist.