

**Karayolu Taşımacılığında alışma Saatleri ve Dinlenme Sürelerine İlişkin 153 Sayılı Sözleşme'nin Onaylanması Hakkında Karar Karar Sayısı: 2003/6250 Bakanlar Kurulundan:**

**Milletlerarası Sözleşme**  
**Resmi Gazete**  
**02.11.2003 Pazar**  
**Sayı: 25277 (Asıl)**

15/7/2003 tarihli ve 4933 sayılı Kanunla onaylanması uygun bulunan ekli "Karayolu Taşımacılığında alışma Saatleri ve Dinlenme Sürelerine İlişkin 153 Sayılı Sözleşme"nin onaylanması; Dışışleri Bakanlığı'nın 18/9/2003 tarihli ve EGY/372570 sayılı yazısı üzerine, 31/5/1963 tarihli ve 244 sayılı Kanunun 3 üncü maddesine göre, Bakanlar Kurulu'nca 6/10/2003 tarihinde kararlaştırılmıştır.

Ahmet Necdet SEZER  
CUMHURBAŐKANI

Recep Tayyip ERDOğAN  
Başbakan

|  |  |   |                                |
|--|--|---|--------------------------------|
| A.GL<br>Dışışleri Bak. ve<br>Başb.Yrd.          | A.ŐENER<br>Devlet Bak.ve<br>Başb.Yrd.          | M.A.ŐAHİN<br>Devlet Bak.ve<br>Başb.Yrd. | B.ATALAY<br>Devlet Bakanı      |
| A.BABACAN<br>Devlet Bakanı                       | M.AYDIN<br>Devlet Bakanı                       | G.AKŐIT<br>Devlet Bakanı                | K.TÜZMEN<br>Devlet Bakanı      |
| C.IEK<br>Adalet Bakanı                         | A.AKSU<br>Milli Savunma<br>Bakanı V.           | A.AKSU<br>İçişleri Bakanı               | K.UNAKITAN<br>Maliye Bakanı    |
| H.ÇELİK<br>Milli Eğitim Bakanı                   | Z.ERGEZEN<br>Bayındırlık ve<br>İskan Bakanı    | R.AKDAğ<br>Sağlık Bakanı                | B.YILDIRIM<br>Ulaştırma Bakanı |
| S.GÜÇLÜ<br>Tarım ve Köyişleri<br>Bakanı          | M.BAŐESGİOęLU<br>alışma ve Sos.Gv.<br>Bakanı | A.COŐKUN<br>Sanayi ve Ticaret<br>Bakanı |                                |
| M.H.GÜLER<br>Enerji ve Tabii<br>Kaynaklar Bakanı | E.MUMCU<br>Kültür ve Turizm<br>Bakanı          | O.PEPE<br>evre ve Orman<br>Bakanı      |                                |

**153 Sayılı Sözleşme**

**Karayolu Taşımacılığında alışma Saatleri ve Dinlenme Sürelerine İlişkin Sözleşme**

Uluslararası alışma rgt Yönetim Kurulu tarafından Cenevre'de toplantıya çağrılan ve 6 Haziran 1979 tarihinde toplanan Uluslararası alışma rgt Genel Konferansı altmış beşinci oturumunda,

Oturum gündeminin beşinci maddesini oluşturan, karayolu taşımacılığında

çalışma ve dinlenme sürelerine ilişkin çeşitli önerilerin kabulüne karar verdikten sonra,

Bu önerilerin uluslararası bir Sözleşme biçimini almasına karar vererek,

Çalışma ve Dinlenme Süreleri (Karayolu Taşımacılığı) Sözleşmesi, 1979 olarak adlandırılacak olan aşağıdaki Sözleşmeyi bin dokuz yüz yetmiş dokuz yılının Haziran ayının bu yirmi yedinci gününde kabul etmiştir:

### **Madde 1**

1. Bu Sözleşme, üçüncü taraflar için taşımacılık yapan işletmelerin veya kendi adına yük veya yolcu taşıma işleri yapan işletmelerin, ulusal ya da uluslararası karayolu ile yük veya yolcu taşıma işlerinde profesyonel olarak kullanılan motorlu araçlarında ücretli olarak çalışan sürücülere uygulanır.

2. Bu Sözleşme aksine bir hüküm içermiyor ise, karayolu taşımacılığını meslek edinmiş motorlu araç sahiplerine ve sürücü olarak çalıştıkları zamanlarda onların ücretsiz çalışan aile bireyelerine uygulanır.

### **Madde 2**

1. Her ülkenin yetkili makam ya da kuruluşu, aşağıdaki işleri yapan araçlarda çalışan sürücüleri bu Sözleşme hükümlerinin veya bazı hükümlerinin kapsamı dışında tutabilir:

a) yerel koşullar ve özel teknik çalışma koşulları nedeniyle kent taşımacılığı veya kent taşımacılığının bazı biçimleri,

b) traktörler veya yerel tarım ve ormancılık faaliyetlerine tahsis edilen diğer araçlar tarafından yapıldığı sürece ve münhasıran bu işletmelerin işleri için kullanılmak kaydıyla, tarım veya ormancılık işletmelerinin taşıma işleri,

c) hasta ve yaralı taşıma, kurtarma ve tahliye amaçlı taşıma ve itfaiye hizmetlerinin ulaşımı,

d) polis hizmetleri ve ulusal savunma amaçlı taşıma ve üçüncü taraflar için taşımacılık yapan işletmelerle rekabete girmemek koşuluyla, diğer temel kamu hizmetlerini yerine getirmek amacıyla yapılan taşıma,

e) taksi ile yapılan taşıma, veya

f) kullanılan araç türü, araçların yolcu veya yük taşıma kapasitesi, sınırlı güzergahları veya izin verilen azami hız nedeniyle çalışma ve dinlenme sürelerine ilişkin özel düzenleme yapılmasını gerektirmediği öngörülen taşıma işleri.

2. Her Ülkenin yetkili makam ya da kuruluşu, bu maddenin 1. paragrafı gereğince, bu Sözleşme hükümlerinin veya bu hükümlerin bazılarının uygulanma kapsamı dışında bırakılan sürücülerin çalışma ve ürelerine ilişkin uygun standartlar belirler.

### **Madde 3**

Bu Sözleşme hükümlerinin kapsadığı herhangi bir konuda karar alınmadan önce, her ülkenin yetkili makam ya da kuruluşu tarafından temsil yetkisine sahip ilgili işçi ve işveren kuruluşları ile danışmalarda bulunacaktır.

### **Madde 4**

1. Bu Sözleşmenin uygulanması bakımından "çalışma süreleri" deyimi ücretle çalışan sürücülerin

a) aracın çalışır durumda olduğu sürede araç kullanarak ve diğer işler yaparak, ve

b) araçla, yolcuları veya yüküyle ilgili yardımcı işler yaparak geçirdikleri süre anlamına gelir.

2. Sürücülerin araçta veya işyerinde hazır durumda bekleyip iş yapmaksızın geçen ve fakat diledikleri gibi kullanma serbestliğine sahip olmadıkları süreler, her ülkenin yetkili makam ya da kuruluşları tarafından, toplu sözleşmeler veya ulusal teamüle uygun diğer yollarla belirlenen ölçüde, çalışma süreleri olarak kabul edilebilir.

#### **Madde 5**

1. Hiçbir sürücünün mola vermeksizin ve devamlı olarak dört saatten fazla araç kullanmasına izin verilmez.

2. Her ülkenin yetkili makam ya da kuruluşu, özel ulusal koşulları dikkate alarak, bu maddenin 1. paragrafında sözü geçen süreyi bir saatten fazla olmamak üzere arttırabilir.

3. Bu maddede sözü geçen molanın uzunluğu ve uygun olduğu takdirde, bu molanın ne şekilde bölünebileceği her ülkenin yetkili makam ya da kuruluşu tarafından belirlenir.

4. Her ülkenin yetkili makam ya da kuruluşu, tarifede öngörülen durmalar veya işin niteliği gereği aralıklarla yapılıyor olması nedeniyle yeterli molaya sahip sürücüler için bu madde hükümlerinin uygulanamayacağı durumları belirler.

#### **Madde 6**

1. Fazla mesai dahil, azami toplam araç kullanma süresi günde dokuz, haftada 48 saati aşamaz.

2. Bu maddenin 1. paragrafında sözü geçen toplam araç kullanma süreleri her ülkenin yetkili makam ya da kuruluşu tarafından, birkaç günün veya haftanın bir ortalaması olarak hesaplanabilir.

3. Bu maddenin 1. paragrafında sözü geçen toplam araç kullanma süreleri, taşıma işinin çok güç koşullar altında yapıldığı durumda azaltılır. Her ülkenin yetkili makam ya da kuruluşu bu işleri tanımlar ve ilgili sürücülere uygulanacak toplam araç kullanma sürelerini belirler.

#### **Madde 7**

1. Ücretle çalışan her sürücü, bu Sözleşmenin 4 üncü maddesinin 1 inci paragrafında tanımlandığı biçimde beş saatlik sürekli çalışmadan sonra bir molaya hak kazanır.

2. Bu maddenin 1 inci paragrafında sözü geçen molanın uzunluğu ve uygun olduğu takdirde, bu molanın ne şekilde bölünebileceği her ülkenin yetkili makam ya da kuruluşu tarafından belirlenir.

#### **Madde 8**

1. Sürücülerin günlük dinlenme süresi, işgününün başlamasından itibaren 24 saatlik bir süre içinde aralıksız asgari on saattir.

2. Günlük dinlenme süresi, hiçbir şekilde sekiz saatten az olmamak ve bir haftada iki defadan fazla sekiz saate indirilmemek kaydıyla her ülkenin yetkili makam ya da kuruluşu tarafından belirlenecek sürelerin ortalaması olarak hesaplanabilir.

3. Her ülkenin yetkili makam ya da kuruluşu, bu maddenin asgari sürelerle ilişkin 1 ve 2 nci paragraf hükümlerine uyulması koşuluyla, yapılan işin yolcu

veya yük taşıma işi olmasına ve dinlenme süresinin evde veya başka bir yerde kullanılmasına göre farklı uzunlukta günlük dinlenme süreleri belirleyebilir.

4. Her ülkenin yetkili makam ya da kuruluşu, iki sürücüsü olan araçlar ile bir feribot veya trenden yararlanan araçlar sözkonusu olduğunda, günlük dinlenme sürelerinin uzunluğuna ve bu dinlenme sürelerinin kullanılması usulüne ilişkin olarak, bu maddenin 1 ve 2 nci paragraf hükümlerine istisnalar getirebilir.

5. Aracın ve yükünün güvenliğini sağlayacak gerekli önlemleri almış ise, günlük dinlenme süresini kullanmakta olan sürücüden aracın içinde veya yakınında kalması istenemez.

## **Madde 9**

1. Her ülkenin yetkili makam ya da kuruluşu, işin hayati kısmının yürütülmesi için gerekli oranda olmak kaydıyla

a) kaza, bozulma, önceden tahmin edilemeyen gecikme, hizmetin durması veya trafik akışının kesintiye uğraması durumlarında,

b) mücbir sebep bulunduğu, ve

c) kamu yararına olan hizmetlerin görülmesini sağlamak için acil ve istisnai bir zorunluluk olması durumunda,

bu Sözleşmenin 5, 6, 7 ve 8 inci maddelerinde öngörülen günlük dinlenme sürelerinde azaltma yapmaya, araç kullanma ve devamlı çalışma sürelerini uzatmaya geçici istisnalar olarak izin verebilir.

2- Karayolu taşımacılığının tabi olduğu ulusal ve yerel koşullar bu Sözleşmenin 5, 6, 7, ve 8 inci maddelerinin tam olarak uygulanmasına imkan vermediği durumlarda, her ülkenin yetkili makam ya da kuruluşu, bu maddelerde öngörülen dinlenme sürelerinde azaltma yapmaya, araç kullanma ve devamlı çalışma sürelerini uzatmaya ve bu Sözleşmenin 1 inci maddesinin 2 nci paragrafi kapsamına giren sürücülere 5, 6 veya 8 inci maddelerin uygulanmasına ilişkin olarak istisnalara izin verebilir. Bu durumda ilgili üye ülke, onay belgesine ekleyeceği bir bildirimle, bu ulusal veya yerel koşulları bu paragraf gereğince izin verdiği uzatma, azaltma veya istisnalarla birlikte tarif eder. Bu durumdaki herhangi bir Üye ülke, Uluslararası Çalışma Örgütü Anasözleşmesinin 22 nci maddesi gereğince göndereceği raporlarda, bu Sözleşmenin 5, 6, 7 ve 8 inci maddelerinin daha dar veya geniş kapsamlı uygulanmasına yönelik olarak kaydedilen gelişmeleri belirtir ve müteakip bir bildirimle bu bildirimini iptal edebilir.

## **Madde 10**

1- Her ülkenin yetkili makam ya da kuruluşu,

a) bireysel kontrol belgesi düzenler ve bu belgenin verilmesine ilişkin koşulları, içeriğini ve sürücüler tarafından tutulması usulünü belirtir, ve

b) bu Sözleşmenin 9 uncu maddesi 1 inci paragrafi uyarınca çalışılan sürenin ve bu süreyi gerektiren koşulların bildirim usulünü belirler.

2- Her işveren,

a) her ülkenin yetkili makam ya da kuruluşunca kabul edilen şekle uygun olarak, İstihdam ettiği her sürücünün çalışma ve dinlenme sürelerini gösteren bir kayıt tutar, ve

b) her ülkenin yetkili makam ya da kuruluşunca belirlenen usule göre, bu kaydı denetim makamlarının incelenmesine sunar.

3- Bu maddenin 1 ve 2 nci paragraflarında sözkonusu geleneksel denetim yolları, şayet bazı ulaştırma biçimleri açısından gereklilik arz ediyor ise, her ülkenin yetkili makam ya da kuruluşuna belirlenen kurallara uygun olarak takograf gibi modern yöntemlerle mümkün olduğunca desteklenir veya ikame edilir.

#### **Madde 11**

Her ülkenin yetkili makam ya da kuruluşu

a) işletmelerde ve karayollarında gerçekleştirilecek yeterli bir teftiş sistemi sağlar ve

b) bu Sözleşme hükümlerinin ihlaline karşı uygun cezalar öngörür.

#### **Madde 12**

Toplu sözleşme veya hakem kararları ya da ulusal teamüle uygun başka usul ile yürürlüğe konulduğu durumlar hariç, bu Sözleşme hükümlerine yasa veya diğer mevzuat düzenlemeleriyle işlerlik kazandırılır.

#### **Madde 13**

Bu Sözleşme 1939 tarihli Çalışma ve Dinlenme Süreleri (Karayolu Taşımacılığı) Sözleşmesini revize eder.

#### **Madde 14**

Bu Sözleşmenin kesin onama belgeleri Uluslararası Çalışma Örgütü Genel Müdürlüğüne gönderilir ve onun tarafından kaydedilir.

#### **Madde 15**

1- Bu Sözleşme, ancak onama belgeleri Genel Müdür tarafından kaydedilmiş olan Uluslararası Çalışma Örgütü üyelerini bağlar.

2- Bu Sözleşme iki üyenin onama belgesi Genel Müdür tarafından kaydedildiği tarihten oniki ay sonra yürürlüğe girer

3- Daha sonra bu Sözleşme, onu onayan her üye için, onama belgesi kaydedildiği tarihten oniki ay sonra yürürlüğe girer.

#### **Madde 16**

1- Bu Sözleşmeyi onaylayan her üye, onu, ilk yürürlüğe girdiği tarihinden itibaren on yıllık bir süre sonunda, Uluslararası Çalışma Örgütü Genel Müdürlüğüne göndereceği ve Genel Müdürlüğün kaydedeceği bir belge ile feshedebilir. Fesih, kayıt tarihinden ancak bir yıl sonra geçerli olur.

2- Bu Sözleşmeyi onamış olup da onu bundan önceki fıkrada sözü edilen on yıllık sürenin bitiminden itibaren bir yıl süresince bu madde gereğince feshetmek seçeneğini kullanmayan her üye yeniden on yıllık, bir süre için bağlanmış olur ve bundan sonra bu Sözleşmeyi, her on yıllık süre bitiminde, bu maddenin içerdiği koşullar içinde feshedebilir.

#### **Madde 17**

1- Uluslararası Çalışma Örgütü Genel Müdürü, Örgüt üyeleri tarafından kendisine bildirilen bütün onama ve fesihlerin kaydedildiğini Uluslararası Çalışma Örgütü'nün bütün üyelerine duyurur.

2- Genel Müdür, kendisine gönderilen Sözleşmenin ikinci onama belgesinin kaydedildiğini Örgüt üyelerine duyururken bu Sözleşme'nin yürürlüğe gireceği tarih hakkında örgüt üyelerinin dikkatini çeker.

## Madde 18

Uluslararası Çalışma Örgütü Genel Müdürü, yukarıdaki maddeler gereğince, kaydetmiş olduğu bütün onama ve fesihlere ilişkin tam bilgileri, Birleşmiş Milletler Antlaşmasının 102 nci maddesi uyarınca kaydedilmek üzere, Birleşmiş Milletler Genel Sekreterine ulaştıracaktır.

## Madde 19

Uluslararası Çalışma Örgütü Yönetim Kurulu, gerekli gördüğü zaman bu Sözleşmenin uygulanması hakkındaki bir raporu Genel Konferansa sunar ve onun tamamen veya kısmen değiştirilmesi konusunun Konferans gündemine alınması gereği hakkında karar verir.

## Madde 20

1- Konferansın bu Sözleşmeyi tamamen veya kısmen değiştiren yeni bir Sözleşme kabul etmesi halinde ve yeni Sözleşme aksini öngörmediği takdirde:

a) değiştirici yeni Sözleşmenin bir üye tarafından onanması durumu, yukarıdaki 9 uncu madde dikkate alınmaksızın ve değiştirici yeni Sözleşme yürürlüğe girmiş olmak kayıt ve şartı ile, bu Sözleşmenin derhal ve kendiliğinden feshini gerektirir.

b) değiştirici yeni Sözleşmenin yürürlüğe girmesi tarihinden itibaren bu Sözleşme üyelerin onamasına açık bulundurulamaz.

2- Bu Sözleşme, onu onayıp ta Değiştirici Sözleşmeyi onamamış bulunan üyeler için her halde şimdiki şekil ve içeriğiyle geçerli olmaya devam eder.

## Madde 21

Bu Sözleşmenin Fransızca ve İngilizce metinleri aynı şekilde muteberdir.

## Convention No. 153

### Convention concerning Hours of Work and Rest Periods

#### in Road Transport

The General Conference of the International Labour Organisation,

Having been convened at Geneva by the Governing Body of the International

Labour Office and having met in its Sixty-fifth Session on 6 June 1979,  
and

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

Having determined that these proposals shall take the form of an international Convention, adopts this twenty-seventh day of June of the year one thousand nine hundred and seventy-nine the following Convention, which may be cited as the Hours of Work and Rest Periods (Road Transport) Convention, 1979;

#### Article 1

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

professionally in the internal or international transport by road of goods or passengers.

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

## Article 2

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

(a) urban transport or certain types of urban transport, by reference to the particular technical operating conditions involved and to local conditions;

(b) transport by agricultural or forestry undertakings in so far as such transport is carried out by means of tractors or other vehicles assigned to local agricultural or forestry activities and is used exclusively for the work of such undertakings;

(c) transport of sick and injured persons, transport for rescue or salvage work and transport for fire-fighting services;

(d) transport for the purpose of national defence and police services and, in so far as it is not in competition with that effected by undertakings engaged in transport for third parties, transport for the purpose of other public authority essential services;

(e) transport by taxi; or

(f) transport which, by reason of the type of vehicle used, the passenger or goods capacity of the vehicles, their limited routes or their maximum authorised speed, can be considered as not requiring special regulations concerning driving time and rest periods.

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

## Article 3

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

## Article 4

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

(a) driving and other work during the running time of the vehicle; and

(b) subsidiary work in connection with the vehicle, its passengers or its load.

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

## Article 5

1. No driver shall be allowed to drive continuously for more than four hours without a break.
2. The competent authority or body in each country, taking into account particular national conditions, may authorise the period referred to in paragraph 1 of this Article to be exceeded by not more than one hour.
3. The length of the break referred to in this Article and, as appropriate, the way in which the break may be split shall be determined by the competent authority or body in each country.
4. The competent authority or body in each country may specify cases in which the provisions of this Article are inapplicable because drivers have sufficient breaks as a result of stops provided for in the timetable or as a result of the intermittent nature of the work.

## Article 6

1. The maximum total driving time, including overtime, shall exceed neither nine hours per day nor 48 hours per week.
2. The total driving times referred to in paragraph 1 of this Article may be calculated as an average over a number of days or weeks to be determined by the competent authority or body in each country.
3. The total driving times referred to in paragraph 1 of this Article shall be reduced in the case of transport activities carried out in particularly difficult conditions. The competent authority or body in each country shall define these activities and determine the total driving times to be applied in respect of the drivers concerned.

## Article 7

1. Every wage-earning driver shall be entitled to a break after a continuous period of five hours of work as defined in Article 4, paragraph 1, of this Convention.
2. The length of the break referred to in paragraph 1 of this Article and, as appropriate, the way in which the break may be split shall be determined by the competent authority or body in each country.

## Article 8

1. The daily rest of drivers shall be at least ten consecutive hours during any 24-hour period starting from the beginning of the working day.
2. The daily rest may, be calculated as an average over periods to be determined by the competent authority or body in each country: Provided that the daily rest shall in no case be less than eight hours and shall not be reduced to eight hours more than twice a week.
3. The competent authority or body in each country may provide for daily rest periods of different duration according to whether passenger or goods transport is involved and to whether the rest is taken at home or elsewhere, on condition that the provisions of paragraphs 1 and 2 of this Article concerning the minimum number of hours are observed.
4. The competent authority or body in each country may provide for exceptions to the provisions of paragraphs 1 and 2 of this Article as regards the duration of the daily rest periods and the manner of taking such rest periods in the cases of vehicles having a crew of two drivers and of vehicles



using a ferry-boat or a train.

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

#### Article 9

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

(a) in case of accident, breakdown, unforeseen delay, dislocation of service or interruption of traffic;

(b) in case of force majeure; and

(c) in case of urgent and exceptional necessity for ensuring the work of services of public utility.

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

#### Article 10

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

(a) provide for an individual control book and prescribe the conditions of its issue, its contents and the manner in which it shall be kept by the drivers; and

(b) lay down a procedure for notification of the hours worked in accordance with Article 9, paragraph 1, of this Convention and the circumstances justifying them.

2. Each employer shall-

(a) keep a record, in a form approved by the competent authority or body in each country, indicating the hours of work and of rest of every driver employed by him; and

(b) place this record at the disposal of the supervisory authorities in a manner determined by the competent authority or body in each country.

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

## Article 11

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

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

## Article 12

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

## Article 13

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

## Article 14

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

## Article 15

1. This Convention shall be binding only upon those Members of the International Labour Organisation whose ratifications have been registered with the Director-General.
2. It shall come into force twelve months after the date on which the ratifications of two Members have been registered with the Director-General.
3. Thereafter, this Convention shall come into force for any Member twelve months after the date on which its ratification has been registered.

## Article 16

1. A Member which has ratified this Convention may denounce it after the expiration of ten years from the date on which the Convention first comes into force, by an act communicated to the Director-General of the International Labour Office for registration. Such denunciation shall not take effect until one year after the date on which it is registered.
2. Each Member which has ratified this Convention and which does not, within the year following the expiration of the period of ten years mentioned in the preceding paragraph, exercise the right of denunciation provided for in this Article, will be bound for another period of ten years and, thereafter, may denounce this Convention at the expiration of each period of ten years under the terms provided for in this Article.

## Article 17

1. The Director-General of the International Labour Office shall notify all Members of the International Labour Organisation of the registration of all ratifications and denunciations communicated to him by the Members of the Organisation.
2. When notifying the Members of the Organisation of the registration of the second ratification communicated to him, the Director-General shall draw

the attention of the Members of the Organisation to the date upon which the Convention will come into force.

#### Article 18

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

#### Article 19

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

#### Article 20

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

(a) the ratification by a Member of the new revising Convention shall ipso jure involve the immediate denunciation of this Convention, notwithstanding the provisions of Article 16 above, if and when the new revising Convention shall have come into force;

(b) as from the date when the new revising Convention comes into force this Convention shall cease to be open to ratification by the Members.

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

#### Article 21

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