

## Forslag

til

### Lov om ændring af lov om almindelig arbejderbeskyttelse.

(Køre- og hviletid i international vejtransport).

FremSAT den 1. marts 1974 af *arbejdsministeren*.

#### § 1.

I lov om almindelig arbejderbeskyttelse, jfr. lovbekendtgørelse nr. 297 af 4. juli 1968, som ændret ved lov nr. 216 af 19. maj 1971 og ved lov nr. 153 af 31. marts 1973 foretages følgende ændringer:

1. § 1, stk. 2, *litra f*, 1. pkt., affattes således:

„f) § 8 a, § 31, stk. 5 og § 34 a (international vejtransport) finder anvendelse på førere og besætningsmedlemmer, uanset om de er beskæftiget i en arbejdsgivers tjeneste.“

2. § 3, stk. 7, affattes således:

„Stk. 7. I det omfang, hvori det nærmere er fastsat, har også arbejderne ansvar for overholdelsen af lovens bestemmelser, jfr. § 6, § 7, § 8 a, § 13, nr. 9 og 11, § 28, stk. 2, § 31, stk. 4 og 5, og § 34 a.“

3. Efter § 8 indsættes:

„§ 8 a. For international vejtransport, herunder for kørsel i udlandet, kan arbejdsministeren efter forhandling med justitsministeren, direktøren for arbejdstilsynet og arbejdsrådet fastsætte regler om køretøjernes bemanning, og de betingelser, som

skal opfyldes af førere af køretøjerne, herunder regler om mindstealder.“

4. § 31, stk. 5, affattes således:

„Stk. 5. For international vejtransport, herunder for kørsel i udlandet, kan arbejdsministeren efter forhandling med justitsministeren, direktøren for arbejdstilsynet og arbejdsrådet fastsætte regler om daglige hvileperioder og om maksimalt tilladelige kørselsperioder for førere og besætningsmedlemmer på køretøjerne. Der kan endvidere fastsættes regler om kontrolbøger og kontrolapparater til optegnelse af arbejdstider, hvile- og kørselsperioder m.v.“

5. § 34 a affattes således:

„§ 34 a. For international vejtransport, herunder for kørsel i udlandet, kan arbejdsministeren efter forhandling med justitsministeren, direktøren for arbejdstilsynet og arbejdsrådet fastsætte regler om den ugentlige hvileperiode for førere og besætningsmedlemmer på køretøjerne.“

#### § 2.

Loven træder i kraft ved bekendtgørelsen i Lovtidende.

## *Bemærkninger til lovforslaget.*

### *Almindelige bemærkninger.*

Lov nr. 226 af 11. juni 1954 om almindelig arbejderbeskyttelse (Folketingstidende 1953-54, sp. 37, 192, 5643 og 5973, tillæg A, sp. 53, tillæg B, sp. 737 og 1141 og tillæg C, sp. 833, 907 og 937) er bekendtgjort ved lovbekendtgørelse nr. 297 af 4. juli 1968. De mellemliggende lovændringer er ikke medtaget her, da disse er uden betydning for nærværende lovforslag.

Lov om almindelig arbejderbeskyttelse er senest ændret ved lov nr. 216 af 19. maj 1971 og lov nr. 153 af 31. marts 1973 om ændring af forskellige bestemmelser om arbejderbeskyttelse (Folketingstidende 1970-71, FF sp. 2181, 4110, 5999 og 6168, tillæg A, sp. 2149, tillæg B, sp. 1537, tillæg C, sp. 763 og Folketingstidende 1972-73, FF sp. 2252, 2829, 5051 og 5121, tillæg A, sp. 3409, tillæg B, sp. 1105 og tillæg C, sp. 1223).

Lovforslaget tager sigte på Danmarks tiltrædelse af den europæiske overenskomst af 1. juli 1970 om arbejdet for besætninger på køretøjer i international vejtransport (AETR). Overenskomsten er optrykt som bilag 2 til dette lovforslag.

Der er to gange tidligere foretaget ændringer i almindelig lov om arbejderbeskyttelse med henblik herpå, senest i forbindelse med lovrevisionen 1970-71, jfr. lov nr. 216 af 19. maj 1971.

Som følge af de ændringer, som overenskomsten undergik i de sidste faser før undertegnelsen, er der ikke på alle punkter tilvejebragt den fornødne hjemmel i dansk lovgivning for ratifikation, bl. a. fordi det dengang ikke var ganske afklaret, om hjemlen til visse af overenskomstens bestemmelser mest hensigtsmæssigt burde indpasses i anden lovgivning end arbejderbeskyttelseslovgivningen.

På et møde i EF-rådets transportgruppe den 18. juli 1973 var der enighed om, at det er ønskeligt, at EF-landene foretager samtidig ratifikation, og at dette bør ske snarest.

Man må påregne, at den fælles ratifikation vil finde sted i foråret 1974. Overenskomsten træder i kraft den 180. dag efter at det nødvendige antal ratifikationsdokumenter er deponeret, jfr. artikel 16.

Gennemføres lovforslaget, vil man fra dansk side tiltræde overenskomsten, om muligt i forbindelse med den fælles EF-ratifikation.

De regler, der påregnes fastsat i medfør af bestemmelserne i lovforslaget vil praktisk taget svare til regler, der allerede gælder ved kørsel i EF-landene.

Ved forordning 514/72 af 28. februar 1972 ændres forordning 543/69 om harmonisering af sociale bestemmelser inden for landevejstransporten med henblik på at bringe denne i overensstemmelse med AETR.

Der forudses ingen merudgifter ved forslagens gennemførelse, da reglerne som nævnt svarer til de allerede gældende EF-regler for international landevejstransport.

### *Bemærkninger til lovforslagets enkelte bestemmelser.*

#### *Til nr. 1.*

Forslaget er en konsekvens af forslagene i nr. 3-5.

#### *Til nr. 2.*

Forslaget er en konsekvens af forslagene i nr. 3 og 5.

#### *Til nr. 3.*

Forslaget skal muliggøre fastsættelsen af regler om dobbeltbemanding på køretøjer og afløsning af føreren på større vogntog, om kvalifikationskrav derunder om mindstealder, jfr. artikel 5 og 10 i overenskomsten.

#### *Til nr. 4 og nr. 5.*

Forslagene tilsigter at give hjemmel til at foreskrive anvendelse af apparatur til at kontrollere overholdelsen af reglerne om arbejdstid, om de daglige og ugentlige hvileperioder m. v. såvel inden for som uden for Danmarks grænser samt til at foreskrive pligter for arbejdsgiveren til at opbevare kontrolmateriale, jfr. artikel 12, stk. 4 og 5, i overenskomsten.

## Bilag 1.

I dette bilag opføres i venstre spalte de i lovforslaget nævnte bestemmelser i den nugældende formulering, medens de foreslåede ændringer opføres i højre spalte.

## Lov om almindelig arbejderbeskyttelse.

*Gældende formulering.***§ 1.**

*Stk. 2.* I følgende tilfælde, jfr. dog stk. 3, har loven et videre område end angivet i stk. 1:

f) bestemmelserne i § 31, stk. 5, om hvileperioder, kørselstider og kontrolbøger finder i international vejtransport anvendelse på enhver, der fører køretøjet og ethvert besætningsmedlem på dette, uanset om den pågældende er beskæftiget i en arbejdsgivers tjeneste eller ej. De bestemmelser, der i henhold til § 31, stk. 4, måtte blive fastsat om hvileperioden m. v. ved transportarbejde, kan, i det omfang det skønnes fornødent af hensyn til færdselssikkerheden, efter arbejdsministerens nærmere bestemmelse og efter forhandling med justitsministeren bringes til anvendelse på erhvervsmæssig kørsel, uanset af hvem den udføres.

**§ 3.**

*Stk. 7.* I det omfang, hvori det nærmere er fastsat, har også arbejderne ansvar for overholdelsen af lovens bestemmelser, jfr. § 6, § 7, § 13, nr. 9 og 11, § 28, stk. 2 og § 31, stk. 4 og 5.

*Forslaget.*

**1.** *§ 1, stk. 2, litra f, 1. pkt.*, affattes således: „f) § 8 a, § 31, stk. 5 og § 34 a (international vejtransport) finder anvendelse på førere og besætningsmedlemmer, uanset om de er beskæftiget i en arbejdsgivers tjeneste.“

**2.** *§ 3, stk. 7*, affattes således: „*Stk. 7.* I det omfang, hvori det nærmere er fastsat, har også arbejderne ansvar for overholdelsen af lovens bestemmelser, jfr. § 6, § 7, § 8 a, § 13, nr. 9 og 11, § 28, stk. 2, § 31, stk. 4 og 5, og § 34 a.“

**3.** Efter § 8 indsættes:

„**§ 8 a.** For international vejtransport, herunder for kørsel i udlandet, kan arbejdsministeren efter forhandling med justitsministeren, direktøren for arbejdstilsynet og arbejdsrådet fastsætte regler om køretøjernes bemanning, og de betingelser, som skal opfyldes af førere af køretøjerne, herunder regler om mindstealder.“

*Gældende formulering.***§ 31.**

*Stk. 5.* For international vejtransport kan arbejdsministeren efter forhandling med justitsministeren, direktøren for arbejdstilsynet og arbejdsrådet fastsætte regler om hvileperioden og om de maksimalt tilladelige kørselsperioder, som her i landet eller i udlandet skal iagttages af førere af eller besætningsmedlemmer på køretøjerne, herunder regler, hvorved det pålægges førerne og besætningsmedlemmerne at føre kontrolbøger over arbejdstid, hvileperioder m. v.

**§ 34 A.** Om placeringen af den egentlige frihed for arbejdere beskæftiget i international vejtransport kan arbejdsministeren efter forhandling med direktøren for arbejdstilsynet og arbejdsrådet fastsætte regler, der fraviger bestemmelsen i § 34, stk. 1.

*Forslaget.*

**4. § 31, stk. 5,** affattes således:

„*Stk. 5.* For international vejtransport, herunder for kørsel i udlandet, kan arbejdsministeren efter forhandling med justitsministeren, direktøren for arbejdstilsynet og arbejdsrådet fastsætte regler om daglige hvileperioder og om maksimalt tilladelige kørselsperioder for førere og besætningsmedlemmer på køretøjerne. Der kan endvidere fastsættes regler om kontrolbøger og kontrolapparater til optegnelse af arbejdstider, hvile- og kørselsperioder m.v.“

**5. § 34 a** affattes således:

„**§ 34 a.** For international vejtransport, herunder for kørsel i udlandet, kan arbejdsministeren efter forhandling med justitsministeren, direktøren for arbejdstilsynet og arbejdsrådet fastsætte regler om den egentlige hvileperiode for førere og besætningsmedlemmer på køretøjerne.“

## Bilag 2.

## Europæisk overenskomst om arbejdet for besætninger på køretøjer i international vejtransport (AETR).

DE KONTRAHERENDE PARTER,  
som ønsker at fremme udviklingen og forbedringen af den internationale vejtransport af passagerer og gods, og

SOM ER OVERBEVIST om nødvendigheden af at øge færdselssikkerheden på vejene og at vedtage regler for visse arbejdsforhold i international vejtransport i henhold til Den internationale arbejdsorganisations principper og i fællesskab at vedtage visse forholdsregler for at sikre overholdelsen af sådanne regler,

ER BLEVET ENIGE om følgende:

### Artikel 1.

#### Definitioner.

I denne overenskomst forstås ved

- a) „køretøj“ enhver motorvogn eller påhængsvogn; udtrykket omfatter enhver kombination af køretøjer;
- b) „motorvogn“ ethvert med en fremdrivningsmotor forsynet køretøj, som kører på vej ved egen kraft, og som normalt benyttes til vejtransport af personer eller gods eller til at trække køretøjer, der benyttes til transport af personer eller gods; udtrykket omfatter ikke landbrugstraktorer;
- c) „påhængsvogn“ ethvert køretøj, bestemt til at kobles til en motorvogn; udtrykket omfatter også sættevogne;
- d) „sættevogn“ enhver påhængsvogn, bestemt til at kobles til en motorvogn på en sådan måde, at den delvis hviler på denne, og at en væsentlig del af dens egen og dens ladnings vægt bæres af nævnte motorvogn;
- e) „køretøjskombination“ vogntog der er indsat i vejtrafikken som en enhed;
- f) „tilladt totalvægt“ den største vægt af det belæssede køretøj, som er erklæret tilladt af den kompetente myndighed i den stat, i hvilken køretøjet er registreret;

g) „vejtransport“

- i) al kørsel på vej, i ubelæsset eller belæsset stand, med et til persontransport bestemt køretøj, som foruden førersædet har mere end otte siddepladser;
- ii) al kørsel på vej, i ubelæsset eller belæsset stand, med et til godstransport bestemt køretøj;
- iii) al kørsel, som omfatter kørsel nævnt under i) eller ii) i denne definition, og umiddelbart før eller efter denne kørsel, transport af køretøjet til søs, med jernbane, med fly eller ad indenlands vandvej;

h) „international vejtransport“ al vejtransport, der medfører passage af mindst én statsgrænse;

i) „regelmæssig personbefordring“ personbefordring, der udføres til forud fastsatte tidspunkter og ad en forud fastlagt strækning og således, at der kan optages og afsættes personer ved på forhånd fastsatte steder.

Befordringsvilkårene, især driftshypigheden, køreplan, takster og befordringspligten skal, i den udstrækning disse forhold ikke er fastsat ved lov eller administrative bestemmelser, fremgå af et driftsreglement eller tilsvarende dokument, godkendt af de kontraherende parters kompetente myndigheder og offentliggjort af transportudøveren før iværksættelsen af kørslen.

Som regelmæssig personbefordring betragtes ligeledes kørsel — uanset hvem der arrangerer den — hvorved der befordres bestemte kategorier af personer med udelukkelse af andre rejsende, i den udstrækning kørslen udføres på samme vilkår som nævnt i første afsnit af denne definition, f. eks. befordring af arbejdere til og fra arbejdssted eller transport af skoleelever til og fra skole;

j) „fører“ enhver lønnet eller ulønnet person, der fører køretøjet, selv om det kun

- er for en kort tid, eller som befinder sig i køretøjet for i givet tilfælde at kunne føre det;
- k) „besætningsmedlem“ føreren eller én af følgende personer, hvad enten de er lønnede eller ulønnede:
- i) medhjælper, dvs. enhver person, der ledsager føreren for at bistå ham under visse manøvrer, og som sædvanligvis tager effektiv del i transportarbejdet — uden at være fører i den i litra j) ovenfor anførte betydning;
  - ii) kontrollør, dvs. enhver person, der ledsager føreren af et køretøj, som benyttes til personbefordring, og som har til opgave at udlevere og kontrollere billetter eller anden hjemmel, der giver passagererne ret til befordring med køretøjet;
- l) „uge“ enhver periode af syv på hinanden følgende dage;
- m) „daglig hvileperiode“ enhver uafbrudt periode som omhandlet i artikel 6, under hvilken besætningsmedlemmet frit kan disponere over sin tid;
- n) „tjenestefri tid“ enhver uafbrudt periode på mindst 15 minutter, som ikke omfattes af den daglige hvileperiode, og i hvilken besætningsmedlemmet frit kan disponere over sin tid;
- o) „arbejdsområde“ sådan virksomhed, som er omfattet af symbolerne i rubrikkerne 6, 7 og 7 a på den personlige kontrolbogs daglige kontrolblad, der er gengivet i tillægget til overenskomsten.

## Artikel 2.

### *Anvendelsesområde.*

1. Denne overenskomst kommer til anvendelse inden for hver af de kontraherende parts territorier på al international vejtransport, som udføres med køretøjer, der er registreret på nævnte kontraherende parts territorium eller på enhver anden kontraherende parts territorium.

2. Dog gælder følgende:

- a) hvis et eller flere medlemmer af besætningen under udførelsen af en international vejtransport ikke forlader det nationale territorium, hvor de normalt ud-

øver deres arbejdsmæssige funktion, kan den kontraherende part under hvilken dette territorium hører, undlade at bringe bestemmelserne i overenskomsten i anvendelse over for dette eller disse besætningsmedlemmer;

- b) medmindre der foreligger anden aftale mellem de kontraherende parter, hvis territorium gennemkøres, gælder overenskomsten ikke for international vejtransport af gods, udført med et køretøj, hvis tilladte totalvægt ikke overstiger 3,5 tons;
- c) to kontraherende parter, hvis territorier grænser op til hinanden, kan aftale, at alene bestemmelserne i den nationale lovgivning i det land, hvor køretøjet er registreret, samt bestemmelserne i voldsafgifter og kollektive overenskomster, der gælder i dette land, skal anvendes på international vejtransport, som er begrænset til disse to landes territorier, når det pågældende køretøj — i et af disse territorier ikke forlader en zone, der ligger op til grænsen og efter aftale mellem de to kontraherende parter defineres som grænsezone, — eller kun gennemkører det ene af disse territorier i transit;
- d) kontraherende parter kan aftale, at alene bestemmelserne i den nationale lovgivning i det land, hvor køretøjet er registreret, samt bestemmelserne i voldsafgifter og kollektive overenskomster, der gælder i dette land, skal anvendes på visse internationale vejtransporter, som er begrænset til disse landes territorier, når den afstand, der tilbagelægges fra køretøjets afgangssted til dets bestemmelsessted, er mindre end 100 km, samt på regelmæssig personbefordring.

## Artikel 3.

*Anvendelse af visse af overenskomstens bestemmelser på vejtransport med køretøjer, hjemmehørende i lande, der ikke er kontraherende parter.*

1. Over for international vejtransport, der udføres med et køretøj, der er registreret på et territorium, som hører til et land, der ikke er kontraherende part i nærværende

overenskomst, skal en kontraherende part inden for sit territorium anvende mindst lige så strenge bestemmelser som de, der indeholdes i artiklerne 5, 6, 7, 8, 9, 10 og 11 og stykkerne 1, 2, 6 og 7 i artikel 12.

2. Dog skal en kontraherende part kunne undlade at anvende bestemmelserne i stk. 1:

- a) på international vejtransport af gods med et køretøj, hvis tilladte totalvægt ikke overstiger 3,5 tons,
- b) på international vejtransport, der er begrænset til dens eget territorium og til et naboland, der ikke er kontraherende part i nærværende overenskomst, hvis det pågældende køretøj på dens territorium ikke forlader en op til grænsen liggende zone, der er defineret som grænsezone, eller hvis det kun gennemkører dens territorium i transit.

#### Artikel 4.

##### *Almindelige bestemmelser.*

1. Ved al international vejtransport, som omfattes af denne overenskomst, skal virksomheden og besætningsmedlemmerne overholde de bestemmelser for hviletid og køretid og for køretøjets bemanning, der er fastsat i den nationale lovgivning for det område i det pågældende land, hvor besætningsmedlemmet normalt er beskæftiget, såvel som de voldgiftsafgørelser og kollektive overenskomster, der er gældende i dette område, således at hvileperioderne og køreperioderne beregnes i henhold til de pågældende lovbestemmelser, voldgiftsafgørelser eller kollektive overenskomster. For såvidt disse bestemmelser ikke er mindst lige så strenge som bestemmelserne i artiklerne 6, 7, 8, 9, 10 og 11 skal sidstnævnte være gældende.

2. Medmindre der foreligger særlig overenskomst mellem de pågældende kontraherende parter, eller medmindre visse af bestemmelserne i nærværende overenskomst ikke finder anvendelse, jfr. artikel 2, stk. 2, skal ingen kontraherende part kunne kræve bestemmelserne i sin nationale lovgivning vedrørende forhold, der omhandles i nærværende overenskomst, overholdt af en anden kontraherende parts virksomheder eller af besætningsmedlemmer på køretøjer, registreret af en anden kontraherende part, når disse forskrifter er strengere end de, der indeholdes i nærværende overenskomst.

#### Artikel 5.

##### *Betingelser, som skal opfyldes af førere af køretøjer.*

1. Mindstealderen for førere af køretøjer i international vejtransport af gods er:

- a) når køretøjets tilladte totalvægt ikke overstiger 7,5 tons, det fyldte 18. år,
- b) i andre tilfælde:
  - i) det fyldte 21. år, eller
  - ii) det fyldte 18. år på betingelse af, at vedkommende er i besiddelse af et bevis for faglig dygtighed, anerkendt af den kontraherende part på det territorium, hvor køretøjet er registreret, og hvorved det godtgøres, at han har fuldført en uddannelse som fører af køretøjer, bestemt til vejtransport af gods. Dog kan en kontraherende part, når det drejer sig om førere, der ikke er fyldt 21 år,

— forbyde dem at føre sådanne køretøjer på dens territorium, uanset om de er i besiddelse af ovennævnte bevis, eller

— alene tillade, at kørslen udføres af førere, der er i besiddelse af et bevis, udstedt efter fuldførelsen af en uddannelse som fører af køretøjer, bestemt til vejtransport af gods, når uddannelsen svarer til den, der er forudsat i dens egen nationale lovgivning.

2. Såfremt køretøjet i henhold til bestemmelserne i artikel 10 skal være bemanded med to førere, skal den ene af dem være fyldt 21 år.

3. Mindstealderen for førere i international vejtransport af passagerer er det fyldte 21. år.

4. Førere af køretøjer skal være ansvarsbevidste og pålidelige. De skal være i besiddelse af tilstrækkelig erfaring og af de fornødne kvalifikationer til udøvelsen af det krævede arbejde.

#### Artikel 6.

##### *Daglig hvileperiode.*

1. a) Med undtagelse af de i denne artikels stk. 3 og 4 omtalte tilfælde skal et besætningsmedlem, der er beskæftiget med udførelsen af en international vejtransport af gods, have haft en daglig hvileperiode på

mindst 11 sammenhængende timer i løbet af den periode på 24 timer, der ligger forud for et hvilket som helst tidspunkt, på hvilket han udfører en af sine arbejdsmæssige funktioner.

b) Den ovenfor under a) nævnte daglige hvileperiode kan nedsættes til 9 sammenhængende timer højst 2 gange i løbet af en uge på betingelse af, at hvileperioden tilbringes på besætningsmedlemmets normale hjemsted, eller til 8 sammenhængende timer højst 2 gange om ugen i de tilfælde, hvor hvileperioden af driftsmæssige grunde ikke kan tilbringes på besætningsmedlemmets normale hjemsted.

2. a) Med undtagelse af de i denne artikels stk. 3 og 4 omhandlede tilfælde skal ethvert besætningsmedlem, der er beskæftiget med udførelsen af en international vejtransport af passagerer, i løbet af den periode på 24 timer, der går forud for et hvilket som helst tidspunkt, på hvilket han udfører en af sine arbejdsmæssige funktioner,

- i) enten have haft en daglig hvileperiode på mindst 10 på hinanden følgende timer, som ikke må nedsættes inden for en uge,
- ii) eller en daglig hvileperiode på mindst 11 på hinanden følgende timer, idet denne hvileperiode kan nedsættes 2 gange om ugen til 10 på hinanden følgende timer og 2 gange om ugen til 9 på hinanden følgende timer på betingelse af, at der i begge tilfælde sker en i fartplanen forudsat afbrydelse af arbejdet på mindst 4 på hinanden følgende timer eller 2 i fartplanen forudsatte afbrydelser på mindst 2 på hinanden følgende timer, og at besætningsmedlemmet i løbet af disse afbrydelser ikke udfører nogen arbejdsmæssig funktion eller noget andet erhvervsmæssigt arbejde.

b) Den i artikel 12 nævnte personlige kontrolbog skal indeholde oplysninger, der viser hvilken ordning for daglig hvileperiode, som et besætningsmedlem ved international vejtransport af passagerer følger i den pågældende uge.

3. Hvis køretøjet er bemanded med to førere, og hvis det ikke er forsynet med en soveplads, hvor besætningsmedlemmerne kan ligge bekvemt, skal hvert medlem af besætningen have haft en daglig hvileperiode på mindst 10 på hinanden følgende timer

inden for den periode på 27 timer, der ligger forud for et hvilket som helst tidspunkt, på hvilket han udfører en af sine arbejdsmæssige funktioner.

4. Hvis køretøjet er bemanded med to førere, og hvis det er forsynet med en soveplads, der gør det muligt for besætningsmedlemmerne at ligge bekvemt, skal hvert besætningsmedlem have haft en daglig hvileperiode på mindst 8 på hinanden følgende timer i den periode på 30 timer, der ligger forud for ethvert tidspunkt, på hvilket han udfører en af sine arbejdsmæssige funktioner.

5. De i denne artikel nævnte hvileperioder skal tilbringes uden for køretøjet; såfremt køretøjet er forsynet med en soveplads, der gør det muligt for besætningsmedlemmerne at ligge bekvemt, kan hvileperioden dog tilbringes på denne soveplads på betingelse af, at køretøjet holder stille.

#### Artikel 7.

*Daglig køretid, længste køretid i en uge samt i to på hinanden følgende uger.*

1. Den samlede køretid mellem to på hinanden følgende daglige hvileperioder i henhold til bestemmelserne i artikel 6, i det følgende betegnet som „daglig køretid“, kan ikke overstige 8 timer.

2. For førere af andre køretøjer end de, der er omhandlet i artikel 10, kan bestemmelsen i stk. 1 fraviges således, at den daglige køretid højst to gange i løbet af en uge udstrækkes til 9 timer.

3. Køretiden kan ikke overstige 48 timer inden for en uge eller 92 timer inden for to på hinanden følgende uger.

#### Artikel 8.

*Længste uafbrudte køretid.*

1. a) En uafbrudt køreperiode må ikke overstige 4 timer, bortset fra tilfælde, hvor føreren ikke kan nå frem til en egnet holdeplads eller til bestemmelsesstedet; køreperioden kan da forlænges med højst 30 minutter, for så vidt dette ikke strider imod bestemmelserne i artikel 7.

b) Køreperioden betragtes ikke som afbrudt, hvis afbrydelserne ikke i det mindste opfylder de nedenfor i stk. 2 eller 3 opstillede betingelser.



Bilag til f. t. l. vedr. almindelig arbejderbeskyttelse.

2. a) For førere af køretøjer, som omhandles i artikel 10, skal kørslen afbrydes mindst en time ved udløbet af den ovenfor i stk. 1 nævnte periode.

b) Denne afbrydelse kan erstattes af 2 afbrydelser, hver af mindst 30 minutters varighed, som indskydes i den daglige køretid på en sådan måde, at bestemmelserne ovenfor i stk. 1 iagttages.

3. a) For førere af andre køretøjer end de i artikel 10 omhandlede skal kørslen, når den daglige køretid ikke overstiger 8 timer, afbrydes ved udløbet af den ovenfor i stk. 1 omhandlede periode i et tidsrum af mindst 30 minutter.

b) Denne afbrydelse kan erstattes af 2 afbrydelser, hver af mindst 20 minutters varighed, eller af 3 afbrydelser, hver af mindst 15 minutters varighed, som enten alle kan indskydes i den i stk. 1 nævnte køreperiode eller kan lægges dels i denne, dels umiddelbart efter køreperioden.

c) Når den daglige køretid overstiger 8 timer, skal føreren gøre mindst 2 afbrydelser i kørslen af 30 minutters varighed.

4. I løbet af de i stk. 2 og 3 omhandlede afbrydelser må føreren ikke udøve nogen arbejdsmæssig funktion med undtagelse af overvågelse af køretøjet og dets last. Såfremt køretøjet er bemanded med to førere, er det dog tilstrækkeligt til opfyldelse af bestemmelserne i stk. 2 og 3, at den fører, hvis køreperiode er afbrudt, ikke udfører noget arbejde, der omfattes af symbolet i rubrik 7 a på det daglige kontrolblad i den i artikel 12 omhandlede personlige kontrolbog.

### Artikel 9.

#### *Ugentlig hvileperiode.*

1. Ethvert besætningsmedlem skal foruden de daglige hvileperioder, der omhandles i artikel 6, have en ugentlig hvileperiode på mindst 24 på hinanden følgende timer, der skal følge umiddelbart efter eller ligge umiddelbart før en daglig hvileperiode i overensstemmelse med bestemmelserne i artikel 6.

2. a) I perioden fra 1. april til og med 30. september kan den i stk. 1 omhandlede ugentlige hvileperiode for besætningsmedlemmer på køretøjer i international vejtransport af passagerer dog erstattes af en hvileperiode på mindst 60 på hinanden følgende timer, der skal tilbringes i sin helhed

inden udløbet af en hvilken som helst periode af højst 14 på hinanden følgende dage. Til denne hvileperiode skal der, umiddelbart før eller umiddelbart efter, slutte sig en daglig hvileperiode, i henhold til artikel 6.

b) Bestemmelsen i dette stykke gælder ikke for besætningsmedlemmer på køretøjer, der benyttes til regelmæssig personbefordring.

### Artikel 10.

#### *Køretøjets bemanning.*

Ved kørsel over en strækning, der overstiger 450 km, og som skal tilbagelægges mellem to på hinanden følgende daglige hvileperioder, med

- a) en køretøjskombination, hvori der indgår mere end én påhængsvogn eller sættevogn;
- b) en køretøjskombination, beregnet til passagerbefordring, når påhængsvognens eller sættevognens tilladte totalvægt overstiger 5 tons;
- c) en køretøjskombination, bestemt til godstransport, når vogntogets tilladte totalvægt overstiger 20 tons;

skal føreren være ledsaget af en anden fører fra turens begyndelse eller erstattes af en anden fører efter 450 km.s kørsel.

### Artikel 11.

#### *Undtagelsestilfælde.*

Forudsat at færdselssikkerheden ikke bringes i fare, kan føreren i den udstrækning, det er nødvendigt af hensyn til sikkerheden for personer, køretøj eller last, og for at gøre det muligt at nå frem til en egnet holdeplads, eller, alt efter omstændighederne, til turens endepunkt, fravige bestemmelserne i artiklerne 6, 7, 8 og 10 i nærværende overenskomst, når det sker i tilfælde af fare, force majeure, for at yde hjælp eller i tilfælde af kørselsuheld. Føreren skal anføre arten af og årsagen til fravigelsen i den personlige kontrolbog.

### Artikel 12.

#### *Personlig kontrolbog.*

1. Enhver fører eller medhjælper skal i dagens løb indføre oplysninger om sine arbejdsmæssige funktioner og sine hvile-

perioder i en personlig kontrolbog. Han skal have denne bog hos sig og fremvise den, når som helst det forlanges af kontrolmyndighederne.

2. Udformningen af denne bog samt de bestemmelser, der skal iagttages med hensyn til den måde, som bogen skal føres på, fremgår af bilaget til denne overenskomst. \*)

3. De kontraherende parter skal træffe alle nødvendige forholdsregler med hensyn til udlevering af og kontrol med de personlige kontrolbøger, især med henblik på at undgå, at det samme besætningsmedlem samtidig bruger to bøger.

4. Enhver virksomhed skal føre en fortegnelse over de personlige kontrolbøger, den benytter; denne fortegnelse skal i det mindste indeholde navnet på den fører eller medhjælper, bogen er udleveret til, denne førers eller medhjælperes kvittering i marginen, bogens nummer, datoen for dens udlevering til føreren eller medhjælperen og datoen for det sidste daglige kontrolblad, udfyldt af føreren eller medhjælperen før den endelige tilbagelevering af bogen til virksomheden efter brugen.

5. Virksomheden skal opbevare de brugte bøger i mindst 12 måneder efter datoen for den sidste indskrivning, og de skal på forlangende fremvise både disse og udleveringsfortegnelserne til kontrolmyndighederne.

6. Ved påbegyndelsen af en international vejtransport skal enhver fører eller medhjælper være i besiddelse af en personlig kontrolbog, udformet i overensstemmelse med bilaget til denne overenskomst; i bogen skal der være opført oplysninger om de syv dage, der er gået forud for den dag, da transporten begyndte. Såfremt lovgivningen i det land, hvor føreren eller medhjælperen normalt udøver sine arbejdsmæssige funktioner, ikke — bortset fra ved internationale vejtransporter — foreskriver brug af en personlig kontrolbog i overensstemmelse med bilaget til denne overenskomst, er det dog tilstrækkeligt, at den personlige kontrolbog i henhold til bilaget til denne overenskomst i rubrikkerne 12 og 13 på de daglige kontrolblade eller i ugerapporten indeholder oplysninger om „uafbrudt hvile forud for tjeneestens tiltræden“ og „daglige køreperioder“ i de pågældende syv dage.

7. Enhver af de kontraherende parter kan i tilfælde, hvor et køretøj er registreret i et land, som ikke er kontraherende part i denne overenskomst, i stedet for den personlige kontrolbog i overensstemmelse med bilaget til denne overenskomst nøjes med at forlange løse blade, der er udformet på samme måde som nævnte bogs daglige kontrolblade.

#### Artikel 13.

##### *Virksomhedens kontrolforanstaltninger.*

1. Virksomheden skal tilrettelægge kørslen på en sådan måde, at besætningsmedlemmerne er i stand til at overholde bestemmelserne i denne overenskomst.

2. Den skal regelmæssigt kontrollere kørselsperioderne og perioder med andre arbejdsfunktioner samt hvileperioderne ved hjælp af alt det materiale, den disponerer over, f. eks. de personlige kontrolbøger. Hvis den konstaterer overtrædelser af denne overenskomst, skal den uopholdeligt bringe disse til ophør og træffe forholdsregler til at undgå gentagelser, såsom ved at ændre arbejdsperioder og ruter.

#### Artikel 14.

##### *Forholdsregler for at sikre overholdelsen af overenskomsten.*

1. Enhver af de kontraherende parter skal tage alle egnede forholdsregler for at sikre overholdelsen af bestemmelserne i nærværende overenskomst, i særdeleshed ved at udøve kontrol på vejene og på virksomhederne. De kontraherende parter kompetente myndigheder skal holde hinanden underrettet om de generelle forholdsregler, der træffes i denne henseende.

2. De kontraherende parter skal yde hinanden gensidig hjælp med henblik på at sikre den rette gennemførelse af denne overenskomst og en effektiv kontrol; de kontraherende parter er især forpligtet til ved stikprøver af de personlige kontrolbøger at påse overholdelsen af bestemmelserne i denne overenskomst ved de internationale vejtransporter, der udføres af køretøjer, som er registreret på deres territorier.

3. I tilfælde af, at en kontraherende part konstaterer en alvorlig overtrædelse af be-

\*) Ikke medtaget.

stemmelserne i denne overenskomst, begået af en person, der er bosiddende på en anden kontraherende parts territorium, skal den første parts myndigheder underrette den anden parts myndigheder om den konstaterede overtrædelse og i givet fald om den anvendte sanktion.

#### Artikel 15.

##### *Overgangsbestemmelser.*

Såfremt denne overenskomst i henhold til artikel 16, stk. 4, træder i kraft inden den 31. december 1973, er de kontraherende parter enedes om, at der indtil denne dato skal gælde følgende:

a) som undtagelse fra bestemmelserne i stk. 1 og 2 i artikel 7 må den samlede varighed af køreperioderne (daglig køretid) mellem to på hinanden følgende hvileperioder i overensstemmelse med bestemmelserne i artikel 6 ikke kunne overstige 9 timer, uanset hvilket køretøj eller hvilken køretøjskombination, der benyttes til kørslen;

b) enhver henvisning i denne overenskomst til bestemmelserne i stk. 1 og 2 i artikel 7 skal forstås som tagende sigte på bestemmelserne i afsnit a) i nærværende artikel.

#### Artikel 16.

##### *Slutningsbestemmelser.*

1. Denne overenskomst er åben for undertegnelse indtil den 31. december 1970, og efter denne dato kan den tiltrædes af stater, der er medlemmer af Den økonomiske kommission for Europa samt af stater, der i henhold til stk. 8 i kommissionens direktiver kan deltage i kommissionens arbejde som rådgivende.

2. Overenskomsten skal ratificeres.

3. Ratifikations- eller tiltrædelsesdokumenterne skal deponeres hos De forenede nationers generalsekretær.

4. Overenskomsten træder i kraft den hundrede og firsindstyvende dag efter deponeringen af det ottende ratifikations- eller tiltrædelsesdokument.

5. For hver stat, som ratificerer overenskomsten eller tiltræder den efter deponeringen af det ottende ratifikations- eller tiltrædelsesdokument, som nævnt ovenfor i stk. 4, skal overenskomsten træde i kraft et

hundrede og firsindstyvende dage efter datoen for den pågældende stats deponering af ratifikations- eller tiltrædelsesdokumentet.

#### Artikel 17.

1. En kontraherende part kan opsig denne overenskomst ved en erklæring til De forenede nationers generalsekretær.

2. Opsigelsen får virkning seks måneder efter den dato, på hvilken generalsekretæren har modtaget erklæringen derom.

#### Artikel 18.

Denne overenskomst træder ud af kraft, hvis antallet af kontraherende parter, efter at overenskomsten er trådt i kraft, er mindre end tre i løbet af en hvilken som helst periode af 12 på hinanden følgende måneder.

#### Artikel 19.

1. En stat kan, når den undertegner denne overenskomst eller ved deponeringen af sit ratifikations- eller tiltrædelsesdokument eller på et hvilket som helst senere tidspunkt ved meddelelse til De forenede nationers generalsekretær erklære, at overenskomsten skal finde anvendelse i alle eller en del af de områder, den repræsenterer i det mellemfolkelige samkvem. Overenskomsten finder anvendelse i det eller de områder, som er nævnt i erklæringen fra den hundrede og firsindstyvende dag efter generalsekretærens modtagelse af erklæringen, eller, dersom overenskomsten da endnu ikke er trådt i kraft, dagen for dens ikrafttræden.

2. En stat, der i overensstemmelse med det foregående stykke har afgivet en erklæring, hvorved overenskomsten finder anvendelse på et område, som den repræsenterer i det mellemfolkelige samkvem, kan opsig overenskomsten for dette områdes vedkommende i overensstemmelse med artikel 17.

#### Artikel 20.

1. Uoverensstemmelser mellem to eller flere kontraherende parter om fortolkningen eller anvendelsen af denne overenskomst skal så vidt muligt bilægges ved forhandling mellem parterne.

2. Uoverensstemmelser, der ikke måtte være bilagt ved forhandling, skal afgøres ved voldgift, hvis en af de kontraherende

parter, der er uenige, forlanger det, og skal herefter henvises til én eller flere voldgiftsmænd, udpeget ved fælles overenskomst mellem de uenige parter. Dersom de uenige parter i løbet af tre måneder regnet fra den dag, da voldgiften blev forlangt, ikke har kunnet komme til forståelse om valget af én eller flere voldgiftsmænd, kan hver af parterne anmode De forenede nationers generalsekretær om at udpege én voldgiftsmand, hvem uoverensstemmelsen vil blive forelagt til afgørelse.

3. Den afgørelse, der træffes af den eller de voldgiftsmænd, der er udpeget i overensstemmelse med det foregående stykke, er bindende for de uenige parter.

#### Artikel 21.

1. En stat kan ved undertegnelsen, ratifikationen eller tiltrædelsen af overenskomsten erklære, at den ikke betragter sig som bundet af stykkerne 2 og 3 i artikel 20. De andre kontraherende parter er ikke bundet af disse stykker over for en kontraherende part, der måtte have taget et sådant forbehold.

2. Hvis en stat ved deponeringen af sit ratifikations- eller tiltrædelsesdokument tager et andet forbehold end det i stk. 1 omhandlede, skal De forenede nationers generalsekretær sende underretning om dette forbehold til de stater, der allerede har deponeret deres ratifikations- eller tiltrædelsesdokument, og som ikke senere har opsagt overenskomsten. Forbeholdet anses for godkendt, dersom ingen af disse stater i løbet af seks måneder, regnet fra meddelelsens dato, har modsat sig, at det godkendes. I modsat fald er forbeholdet ikke godkendt, og hvis den stat, der har taget det, ikke trækker det tilbage, er dens deponering af ratifikations- eller tiltrædelsesdokumentet uden gyldighed. Ved anvendelsen af nærværende stykke vil der ikke blive taget hensyn til indsigelse fra stater, hvis tiltrædelse eller ratifikation måtte være ugyldig i henhold til nærværende stykke som følge af de forbehold, de måtte have taget.

3. En kontraherende part, der har fået anerkendt et forbehold i denne overenskomsts signaturprotokol eller som har taget et forbehold i henhold til stk. 1, eller som har taget et forbehold, der er godkendt i

henhold til stk. 2, vil til enhver tid kunne trække dette forbehold tilbage ved en erklæring til generalsekretæren.

#### Artikel 22.

1. Når overenskomsten har været i kraft i tre år, kan en kontraherende part ved erklæring til De forenede nationers generalsekretær anmode om, at der indkaldes en konference med henblik på en revision af overenskomsten. Generalsekretæren underretter alle kontraherende parter om anmodningen og indkalder en revisionskonference, såfremt mindst en tredjedel af de kontraherende parter inden fire måneder efter den af generalsekretæren udsendte underretning meddeler ham deres tiltrædelse af anmodningen.

2. Når der i overensstemmelse med stk. 1 indkaldes en konference, underretter generalsekretæren alle kontraherende parter derom og opfordrer dem til inden tre måneder at fremsætte de forslag, de ønsker at få behandlet på konferencen. Generalsekretæren underretter mindst tre måneder før dagen for konferencens åbning alle kontraherende parter om den foreløbige dagsorden for konferencen samt om teksten til de fremkomne forslag.

Generalsekretæren indbyder alle de i artikel 16, stk. 1, nævnte stater til konferencer, der indkaldes i overensstemmelse med denne artikel.

#### Artikel 23.

1. En kontraherende part kan foreslå en eller flere ændringer i overenskomsten. Teksten til et ændringsforslag sendes til De forenede nationers generalsekretær, der meddeler den til alle kontraherende parter og bekendtgør den for de andre i artikel 16, stk. 1, nævnte stater.

2. Inden for en frist på seks måneder, regnet fra den dag da generalsekretæren har udsendt meddelelse om ændringsforslaget, kan en kontraherende part underrette generalsekretæren om,

- a) at den gør indvending mod den foreslåede ændring, eller
- b) at de nødvendige betingelser for tilslutning til forslaget, uagtet at denne part har til hensigt at tilslutte sig det, endnu ikke er opfyldt i den pågældende stat.

3. Så længe en kontraherende part, som har indsendt den i stk. 2 b) nævnte erklæring, ikke har meddelt generalsekretæren sin tilslutning, kan den inden for en frist af ni måneder, regnet fra udløbet af den frist på seks måneder, der er fastsat i meddelelsen, gøre indvending mod den foreslåede ændring.

4. Hvis der i overensstemmelse med reglerne i stk. 2 og 3 fremsættes en indvending mod ændringsforslaget, anses ændringen for ikke at være vedtaget og får ingen virkning.

5. Hvis der ikke fremsættes nogen indvending mod ændringsforslaget i overensstemmelse med reglerne i stk. 2 og 3, anses ændringen for vedtaget fra følgende tidspunkt:

- a) når ingen kontraherende part har indsendt erklæring i overensstemmelse med stk. 2 b), ved udløbet af den frist på seks måneder, der er fastsat i stk. 2;
- b) når mindst én kontraherende part har indsendt en erklæring i overensstemmelse med stk. 2 b) på det første af følgende tidspunkter:

— den dag, på hvilken alle de kontraherende parter, der har indsendt en sådan erklæring, måtte have meddelt generalsekretæren deres tilslutning til forslaget, dog således, at hvis alle tilslutningserklæringerne er fremkommet inden udløbet af den i stk. 2 nævnte frist på seks måneder, skal denne dato betragtes som datoen for udløbet af den nævnte seks måneders periode;

— udløbet af den i stk. 3 fastsatte frist på ni måneder.

6. En ændring, der anses for vedtaget, træder i kraft tre måneder efter den dag, den anses for vedtaget.

7. Generalsekretæren underretter snarest muligt de kontraherende parter om fremsættelse af indvendinger mod ændringsforslaget i overensstemmelse med stk. 2 a) og om, hvorvidt han har modtaget meddelelser fra en eller flere kontraherende parter i henhold til stk. 2 b). I tilfælde af, at en eller flere kontraherende parter har fremsendt en sådan meddelelse, underretter han yderligere alle de kontraherende parter om, hvilke kontraherende parter, der har fremsendt sådan

meddelelse, gjort indvending mod ændringsforslaget eller tilsluttet sig det.

8. Uafhængigt af den i stk. 1-6 fastsatte ændringsprocedure kan bilaget til overenskomsten ændres ved aftale mellem alle kontraherende parters kompetente myndigheder. Hvis en kontraherende parts kompetente myndigheder har erklæret, at godkendelse ifølge det pågældende lands nationale lovgivning kræver en særlig bemyndigelse eller den lovgivende forsamlings vedtagelse, vil det samtykke til ændring af bilaget, som den pågældende kontraherende parts kompetente myndigheder afgiver, først blive betragtet som afgivet på det tidspunkt, hvor den pågældende kompetente myndighed har meddelt generalsekretæren, at den nødvendige bemyndigelse eller vedtagelse er opnået. I aftalen mellem de kompetente myndigheder fastsættes ikrafttrædelsestidspunktet for det ændrede bilag, og det kan bestemmes, at det hidtidige bilag i en overgangsperiode helt eller delvis skal forblive i kraft sideløbende med det ændrede bilag.

#### Artikel 24.

Foruden de i artikel 22 og 23 omhandlede meddelelser giver De forenede nationers generalsekretær underretning til de i artikel 16, stk. 1, nævnte stater om

- a) ratifikationer og tiltrædelser i henhold til artikel 16,
- b) tidspunkter for overenskomstens ikrafttræden i overensstemmelse med artikel 16,
- c) opsigelse i overensstemmelse med artikel 17,
- d) overenskomstens ophør i overensstemmelse med artikel 18,
- e) meddelelser modtaget i overensstemmelse med artikel 19,
- f) erklæringer og meddelelser i overensstemmelse med artikel 21,
- g) ikrafttræden af ændringer i henhold til artikel 23.

#### Artikel 25.

Denne overenskomsts signaturprotokol skal have samme virkning, gyldighed og varighed som selve overenskomsten, af hvilken den skal betragtes som en integrerende del.

## Artikel 26.

Efter den 31. december 1970 skal denne overenskomsts original deponeres hos De forenede nationers generalsekretær, der oversender bekræftede kopier af den til hver af de i artikel 16, stk. 1, nævnte stater.

TIL BEKRÆFTELSE HERAF har de undertegnede, dertil behørigt befuldmægtigede, underskrevet denne overenskomst. UDFÆRDIGET i Geneve den første juli nitten hundrede og halvfjerds i ét eksemplar i det engelske og franske sprog, idet begge tekster er lige autentiske.

## Signaturprotokol.

Ved undertegnelsen af Den europæiske overenskomst om arbejdsforhold for besætninger på køretøjer i international vejtransport er undertegnede, dertil behørigt befuldmægtigede blevet enige om følgende:

De kontraherende parter erklærer, at denne overenskomst ikke præjudicerer bestemmelser, der i givet fald senere måtte blive udarbejdet med hensyn til arbejdstiden og arbejdsdagens udstrækning.

### *Ad overenskomstens artikel 4.*

Bestemmelserne i artikel 4, stk. 1, må ikke fortolkes således, at kørselsforbud på visse dage og til visse tider, som for visse køretøjskategorier måtte være foreskrevet i en stat, skal gælde uden for den stat, hvor det køretøj, der benyttes til transporten, er registreret. Bestemmelserne i artiklens stk. 2 må ikke fortolkes således, at de forhindrer en kontraherende part i på sit territorium at håndhæve sådanne bestemmelser i dens nationale lovgivning, som på visse dage og på visse tidspunkter forbyder trafik af visse kategorier af køretøjer.

Enhver kontraherende part, der er part i en særlig overenskomst, som omhandlet i artikel 4, stk. 2, og som tillader udførelsen af international transport, der påbegyndes og afsluttes på de territorier, der tilhører parterne i nævnte særlige overenskomst, med køretøjer registreret på et territorium tilhørende en stat, som er kontraherende part i AETR, men som ikke er part i nævnte særlige overenskomst, vil kunne stille som betingelse for indgåelse af bilaterale eller multilaterale overenskomster, som tillader sådanne transport, at de besætninger, der udfører de pågældende transport, på det territorium, som tilhører parterne i den særlige overenskomst, henholder sig til bestemmelserne i sidstnævnte overenskomst.

### *Ad overenskomstens artikel 12.*

De undertegnede forpligter sig til, når overenskomsten er trådt i kraft, at overveje optagelse i overenskomsten ved ændring af denne af en klausul angående brug af et kontrolapparat af godkendt type, der efter montering på køretøjet i videst mulig udstrækning kan erstatte den personlige kontrolbog.

### *Ad overenskomstens artikel 14.*

De kontraherende parter anerkender ønskeligheden af:

- at hver kontraherende part træffer de nødvendige forholdsregler for at kunne påtale overtrædelser af bestemmelserne i overenskomsten, ikke blot når de er begået på dens eget territorium, men også når de er begået på et andet lands territorium under en international vejtransport, udført af et køretøj, der er registreret hos førstnævnte part.
- at de yder hverandre gensidig hjælp med henblik på at straffe begåede overtrædelser.

### *Ad bilaget til overenskomsten.*

Uanset bestemmelsen i punkt 4 i de almindelige bestemmelser i bilaget til denne overenskomst kan Schweiz dispensere fra kravet om, at arbejdsgiveren skal underskrive ugerapporten i den personlige kontrolbog.

TIL BEKRÆFTELSE HERAF har undertegnede, dertil behørigt befuldmægtigede underskrevet denne protokol.

UDFÆRDIGET i Geneve den første juli nitten hundrede og halvfjerds i ét eksemplar i det engelske og franske sprog, idet begge tekster er lige autentiske.