

TG_OBERGERICHT RBOG 2006 Nr. 29 vom 30. März 2006

Tg Obergericht, 2006-03-30, DE

Quelle: https://mcp.opencaselaw.ch/entscheid/tg_obergericht_RBOG_2006_Nr._29

FR: TG_OBERGERICHT RBOG 2006 Nr. 29 du 30 mars 2006

IT: TG_OBERGERICHT RBOG 2006 Nr. 29 del 30 marzo 2006

Regeste

180.00 gebüsst, weil er vom Fahrtschreiber lediglich die Lenkzeit hatte aufzeichnen und die übrige Arbeitszeit als Pause hatte registrieren lassen. Wenn der Berufungskläger dagegen vorbringt, diese Pflicht könne an das Verladepersonal delegiert werden, kann ihm nicht gefolgt werden: Die Verantwortung für die Betriebssicherheit eines Fahrzeugs trägt gemäss Art. Die Prüfung der Betriebssicherheit besteht im Übrigen entgegen der Auffassung des Berufungsklägers auch nach Reparaturen in einer ...

Volltext

Thurgau Obergericht Rechenschaftsbericht 30.03.2006 RBOG 2006 Nr. 29 (SBR.2005.42)

Thurgovie Obergericht Rechenschaftsbericht 30.03.2006 RBOG 2006 Nr. 29

(SBR.2005.42) Turgovia Obergericht Rechenschaftsbericht 30.03.2006 RBOG 2006 Nr. 29

(SBR.2005.42)

180.00 gebüsst, weil er vom Fahrtschreiber lediglich die Lenkzeit hatte aufzeichnen und die übrige Arbeitszeit als Pause hatte registrieren lassen. Wenn der Berufungskläger dagegen vorbringt, diese Pflicht könne an das Verladepersonal delegiert werden, kann ihm nicht gefolgt werden: Die Verantwortung für die Betriebssicherheit eines Fahrzeugs trägt gemäss Art. Die Prüfung der Betriebssicherheit besteht im Übrigen entgegen der Auffassung des Berufungsklägers auch nach Reparaturen in einer ...

RBOG 2006 Nr. 29 RBOG 2006 Nr. 29 Registrierungspflichtige Arbeitszeit des Chauffeurs; dazu gehören teilweise auch der Be- und Entladevorgang (Art. 2, 14 ARV 1)

1. Der Berufungskläger wurde wegen falschen Bedienens des Fahrtschreibers durch Nichtregistrieren der Arbeitszeit mit Fr. 180.00 gebüsst, weil er vom Fahrtschreiber lediglich die Lenkzeit hatte aufzeichnen und die übrige Arbeitszeit als Pause hatte registrieren lassen. Die Vorinstanz erwog, die Zeit des Be- und Entladens stelle für einen Chauffeur keine Pause dar: Dieser müsse schon deshalb zugegen sein, um bei Bedarf den Lastwagen verstellen zu können. Zudem sei der Chauffeur für die Beladung verantwortlich; er sei also verpflichtet, entweder die Ladung zu überprüfen oder den Ladevorgang zu überwachen. Damit könne nicht die ganze Zeit des Be- und Entladevorgangs als Pause registriert werden. Dem hält der Berufungskläger entgegen, es sei ihm durch seine Arbeitgeberin untersagt, beim Be- und Entladen seines Fahrzeugs mitzuarbeiten; diese Tätigkeit werde vielmehr vom Verladepersonal abgewickelt. Falls nötig werde der Lastwagen vom Verladepersonal verstellt. Ausserdem gebe es keine Verpflichtung zur Kontrolle der Ladung, und selbst wenn eine solche angenommen werden wollte, könnte diese delegiert werden. 2. a) Gemäss Art. 21 Abs. 2 lit. a-c ARV 1 wird mit Haft oder Busse bestraft, wer die Kontrollbestimmungen gemäss Art. 14 ff. ARV 1 verletzt, insbesondere wer die Kontrollmittel nicht oder nicht vorschriftsgemäss führt, den Fahrtschreiber nicht in Betrieb hält, nicht richtig bedient oder die Aufzeichnungen

verfälscht oder in Kontrolldokumenten, zum Beispiel auf den Einlageblättern des Fahrtschreibers, wahrheitswidrige oder unvollständige Angaben macht. Als Kontrollmittel gelten nach Art. 13 lit. a ARV 1 unter anderem die Aufzeichnungen des Fahrtschreibers und die Eintragungen auf den Fahrtschreiber-Einlageblättern. Nach Massgabe von Art. 14 Abs. 1 ARV 1 muss der Führer während der beruflichen Tätigkeit, solange er sich im Fahrzeug oder in dessen Nähe befindet, den Fahrtschreiber ständig in Betrieb halten und so bedienen, dass die Lenkzeit, die übrige Arbeitszeit und die Pausen zeitgerecht aufgezeichnet werden. Als Arbeitszeit gilt nach Art. 2 lit. e ARV 1 die Zeit, während der sich der Arbeitnehmer zur Verfügung des Arbeitgebers zu halten hat; sie umfasst unter anderem auch die blossе Präsenzzeit (deren Merkmal darin besteht, dass der Arbeitnehmer anwesend sein muss, jedoch - im Unterschied zu den Pausen - in der Gestaltung der Arbeitszeit nicht frei ist [1]) und Arbeitspausen von weniger als 15 Minuten. Als berufliche Tätigkeit gelten gemäss Art. 2 lit. f ARV 1 die Lenkzeit sowie die mit dem Transport zusammenhängenden Tätigkeiten. Der Führer hat nach einer Lenkzeit von viereinhalb Stunden eine Pause von mindestens 45 Minuten einzulegen, die in Pausen von je mindestens 15 Minuten unterteilt werden kann. Während der Pausen darf keine berufliche Tätigkeit ausgeübt werden [2] . b) aa) Das Obergericht schliesst sich im Wesentlichen der Auffassung der Vorinstanz an. Auszugehen ist davon, dass den Chauffeur gemäss Art. 29 SVG i.V.m. Art. 57 Abs. 1 VRV im Rahmen der Vorschriften über die Betriebssicherheit (welcher Begriff nicht nur im engen, technischen Sinn, sondern in weiterer, auch die Verkehrssicherheit umfassender Bedeutung zu verstehen ist [3]) die Pflicht zur Kontrolle der Ladung trifft. Wenn der Berufungskläger dagegen vorbringt, diese Pflicht könne an das Verladepersonal delegiert werden, kann ihm nicht gefolgt werden: Die Verantwortung für die Betriebssicherheit eines Fahrzeugs trägt gemäss Art. 93 Abs. 2 SVG der Fahrer und ferner der Halter oder wer wie der Halter für die Betriebssicherheit eines Fahrzeugs verantwortlich ist [4] . Gleich wie der Halter ist auch etwa ein Garagenchef eines Unternehmens für die Betriebssicherheit verantwortlich [5] , ganz offensichtlich aber nicht irgendwelches Verladepersonal, von dessen Zuverlässigkeit der Chauffeur oftmals keine Ahnung haben dürfte. Die Prüfung der Betriebssicherheit besteht im Übrigen entgegen der Auffassung des Berufungsklägers auch nach Reparaturen in einer Werkstätte, hält Art. 57 Abs. 1 VRV in einer ■ nicht abschliessenden ■ Aufzählung doch ausdrücklich fest, dass vom Fahrer nach Reparaturen etwa die Bremsen geprüft werden müssen. Abgesehen von der grundsätzlichen Unrichtigkeit des Vergleichs mit einer Reparatur wäre auch zu berücksichtigen, dass es sich beim Personal von Werkstätten immerhin um qualifizierte Fachkräfte mit einer entsprechenden Ausbildung handelt, wovon beim Verladepersonal in aller Regel nicht die Rede sein kann. Es besteht bei diesem keine Gewähr, dass es die Vorschriften über die Betriebssicherheit eines Fahrzeugs überhaupt kennt, zumal nicht ausgeschlossen ist, dass der einzelne Verladearbeiter nicht einmal über einen Führerausweis verfügt und insofern von den Vorschriften über die Betriebssicherheit noch nie etwas gehört hat. bb) Anders als die Vorinstanz anzunehmen scheint, führt die Pflicht zur Kontrolle der Ladung aber nicht dazu, dass der Fahrer den Ladevorgang insgesamt überwachen muss. Eine volle Präsenzzeit lässt sich deshalb aus Art. 29 SVG i.V.m. Art. 57 VRV nicht ableiten. Aus der Verantwortung für die Ladung ergibt sich nur, aber immerhin die Pflicht, zumindest vor dem Antritt der Fahrt zu prüfen, ob korrekt geladen wurde. Weil der Gesetzbeziehungsweise Verordnungsgeber nicht die gesamte Zeit zwischen zwei Lenkzeiten oder den gesamten Lade- und Entladevorgang als registrierungspflichtige Arbeitszeit qualifiziert, ist dem Chauffeur daher im Einzelfall nachzuweisen, dass er zwar Arbeit verrichtete, diese

aber nicht aufzeichnen liess. Das Bundesgericht konnte in BGE 111 IV 98 die Frage, ob aus der Verantwortung des Fahrers für die korrekte Beladung ohne weiteres auf Arbeitszeit geschlossen werden darf, offen lassen. Das Obergericht ist von dieser Schlussfolgerung überzeugt: So ist einerseits zugunsten des Berufungsklägers davon auszugehen, er habe sich in Bezug auf die Kontroll- oder Überwachungspflicht vorschriftsgemäss verhalten; würde dies ernsthaft bestritten, würde sich der Berufungskläger wegen Verletzung der Vorschriften über die Betriebssicherheit strafbar machen, welches Delikt derselben Strafanordnung wie das nicht richtige Bedienen des Fahrtschreibers untersteht und insofern ohne weiteres einer Wahlfeststellung zugänglich wäre [6]. Andererseits musste der Berufungskläger wie jeder andere Chauffeur auch nach der Beendigung der Lenkzeit gewisse unumgängliche Arbeiten erledigen, wie etwa das Herstellen des Kontakts mit dem Verladepersonal; auch Kleinigkeiten wie der Austausch von Papieren oder das Öffnen und fachkundige Schliessen des Fahrzeugs sowie Hinweise beziehungsweise Informationen an das Verladepersonal über die Art und Weise, wie zu beladen ist oder wo sich die zu entladende Ware befindet, gehören dazu. All diese Arbeiten, die der Berufungskläger auf jeden Fall vorzunehmen hatte und unstrittig auch erledigte, gehören zur registrierungspflichtigen Arbeitszeit. Der Vollständigkeit halber ist festzustellen, dass auch die Präsenzzeit desjenigen Chauffeurs, der sein Fahrzeug zu verschiedenen Laderampen verstellen muss, registrierungspflichtige Arbeitszeit darstellt. Indessen ist es entgegen der Auffassung der Vorinstanz nicht so, dass ein Lastwagen während eines beziehungsweise Entladevorgangs gleichsam zwingend immer wieder verstellt werden muss: Es gibt ■ etwa bei Verteilzentralen ■ auch Ladevorgänge an nur einem einzigen Ort, während denen die Präsenz des Chauffeurs nicht erforderlich ist. Wenn der Chauffeur im Einzelfall während eines Be- und Entladevorgangs einen Teil der Zeit als Arbeitszeit und einen Teil als Pause registriert (wobei die Minimalvorschriften bezüglich der Pausen zu beachten sind), kann er der Widerhandlung gegen die Chauffeurverordnung nur schuldig gesprochen werden, wenn ihm nachgewiesen wird, dass er während der als Pause registrierten Arbeitszeit tatsächlich arbeitete, indem er etwa beim Entladen oder Beladen half. Es geht nicht an, ohne weiteres anzunehmen, dass dem so gewesen sei. Wenn die Untersuchungsbehörden dem Chauffeur nicht glauben, keine registrierungspflichtige Arbeit verrichtet zu haben, müssen entsprechende Untersuchungen getätigt werden, indem etwa an den konkreten Zielorten nachgefragt wird, ob der Chauffeur mithalf. Zumindest müsste schlüssig nachgewiesen werden, weshalb die vom Chauffeur registrierten übrigen Arbeitszeiten nicht ausreichen, um den beschriebenen, zwingend notwendigen Arbeiten nachzukommen. Eine andere Betrachtungsweise ist mit den Grundsätzen, wonach es keine Strafe ohne Gesetz gibt [7], und dass der Staat den dem Angeschuldigten vorgeworfenen Sachverhalt zu beweisen hat [8], nicht vereinbar. cc) Zusammengefasst darf somit nicht ohne weiteres davon ausgegangen werden, die Zeit zwischen zwei Lenkzeiten, die für das Entladen oder das Beladen oder für beides gebraucht wird, stelle Arbeitszeit im Sinn der ARV 1 dar. Hingegen ist offensichtlich ■ und aufgrund der Aufgaben und Verantwortlichkeiten des Fahrzeugführers jeweils auch erstellt, ohne dass weitere Abklärungen getätigt werden müssten ■, dass zumindest ein Teil dieser Zwischen-Zeit Arbeitszeit ist. Wer zwischen Lenkzeiten nur Pausen oder Ruhezeit registriert, macht sich deshalb der Widerhandlung gegen die Chauffeurverordnung schuldig. Obergericht, 30. März 2006, SBR.2005.42 [1] BGE 111 IV 98 [2] Art. 28 Abs. 1 Satz 1, Abs. 2 und 3 ARV 1 [3] Giger, Strassenverkehrsgesetz, 6.A., Art. 29 S. 83 [4] Giger, Art. 29 SVG S. 84 [5] Giger, Art. 93 SVG N 2c [6] RBOG 1987 Nr. 33 [7] Art. 1 StGB [8] § 151 Abs. 1 StPO

Export aus OpenCaseLaw (CC0). Verbindlich ist allein der vom erlassenden Gericht veröffentlichte Originaltext. Quellen-URL siehe oben.