

I

*(Veröffentlichungsbedürftige Rechtsakte)***EUROPÄISCHES ÜBEREINKOMMEN ÜBER DIE ARBEIT DES IM INTERNATIONALEN STRASSENVERKEHR BESCHÄFTIGTEN FAHRPERSONALS (AETR) ⁽¹⁾****ÜBERSETZUNG***Die englische und die französische Fassung sind verbindlich.***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 Über-

einkommen 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 eingesetzte 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 späte-

stens 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 wäh-

rend 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.

ANHANG

PERSÖNLICHES KONTROLLBUCH

ALLGEMEINE BESTIMMUNGEN

Hinweise auf die innerstaatlichen Rechtsvorschriften

1. Es ist wünschenswert, daß das persönliche Kontrollbuch einen Hinweis auf die wichtigsten Vorschriften für die Mitglieder des Fahrpersonals enthält.

Numerierung des Buches

2. Das Kontrollbuch ist durch Lochen oder Aufdruck zu numerieren.

Format des Buches

3. Das Format des persönlichen Kontrollbuchs muß mindestens der Norm A 6 (105 × 148 mm) entsprechen.

Unterzeichnung des Buches

4. Das Tageskontrollblatt und der Wochenbericht müssen vom Mitglied des Fahrpersonals, der Wochenbericht auch vom Arbeitgeber unterschrieben sein.

Inhalt des persönlichen Kontrollbuchs

5. Vorbehaltlich des Absatzes 7 hat das persönliche Kontrollbuch dem beiliegenden Muster zu entsprechen; es enthält
 - a) ein Deckblatt,
 - b) Anweisungen für das Führen des Buches,
 - c) Tageskontrollblätter,
 - d) das Muster eines ausgefüllten Tageskontrollblatts,
 - e) Wochenberichte.
6. Jede Vertragspartei legt für die in ihrem Hoheitsgebiet ausgegebenen Bücher die Art fest, in der jedes Mitglied des Fahrpersonals die Zeiten seiner beruflichen Tätigkeiten außer den Lenkzeiten eintragen muß. Zu diesem Zweck kann jede Vertragspartei eine der folgenden Arten wählen:
 - a) die Zeiten beruflicher Tätigkeiten außer der Lenkzeit sind unter dem Symbol ohne Unterscheidung zwischen Zeiten, die tatsächlichen Arbeiten gewidmet sind, und anderen Dienstzeiten einzutragen; oder
 - b) die Zeiten beruflicher Tätigkeiten außer der Lenkzeit sind so einzutragen, daß man unterscheidet
 - unter dem Symbol die tatsächlichen Arbeiten außer der Lenkzeit und
 - unter dem Symbol die Dienstzeiten außer jenen, die unter den Symbolen und angeführt sind.
7. Jede Vertragspartei kann für die in ihrem Hoheitsgebiet ausgestellten persönlichen Kontrollbücher folgendes vorschreiben:
 - a) die Erstellung des auf dem Tageskontrollblatt erscheinenden Diagramms auf einem einzigen Streifen, der sich auf den Zeitraum von 0 bis 24 Uhr erstreckt;
 - b) die Ausfertigung des Tageskontrollblatts in mehr als einem Exemplar;
 - c) zusätzliche Angaben oder zusätzliche Spalten oder Varianten unter der Bedingung, daß die allgemeine Aufmachung des Buches nicht verändert wird und daß die Nummern oder Großbuchstaben bezüglich der auf dem folgenden Muster erscheinenden Felder unverändert bleiben;
 - d) jede Änderung oder zusätzliche Angabe, welche die in Anwendung des Absatzes 6 festgelegten Bestimmungen hinsichtlich der Symbole erforderlich machen, die den Nummern 7 , 7a , 14 und 14a des Tageskontrollblatts entsprechen;
 - e) die Felder zu Ha, Hb und/oder I des Wochenberichts nicht auszufüllen;
 - f) die mehr als zwei Wochen alten Tageskontrollblätter abzutrennen.

MUSTER DES PERSÖNLICHEN KONTROLLBUCHS

a) Deckblatt

I. **PERSÖNLICHES KONTROLLBUCH**
FÜR DIE MITGLIEDER DES FAHRPERSONALS IM STRASSENVERKEHR

II. Staat:.....

III. Begonnen am:..... 19.....

IV. Abgeschlossen am: 19.....

V. Familienname, Vorname(n), Geburtsdatum und Anschrift des Inhabers des Buches:
.....
.....

VI. Name, Anschrift, Fernsprechnummer und gegebenenfalls Firmenstempel des Unternehmens:
.....
.....
.....
.....

Buchnummer

b) Anweisungen

ANWEISUNGEN FÜR DIE FÜHRUNG DES PERSÖNLICHEN KONTROLLBUCHS

1. Dieses persönliche Kontrollbuch ist auf Grund der

.....
(Angabe der einschlägigen Rechtsvorschriften)

ausgegeben worden.

Hinweise für das Unternehmen

2. Händigen Sie nach Ausfüllen der Zeilen V und VI des Deckblatts jedem Mitglied des Fahrpersonals entsprechend den im Absatz 1 angeführten Rechtsvorschriften ein Kontrollbuch aus.
3. Tragen Sie in ein Verzeichnis die Namen der Personen ein, denen ein Kontrollbuch ausgehändigt worden ist, und geben Sie dabei die Buchnummer jedes Kontrollbuchs und das Datum der Aushändigung an. Lassen Sie sich den Empfang durch den Inhaber in diesem Verzeichnis bestätigen.
4. Geben Sie dem Inhaber des Kontrollbuchs die erforderlichen Anweisungen für die richtige Führung des Buches.
5. Prüfen Sie jede Woche oder, im Falle der Verhinderung, sobald wie möglich die Tageskontrollblätter und den Wochenbericht. Unterzeichnen Sie den Wochenbericht.
6. Ziehen Sie die abgeschlossenen Kontrollbücher unter Einhaltung der in Absatz 9 festgelegten Frist ein und halten Sie sie für die Dauer von mindestens 12 Monaten den Kontrollorganen zur Verfügung. Tragen Sie in das in Absatz 3 angeführte Verzeichnis das Datum des letzten Tageskontrollblatts ein.

Hinweise für die Mitglieder des Fahrpersonals

7. Dieses Kontrollbuch gilt nur für Sie persönlich. Sie haben es während des Dienstes mitzuführen und den Kontrollorganen auf Verlangen vorzulegen. Geben Sie es Ihrem Arbeitgeber zurück, wenn Sie aus dem Unternehmen ausscheiden.
8. Legen Sie es jede Woche oder, im Falle der Verhinderung, sobald wie möglich Ihrem Arbeitgeber vor, damit er Ihre Eintragungen prüfen und den Wochenbericht unterzeichnen kann.
9. Behalten Sie das Buch, sobald es abgeschlossen ist, noch zwei Wochen, um es jederzeit den Kontrollorganen vorlegen zu können. Übergeben Sie es anschließend sobald wie möglich Ihrem Arbeitgeber. Bewahren Sie eine Durchschrift der Wochenberichte auf.

Deckblatt

10. Prüfen Sie, ob Ihr Familienname und Ihr(e) Vorname(n), Ihr Geburtsdatum und Ihre Anschrift richtig eingetragen sind (Zeile V).
11. Tragen Sie das Datum ein, an dem Sie das Buch erstmalig verwenden (Zeile III).
12. Tragen Sie nach Gebrauch das letzte Verwendungsdatum ein (Zeile IV).

Tageskontrollblatt

13. Füllen Sie für jeden Tag, an dem Sie als Mitglied des Fahrpersonals beschäftigt wurden, ein Tageskontrollblatt aus.
14. Tragen Sie unter der Nummer 2 das amtliche Kennzeichen jedes während des Tages von Ihnen benutzten Fahrzeugs ein.
15. Die verwendeten Symbole haben folgende Bedeutung:

- | | |
|---|---|
|  | Gesamtdauer der Tagesruhezeit vor Aufnahme des Dienstes |
|  | Tagesruhezeit |
|  | Pausen |
|  | Lenkzeiten |

(1. Variante) (*)

Zeiten beruflicher Tätigkeiten außer dem Lenken des Fahrzeugs;

(2. Variante) (*)

andere tatsächliche Arbeiten außer dem Lenken des Fahrzeugs;

Dienstzeiten, außer denen, die durch die Symbole  und  bezeichnet sind.

16. Tragen Sie Ihre Tagesruhezeiten (Symbol ) und Pausen (Symbol ) sowie die Zeiten ein, in denen Sie mit Tätigkeiten entsprechend den Symbolen [erste Variante] (*) der Nummern 6  und 7 , [zweite Variante] (*) 6 , 7 und 7a  beschäftigt sind.

Ziehen Sie zu diesem Zweck unter den betreffenden Stunden in Höhe der entsprechenden Symbole einen Querstrich und verbinden Sie die waagerechten Linien durch senkrechte Linien. Auf diese Weise entsteht eine durchgehende Linie auf der ganzen Länge des Streifens (siehe Beispiel im Kontrollbuch).

17. Die Eintragungen sind bei Beginn und am Ende der entsprechenden Zeiten vorzunehmen.
18. Unter der Nummer 16 (Bemerkungen) tragen Sie gegebenenfalls den Namen des zweiten Fahrers ein. Dieses Feld kann ferner dazu verwendet werden, eine etwaige Verletzung der Vorschriften zu erklären oder die unter anderen Nummern gemachten Angaben zu berichtigen (siehe Absatz 25). Auch der Arbeitgeber oder das Kontrollorgan können Bemerkungen darin eintragen.
19. Unter der Nummer 12  ist die Stundenzahl der ununterbrochenen Ruhezeit vor Aufnahme des Dienstes (Tagesruhezeit) einzutragen. Beginnt diese Ruhezeit bereits am Vortage, so ist die Stundenzahl der gesamten Ruhezeit anzugeben, die am Ende des Vortages und am Anfang des Tages verbracht worden ist, für den das Tageskontrollblatt ausgefüllt wird.
20. Vor der Abfahrt tragen Sie unter der Nummer 11 „Dienstantritt“ den Kilometerstand nach dem Kilometerzähler ein; nach Beendigung des Dienstes tragen Sie unter der Nummer 11 „Ende des Dienstes“ den neuen Kilometerstand und die gesamte Fahrstrecke ein.
21. Unterzeichnen Sie das Tageskontrollblatt.

(*) Die benutzte Variante hängt von der Wahl ab, welche die Vertragspartei nach Absatz 6 der Allgemeinen Bestimmungen getroffen hat. Nur die so gewählte Variante soll im persönlichen Kontrollbuch erscheinen.

Wochenbericht

22. Dieser Bericht ist am Ende jedes Wochenzeitraums anzufertigen, in dem ein oder mehrere Tageskontrollblätter ausgefüllt worden sind. Für die Tage, an denen Sie im Dienst waren, ohne Mitglied des Fahrpersonals zu sein, das heißt für die kein Tageskontrollblatt auszufüllen war, sind die Ziffer „0“ in das Feld zu G und die Dauer der Dienstzeiten in die Felder zu Ha und Hb einzutragen; wenn Sie nicht eine der vorgesehenen Tätigkeiten ausgeübt haben, ist in das entsprechende Feld die Ziffer „0“ einzutragen. Für die Tage, an denen Sie nicht im Dienst waren, ist die Ziffer „0“ in die Felder zu G, Ha und Hb einzutragen und eine Erläuterung, zum Beispiel „in Ferien“ oder „Urlaubstag“ beizufügen.
23. In die Felder zu F und G sind die unter den Nummern 12 und 13 des entsprechenden Tageskontrollblatts enthaltenen Zahlen einzutragen.

Ergänzende Anweisung für den Fall, daß die innerstaatlichen Rechtsvorschriften die Mitglieder des Fahrpersonals verpflichten, ein persönliches Kontrollbuch nur für den internationalen Verkehr zu führen

24. Bevor eine Fahrt im internationalen Verkehr begonnen wird, sind für die sieben Tage vor Beginn dieser Fahrt unter den Nummern 12 und 13 der Tageskontrollblätter die Gesamtdauer der ununterbrochenen Ruhezeit vor Aufnahme des Dienstes und die täglichen Lenkzeiten einzutragen oder es ist ein Wochenbericht für diese sieben Tage auszufüllen.

Allgemeine Bemerkungen

25. Die Eintragungen im Kontrollbuch dürfen weder ausradiert noch durchgestrichen noch überschrieben werden; Fehler, auch Schreibfehler, sind in der Spalte „Bemerkungen“ (Spalte 16) zu berichtigen.
26. Kein Blatt darf vernichtet werden.
27. Alle Eintragungen sind mit Tinte vorzunehmen.

c) Tageskontrollblatt

2. Amtliches Kennzeichen des (der) Fahrzeuge(s)	1. TAGESKONTROLLBLATT Nr.	3. Tag und Datum
1	2	3
4.	4	5
5.	6	7
6.	8	9
7. <input type="checkbox"/>	9	10
7a.	10	11
13	14	15
4.	16	17
5.	18	19
6.	20	21
7. <input type="checkbox"/>	21	22
7a.	22	23
8. Ort der Dienstaufnahme:	23	24
8. Ort der Dienstbeendigung		
10. Güterverkehr Höchstzulässiges Gesamtgewicht der Beförderungseinheit - Lastzug oder Sattelkraftfahrzeug - (gegebenenfalls):		
10a. Personenverkehr Gewählte Regelung für die Tagesruhezeit:	12.	Stundenzahl
11. Kilometerstand: Ende des Dienstes: km/Meilen Antritt des Dienstes: km/Meilen	13.	
Gesamtfahrstrecke: km/Meilen	14. <input checked="" type="checkbox"/>	
16. Bemerkungen und Unterschrift:	14a.	
	15. Insgesamt 13 + 14 + 14a gegebenenfalls	

Buchnummer

d) Muster eines ausgefüllten Tageskontrollblatts

2. Amtliches Kennzeichen des (der) Fahrzeuge(s) 3.462 HB 75	1. TAGESKONTROLLBLATT Nr. 21	3. Tag und Datum Dienstag, 15. September 1972																																																
4. <input checked="" type="checkbox"/> 5. <input checked="" type="checkbox"/> 6. <input checked="" type="checkbox"/> 7. <input checked="" type="checkbox"/> 7a. <input checked="" type="checkbox"/>	<table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 10%; text-align: center;">1</td><td style="width: 10%; text-align: center;">2</td><td style="width: 10%; text-align: center;">3</td><td style="width: 10%; text-align: center;">4</td><td style="width: 10%; text-align: center;">5</td><td style="width: 10%; text-align: center;">6</td><td style="width: 10%; text-align: center;">7</td><td style="width: 10%; text-align: center;">8</td><td style="width: 10%; text-align: center;">9</td><td style="width: 10%; text-align: center;">10</td><td style="width: 10%; text-align: center;">11</td><td style="width: 10%; text-align: center;">12</td> </tr> <tr> <td colspan="12" style="text-align: center;"> </td> </tr> </table>	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12													<table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 10%; text-align: center;">13</td><td style="width: 10%; text-align: center;">14</td><td style="width: 10%; text-align: center;">15</td><td style="width: 10%; text-align: center;">16</td><td style="width: 10%; text-align: center;">17</td><td style="width: 10%; text-align: center;">18</td><td style="width: 10%; text-align: center;">19</td><td style="width: 10%; text-align: center;">20</td><td style="width: 10%; text-align: center;">21</td><td style="width: 10%; text-align: center;">22</td><td style="width: 10%; text-align: center;">23</td><td style="width: 10%; text-align: center;">24</td> </tr> <tr> <td colspan="12" style="text-align: center;"> </td> </tr> </table>	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24												
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12																																							
13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24																																							
4. <input checked="" type="checkbox"/> 5. <input checked="" type="checkbox"/> 6. <input checked="" type="checkbox"/> 7. <input checked="" type="checkbox"/> 7a. <input checked="" type="checkbox"/>	9. Ort der Dienstbeendigung Aulwiesen																																																	
8. Ort der Dienstaufnahme: Paris																																																		
10. Güterverkehr Höchstzulässiges Gesamtgewicht der Beförderungseinheit - Lastzug oder Sattelkraftfahrzeug - (gegebenenfalls): 10t																																																		
10a. Personenverkehr Gewählte Regelung für die Tagesruhezeit:																																																		
11. Kilometerstand: Ende des Dienstes: 31.430 km/Meilen Antritt des Dienstes: 01.010 km/Meilen Gesamtfahrstrecke: 340 km/Meilen																																																		
12. <input checked="" type="checkbox"/> Stundenzahl 12																																																		
13. <input checked="" type="checkbox"/> 6 1/2																																																		
14. <input checked="" type="checkbox"/> 1 1/2																																																		
14a. <input checked="" type="checkbox"/> 2 1/2																																																		
15. insgesamt 13 + 14 + 14a gegebenenfalls 9 1/2																																																		
16. Bemerkungen und Unterschrift: <div style="text-align: right; margin-top: 20px;"> M. B. Müller </div>																																																		

Buchnummer 45

Siehe Anmerkungen auf Seite 16.

Anmerkung 1

Die beiden Felder neben den Nummern 10 und 10a sind auf demselben Tageskontrollblatt nur dann zusammen auszufüllen, wenn ein Mitglied des Fahrpersonals am selben Tage eine Personenbeförderung und eine Güterbeförderung durchgeführt hat. In dem Feld 10a (das nur von Mitgliedern des Fahrpersonals von Fahrzeugen im Personenverkehr ausgefüllt wird) ist „10 h“ oder „11 h“ je nach der gewählten Regelung der Tagesruhezeit des Mitglieds des Fahrpersonals einzutragen.

Anmerkung 2

In dem Feld neben der Nummer 12 bedeutet die Eintragung von zwölf Stunden ununterbrochener Ruhezeit vor der Dienstaufnahme, daß der Fahrer seine Arbeit am Vorabend um 19 Uhr beendet hat. Wenn man zu den im Feld zu Nummer 4 eingetragenen sieben Stunden die fünf Stunden des Vorabends zwischen 19 und 24 Uhr hinzuzählt, erhält man eine Gesamtsumme von zwölf Stunden.

e) Wochenbericht

A. Familienname und Vorname(n) des Mitglieds des Fahrpersonals:

B. **WOCHENBERICHT**

C. Vom bis einschließlich 19.....

D. Tage des Wochenzeitraums										
E. Tageskontrollblatt Nr.										J. Summe im Wochenzeitraum
F. 										
Dauer der beruflichen Tätigkeiten	G. 									
	Ha. 									
	Hb. 									
	I. G + Ha + Hb									

K. Bemerkungen:

.....

.....

L. Datum der letzten wöchentlichen Ruhezeit:

M. Unterschrift des Mitglieds des Fahrpersonals:

N. Unterschrift des Arbeitgebers:

Buchnummer:

UNTERZEICHNUNGSPROTOKOLL

Im Zeitpunkt der Unterzeichnung des Europäischen Übereinkommens über die Arbeit des im internationalen Straßenverkehr beschäftigten Fahrpersonals sind die hierzu gehörig befugten Unterzeichneten wie folgt übereingekommen:

Die Vertragsparteien erklären, daß dieses Übereinkommen den Bestimmungen nicht vorgreift, die gegebenenfalls zu einem späteren Zeitpunkt in bezug auf die Arbeitszeit und die Dauer des Arbeitstages ausgearbeitet werden können.

Zu Artikel 4 des Übereinkommens

Artikel 4 Absatz 1 bedeutet nicht, daß Fahrverbote für bestimmte Tage oder Stunden, die in dem Staat, wo das Fahrzeug zugelassen ist, für bestimmte Fahrzeugklassen in Kraft sind, außerhalb dieses Staates auf das die Beförderung durchführende Fahrzeug angewendet werden können. Artikel 4 Absatz 2 hindert keine Vertragspartei daran, in ihrem Hoheitsgebiet die Einhaltung ihrer innerstaatlichen Rechtsvorschriften zu verlangen, welche den Verkehr bestimmter Fahrzeugklassen an bestimmten Tagen oder Stunden verbieten.

Jede Vertragspartei, die eine Sondervereinbarung nach Artikel 4 Absatz 2 des Übereinkommens getroffen hat und die Durchführung internationaler Beförderungen, deren Ausgangs- und Endpunkt auf dem Hoheitsgebiet der Vertragsparteien dieser Sondervereinbarung liegen, durch Fahrzeuge genehmigt, die im Hoheitsgebiet eines Staates zugelassen sind, der Vertragspartei des Übereinkommens ist, aber nicht Vertragspartei der genannten Sondervereinbarung, kann als Bedingung zum Abschluß von ein- oder mehrseitigen Übereinkünften zur Genehmigung solcher Fahrten fordern, daß das Fahrpersonal, das diese Fahrten durchführt, auf dem Gebiet der Ver-

tragsparteien der Sondervereinbarung deren Bestimmungen zu beachten hat.

Zu Artikel 12 des Übereinkommens

Die Unterzeichneten verpflichten sich, nach Inkrafttreten des Übereinkommens die Aufnahme einer Klausel zur Änderung des Übereinkommens zu erörtern, durch welche die Verwendung von im Fahrzeug angebrachten Kontrollgeräten geprüfter Typen vorgeschrieben wird, die das persönliche Kontrollbuch soweit wie möglich ersetzen sollte.

Zu Artikel 14 des Übereinkommens

Die Vertragsparteien erkennen an, daß es wünschenswert ist,

- daß jede Vertragspartei geeignete Maßnahmen trifft, um Verstöße gegen das Übereinkommen ahnden zu können, und zwar nicht nur, wenn sie in ihrem eigenen Hoheitsgebiet begangen werden, sondern auch, wenn sie im Hoheitsgebiet eines anderen Staates während einer Fahrt mit einem Fahrzeug im internationalen Straßenverkehr begangen werden, das sie zugelassen hat;
- daß sie einander bei der Ahndung von Verstößen unterstützen.

Zur Anlage des Übereinkommens

Abweichend von Absatz 4 der allgemeinen Bestimmungen im Anhang zu diesem Übereinkommen fordert die Schweiz nicht, daß die Arbeitgeber den Wochenbericht des persönlichen Kontrollbuchs unterschreiben.

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

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