

IV. Fastsættelse af Bestemmelser om Arbejds- og Hviletiden for erhvervsmæssige Førere (og deres Hjælpere) af Køretøjer, der udfører Vejtransport.

Da dette Emne havde været Genstand for en første Behandling paa Konferencen i 1938 (jfr. Beretningen 1938, Side 10—11), havde Bureauet paa Grundlag af de Besvarelser, de enkelte Regeringer havde meddelt til det udsendte Spørgeskema, udarbejdet en blaa Rapport, der dannede Grundlaget for Drøftelserne inden for Kommissionen, for hvilken Direktør *Erik Dreyer* som ovenfor angivet blev valgt til Rapportør.

Under den almindelige Drøftelse, der fandt Sted i Kommissionen, blev det fra Arbejdsgiverside hævdet, at det maatte anses for upaakrævet at fastsætte Regler om Arbejdstiden for de af Konventionsudkastet omhandlede Personer, idet Washington-Konventionen af 1919 om Arbejdstiden ogsaa omfattede de Virksomheder, hvorom der her var Tale. Hertil kom, at Spørgsmaalet om Arbejdstiden efter deres Formening burde ordnes inden for hvert enkelt Land og under Hensyn til de særlige lokale Forhold ved kollektive Overenskomster mellem Arbejdsgiver- og Arbejderorganisationerne. Ud fra et af trafikale Grunde dikteret Sikkerhedshensyn vilde Arbejdsgivergruppen imidlertid deltage i en Gennemgang af Konventionsudkastets enkelte Bestemmelser.

Arbejdergruppen var paa sin Side af den Opfattelse, at det næppe vilde være muligt at sondre imellem sociale og trafikale Hensyn og maatte i Almindelighed udtrykke sin Beklagelse af, at der i Udkastet var stillet Forslag om en Arbejdstid paa 48 Timer ugentlig, og saaledes at der endog aabnedes Mulighed for under særlige Omstændigheder at udstrække den ugentlige Arbejdstid til 54 eller 60 Timer.

Om Behandlingen af Udkastets enkelte Bestemmelser skal det anføres, at Arbejdsgivergruppen tog Afstand fra, at ogsaa Hjælpere paa Køretøjer skulde omfattes af Konventionens Bestemmelser, idet trafikale Hensyn ikke kunde føre til at give Konventionen et saadant Omfang. Med Hensyn til Ejere af Køretøjer anlagde Arbejdsgiverne det Synspunkt, at Arbejdsorganisationen overhovedet ikke var beføjet til at fastsætte Regler for andre end Arbejdere og Funktionærer. Arbejderne hævdede paa deres Side, at det i Praksis ikke lod sig gennemføre at indskrænke Reglerne til kun at gælde for Chauffører, og at trafikale Hensyn maatte føre til, at man ogsaa fastsatte Regler for Ejere af Køretøjer. Som Resultat af disse Drøftelser fastslog Kommissionen, at Konventionen ogsaa skulde omfatte Hjælpere, der kører med, og som erhvervsmæssigt er knyttet til Køretøjet, dets Passagerer eller Ladningen, og med Hensyn til Ejerne overlod man til den nationale Lovgivning at bestemme, hvorvidt disse — under Hensyntagen til de i det enkelte Land med Henblik paa Trafiksikkerheden fastsatte Regler — burde være omfattet af Konventionen.

Med Hensyn til Spørgsmaalet om den ugentlige Arbejdstid havde Bureauet — i Overensstemmelse med Flertallet af de fra Regeringerne modtagne Besvarelser — foreslaaet, at Arbejdstiden skulde fastsættes til 48 Timer pr. Uge. Fra Arbejderrepræsentanterne i Kommissionen blev der stillet Ændringsforslag om, at den ugentlige Arbejdstid burde fastsættes til 40—44 Timer, idet man pegede paa den tekniske Udvikling, der var sket siden 1919, da Washington-Konventionen blev vedtaget. Endvidere behøvede den Omstændighed, at man havde udsat Drøftelserne af Spørgsmaalet om en almindelig Arbejdstidsnedsættelse — hvorom der redegøres nærmere nedenfor under Punkt V —, ikke at influere paa Spørgsmaalet om Arbejdstiden ved Vejtransport. Imidlertid trak Arbejderne deres Forslag tilbage, efter at forskellige Regeringsrepræsentanter havde sluttet op om det af Bureauet udarbejdede Forslag.

I Forbindelse med Kommissionens Drøftelser rejste Regeringsrepræsentanten fra De Forenede Stater Spørgsmaal om Konventionens Anvendelse i føderative Stater.