

Bilaga 4
(översättning)Rekommendation (nr 161) om arbetstider och viloperioder
inom vägtransportområdet

Internationella arbetsorganisationens allmänna konferens som har sammankallats till Genève av styrelsen för internationella arbetsbyrå och samlats där den 6 juni 1979 till sitt sextiofemte möte,

som har beslutat anta vissa förslag om arbetstider och viloperioder inom vägtransportområdet, en fråga som utgör den femte punkten på mötets dagordning,

och som har fastställt att dessa förslag skall ta formen av en rekommendation,

antar denna den tjugosjunde dagen i juni månad år nittonhundrasjuttionio följande rekommendation, som kan kallas 1979 års rekommendation om arbetstider och viloperioder (vägtransportområdet):

I. Tillämpningsområde

1. Denna rekommendation tillämpas på löntagare som arbetar i motorfordon som används förvärvsmässigt för inrikes eller internationella gods- eller persontransporter på väg om de är anställda i företag som antingen utför transporter för andras räkning eller transporterar gods eller personer för egen räkning och de

- a) arbetar som förare;
- b) arbetar som förarbiträden, medhjälpare, konduktörer eller på annat sätt deltar i en vägtransport och utför arbete med fordonet, dess passagerare eller last.

2. Avsnitten II och VII-IX i denna rekommendation, liksom i relevanta delar av avsnitten X-XII, tillämpas också på ägare av motorfordon som används förvärvsmässigt för vägtransporter och på icke avlönade medlemmar av ägarnas familjer när de

arbetar i sådan egenskap som anges under a) eller b) i punkt 1 i denna rekommendation.

3. 1) Från tillämpningen av denna rekommendation eller vissa av dess bestämmelser kan behörig myndighet eller organ i varje land medge undantag i fråga om personer som för eller följer med fordon, vilka används för

a) transporter i tätorter eller vissa typer av sådana transporter, med hänvisning till särskilda tekniska driftförhållanden och lokala förhållanden;

b) transporter som utförs av företag inom jordbruket eller skogsbruket, i den mån dessa sker med traktorer eller andra fordon som är avsedda för avgränsad användning inom jordbruket eller skogsbruket och som enbart används för dessa företags verksamhet;

c) transporter av sjuka och skadade personer samt transporter för räddnings-, bärgnings- eller brandförsvärsändamål;

d) transporter för försvarsändamål och polistjänst samt - i den mån transportererna inte konkurrerar med transporter som utförs av transportföretag för andras räkning - transporter för andra viktiga offentliga ändamål;

e) transporter med taxi;

f) transporter som - med hänsyn till den typ av fordon som används, fordonens passagerar- eller godskapacitet, deras begränsade färdvägar eller deras högsta tillåtna hastighet - inte kan anses kräva särskilda bestämmelser om körtider och viloperioder.

2) Behörig myndighet eller organ i varje land bör fastställa lämpliga normer beträffande arbetstider och viloperioder för sådana personer som undantas från tillämpningen av denna rekommendation eller vissa av dess bestämmelser med stöd av 1) i denna punkt.

II. Samråd med arbetsgivare och arbetstagare

4. Berörda representativa arbetsgivare- och arbetstagareorganisationer bör höras av den behöriga myndigheten eller det behöriga organet i varje land innan beslut fattas i frågor som berörs av bestämmelserna i denna rekommendation.

III. Definition av begreppet arbetstid

5. Med begreppet "arbetstid" avses i denna rekommendation den tid som de personer som anges i punkt 1 i denna rekommendation använder för

- a) körning och annat arbete under färd med fordonet;
- b) hjälparbeten i förbindelse med fordonet, dess passagerare eller dess last.

6. Perioder som endast innebär närvaro eller beredskap antingen i fordonet eller på arbetsstället, men utan att arbetstagarna fritt kan disponera sin tid - liksom sådan tid som efter överenskommelse mellan berörda arbetsgivare- och arbetstagarorganisationer används för utbildning och fortbildning - får betraktas som arbetstid i en utsträckning som fastställs i varje land av behörig myndighet eller organ, genom kollektivavtal eller på annat sätt som är förenligt med nationell praxis.

IV. Normal arbetstid

A. Normal_veckoarbetstid

7. Normal arbetstid - dvs. den tid beträffande vilken nationella bestämmelser om övertid inte tillämpas - bör inte överstiga 40 timmar per vecka.

8. Den normala veckoarbetstiden enligt punkt 7 i denna rekommendation får införas successivt och i etapper.

9. 1) I fråga om fjärrtransporter eller andra slag av transporter för vilka den i punkt 7 angivna normen inte skulle vara möjlig att tillämpa inom ramen för en vecka får normen tillämpas som ett genomsnitt för en period om högst fyra veckor.

2) Behörig myndighet eller organ i varje land bör fastställa det högsta antalet veckoarbetstimmar när den norm som avses i punkt 7 tillämpas som ett genomsnitt med stöd av 1) i denna punkt.

B. Normal dygnsarbetstid

10. Normal arbetstid enligt definitionen i punkt 7 i denna rekommendation bör inte överstiga ett genomsnitt av åtta timmar per dygn.

11. 1) Då den normala veckoarbetstiden är ojämnt fördelad över veckans olika dagar, bör den normala arbetstiden inte överskrida tio timmar per dygn.

2) Då den normala dygnsarbetstiden innefattar avsevärda perioder av enbart närvaro eller beredskap eller avbrott i arbetet eller då det är nödvändigt för att göra det möjligt för fordonets besättning att nå fram till en lämplig plats för vila, får den övre gräns som anges under 1) i denna punkt överstiga tio men inte tolv timmar per dygn.

V. Högsta tillåtna sträckarbetstid

12. 1) Varje löntagare bör ha rätt till en rast efter en sammanhängande arbetstid om fem timmar, varvid med arbetstid menas vad som sägs i punkt 5 i denna rekommendation.

2) Längden av den rast som avses under 1) i denna punkt och, om så är lämpligt, det sätt på vilket rasten får delas upp, bör fastställas av behörig myndighet eller organ i varje land.

VI. Arbetstidens förläggning

13. 1) Behörig myndighet eller organ i varje land bör för olika branscher inom vägtransportområdet föreskriva det högsta tillåtna antal timmar som får förflyta mellan två på varandra följande perioder av dygnsvila.

2) Arbetstiden får inte förläggas så att den period av dygnsvila som arbetstagaren har rätt till minskas.

VII. Körtid

14. 1) Ingen förare bör tillåtas att föra ett fordon mer än fyra timmar i sträck utan rast.

2) Behörig myndighet eller organ i varje land kan, med hänsyn till särskilda nationella förhållanden, medge att den tid som avses under 1) i denna punkt får överskridas med högst en timme.

3) Längden av den rast som avses under 1) denna punkt och, om så är lämpligt, det sätt på vilket rasten får delas upp, bör bestämmas av behörig myndighet eller organ i varje land.

4) Behörig myndighet eller organ i varje land får ange fall, då bestämmelserna i denna punkt inte skall tillämpas på sådana förare som får tillräckliga raster antingen genom uppehåll som är fastlagda i turlista eller genom arbetets oregelbundna karaktär.

15. Den högsta tillåtna sammanlagda körtiden - inberäknat övertid - bör varken överstiga nio timmar per dygn eller 48 timmar per vecka.
16. Den sammanlagda körtiden enligt punkt 15 i denna rekommendation får beräknas som ett genomsnitt för en period om högst fyra veckor.
17. Den sammanlagda körtiden enligt punkt 15 i denna rekommendation kan minskas när det gäller sådan transportverksamhet som utförs under särskilt svåra förhållanden. Behörig myndighet eller organ i varje land får ange vilka verksamheter detta gäller och fastställa vilken sammanlagda körtid som skall tillämpas i fråga om de förare som berörs.

VIII. Dygnsvila

18. För personer som anges i punkterna 1 och 2 i denna rekommendation bör dygnsvilan under varje 24-timmarsperiod, räknat från arbetsdagens början, utgöra minst elva timmar i följd.
19. Dygnsvilan får beräknas som ett genomsnitt för perioder, vars längd fastställs av behörig myndighet eller organ i varje land. Dygnsvilan bör dock aldrig understiga åtta timmar.
20. Under förutsättning att bestämmelserna om minsta tid i punkterna 18 och 19 i denna rekommendation iakttas, får behörig myndighet eller organ i varje land föreskriva olika längd för dygnsvila beroende på om det är fråga om persontransporter eller godstransporter och om vilan sker i hemmet eller på annan plats.
21. Behörig myndighet eller organ i varje land får medge undantag från bestämmelserna i punkterna 18 och 19 i denna rekommendation om dygnsvilans längd och sättet att ta ut

viloperioderna när det gäller transporter med fordon som är bemannade med två förare eller fordon som transporteras med färja eller tåg.

22. Fordonsbesättningen bör inte åläggas att under dygnsvilan stanna kvar i eller i närheten av fordonet, om besättningen har vidtagit nödvändiga åtgärder för att trygga fordons och lastens säkerhet.

IX. Veckovila

23. Veckovilan bör utgöra minst 24 timmar i följd och föregås eller följas av dygnsvila.

24. Veckovilan bör, i möjligaste mån, sammanfalla med en söndag eller med traditionella och sedvanliga vilodagar och det bör vara möjligt att under en viss period tillbringa viloperioden i hemmet ett visst antal gånger som fastställs av behörig myndighet eller organ i varje land.

25. Vid transporter i fjärrtrafik bör det vara möjligt att lägga samman perioder av veckovila under två på varandra följande veckor eller, i fall där det kan anses lämpligt, under en längre tidsperiod som fastställs av behörig myndighet eller organ i varje land.

X. Undantag och övertid

26. 1) Behörig myndighet eller organ i varje land kan - dock endast om det behövs för att utföra oundgängligt arbete - som tillfälligt undantag medge förlängning av den arbetstid och den körtid samt minskning av de viloperioder som anges i de föregående punkterna i denna rekommendation

a) vid olycksfall, fordonshaveri, oförutsedd försening, drift- eller trafikstörning;

b) i fall av force majeure;

c) om det är absolut nödvändigt för att trygga utövningen av allmännyttig tjänst.

2) Under förutsättning att trafiksäkerheten inte åsidosätts kan behörig myndighet eller organ i varje land också medge förlängning av de arbetstider och körtider samt minskning av de viloperioder som anges i de föregående punkterna i denna rekommendation, om det är nödvändigt för att en fordonbesättning skall kunna nå en lämplig uppställningsplats eller sitt slutmål.

27. Behörig myndighet eller organ i varje land kan utfärda bemyndiganden att tillfälligtvis utsträcka den normala arbetstiden i händelse av extraordinär arbetsbelastning.

28. Alla arbetstimmar utöver normal arbetstid bör betraktas som övertidsarbete och som sådant betalas efter en högre lönesats än vanligt eller kompenseras på annat sätt i enlighet med nationell lagstiftning eller kollektivavtal eller på annat sätt som är förenligt med nationell praxis.

XI. Kontrollåtgärder

29. Behörig myndighet eller organ i varje land bör

a) meddela föreskrifter om en individuell kontrollbok och villkoren för dess utfärdande, dess innehåll samt om det sätt på vilket den skall föras av förarna;

b) fastställa en procedur för anmälan av den arbetstid som tagits ut med stöd av punkt 26 i denna rekommendation och de omständigheter som har motiverat arbetstidsuttaget;

c) fastställa en procedur för bemyndiganden enligt punkt 27 i denna rekommendation och vilket antal timmar bemyndigandet får avse beroende på transportverksamhetens art och metoden för beräkning av arbetstiden.

30. Varje arbetsgivare bör

a) föra anteckningar om arbetstider och viloperioder för varje anställd som omfattas av denna rekommendation på det sätt som har godkänts av behörig myndighet eller organ i varje land;

b) ställa dessa anteckningar till kontrollmyndigheternas förfogande på det sätt som föreskrivs av behörig myndighet eller organ i varje land.

31. De traditionella kontrollmedel som anges i punkterna 29 och 30 i denna rekommendation bör - om detta visar sig nödvändigt för vissa transportslag - i möjligaste mån ersättas av eller kompletteras med moderna medel, t.ex. färdskrivare, enligt regler som fastställs av behörig myndighet eller organ i varje land.

32. Behörig myndighet eller organ i varje land bör meddela föreskrifter om

a) ett tillfredsställande inspektionssystem med kontroller vid företagen och på vägarna;

b) lämpliga påföljder för överträdelser av bestämmelserna.

XII. Medel och metoder för tillämpningen

33. 1) Bestämmelserna i denna rekommendation kan göras tillämpliga genom lagstiftning, kollektivavtal, skiljedomsförfarande, en kombination av dessa metoder eller på annat lämpligt sätt som är förenligt med nationell praxis, med hänsyn tagen till nationella förhållanden och behoven inom varje transportslag.

2) De bestämmelser i denna rekommendation som har direkt betydelse för trafiksäkerheten, nämligen de som rör högsta tillåtna sammanhängande arbetstid, körtid och dygnsvila samt kontrollåtgärder, bör företrädesvis göras tillämpliga genom lagstiftning.