

28. sz. Egyezmény

a hajók ki- és berakodásánál alkalmazott munkások balesetek elleni védelméről

A Nemzetközi Munkaügyi Szervezet Általános Konferenciája,

Amelyet a Nemzetközi Munkaügyi Hivatal Igazgató Tanácsa hívott össze Genfben, és amely 1929. május 30-án tizenkettedik ülészakára ült össze,

Miután úgy határozott, hogy különböző javaslatokat fogad el a hajók be- és kirakodásánál foglalkoztatott munkások baleset elleni védelméről, mely az ülés napirendjének második pontjaként szerepelt, és

Miután úgy döntött, hogy ezeket a javaslatokat egy nemzetközi Egyezmény formájában adja közre,

a mai napon, 1929. június 21-én, elfogadja az alábbi Egyezményt, amely a "A balesetek elleni védelemről (kikötői rakodómunkások) szóló 1929. évi Egyezmény" néven idézhető, és amely a Nemzetközi Munkaügyi Szervezet Alapokmányának rendelkezései szerint a Nemzetközi Munkaügyi Szervezet tagállamai által ratifikálandó.

1. cikk

A jelen Egyezmény szempontjából -

(1) a „folyamatok” kifejezés a parton vagy a – hadihajók kivételével bármely – hajó fedélzetén hajó berakodásával vagy kirakodásával kapcsolatban végzett munka egészét vagy bármely részét jelenti, akár tengeri, akár belvízi hajózásban részt vevő hajóról van szó, tengeri vagy belvízi kikötőben, dokkban, rakparton, épített vízparton, ezek közelében vagy hasonló helyen, ahol ilyen munkát végeznek; és

(2) a „munkavállaló” kifejezés bármely olyan személyt jelent, aki a folyamatokban részt vesz.

2. cikk

1. Bármely szabályos megközelítést egy dokkon, rakparton, épített vízparton vagy hasonló területen keresztül, melyet a dolgozóknak azon munkahelyre menet és onnan jövet kell használniuk, ahol a folyamatok zajlanak, illetve a parton található minden ilyen munkahelyet karban kell tartani az azt használó munkavállalók biztonságát megfelelően figyelembe véve

2. Különösképpen is

(1) minden említett munkahely a parton és a legközelebbi országúttól ahhoz vezető út bármely veszélyes szakasza legyen biztonságosan és jól kivilágítva;

(2) a rakpartokon és épített partszakaszokon nem szabad semmilyen árut elhelyezni, hogy így a 3. cikkben említett útvonalhoz vezető jól járható megközelítési utat biztosítsanak;

(3) ahol bármely rakpart vagy épített vízpart peremén egy sávot szabadon hagynak, az legyen legalább 3 láb (90 cm) széles, és legyen minden akadálytól mentes, kivéve a rögzített szerkezeteket, berendezéseket és használatban levő szerkezeteket; és

(4) amennyire a gyakorlatban megoldható, a forgalmat és a munkát figyelembe véve,

- (a) az említett megközelítő útvonalak és munkahelyek minden veszélyes részét (pl. veszélyes omlások, sarkok, peremek) megfelelően el kell keríteni 2 láb 6 hüvelyknél (75 cm) nem alacsonyabb kerítéssel.
- (b) hidak, dokk kamrák és zsilipkamra ajtók fölötti veszélyes gyalogjárásokat mindegyik oldalon korláttal kell védeni 2 láb 6 hüvelyknél (75 cm) nem alacsonyabb korláttal; a korlát folytatódjon mindkét oldalon megfelelő távolságban, mely távolságnak nem kell meghaladnia az 5 yardot (4 megfelelő 50 cm).

3. cikk

(1) Ha egy hajó egy rakpart vagy valamely másik hajó mellett áll a folyamatok elvégzésének céljából, biztonságos odavezető utat kell biztosítani a munkavállalók számára a hajóhoz való odajutásuk vagy onnan történő visszajövetelük céljára, hacsak a körülmények nem olyanok, hogy ilyen különleges megoldás nélkül sem jelentene a megközelítés fölöslegesen nagy kockázatot.

(2) A fent említett megközelítési módok az alábbiak lehetnek:

- (a) ahol a gyakorlatban megoldható, a hajó leereszthető utaslépcsője, egy átjárópanel vagy hasonló szerkezet;
- (b) más esetekben egy létra.

(3) A jelen cikk (2) (a) sz. bekezdésében meghatározott berendezések legyenek legalább 22 hüvelyk (55 cm) szélességűek, elmozdulás ellen megfelelően rögzítettek, ne legyenek túl nagy szögben megdőntve, legyenek jó minőségű anyagból készítve, és legyenek jó állapotban, legyenek biztonságosan, 2 láb 9 hüvelyknél (82 cm) nem alacsonyabban mindkét oldalon körbekerítve. A hajó leereszthető utaslépcsője esetében legyen ugyanezen magasságban biztonságosan egy oldalon kerítéssel jelezve, feltéve, hogy a másik oldalát a hajó oldala megfelelően védi.

Bármely fent említett berendezés, mely a jelen Egyezmény ratifikálásakor használatban van, használatban maradhat –

- (a) amíg a kerítést fel nem újítják, amennyiben mindkét oldalon el vannak kerítve legalább 2 láb 8 hüvelyk (80 cm) jól látható magasságban;
- (b) a ratifikációtól számított egy éven át, ha mindkét oldalon jól látható 2 láb 6 hüvelyk (75 cm) magasságban el vannak kerítve.

(4) A jelen cikk (2) (b) sz. bekezdésében említett lépcsők legyenek megfelelő hosszúságúak és erősségűek, és legyenek megfelelően rögzítve.

(5) (a) A jelen cikk rendelkezései alól az illetékes hatóság kivételeket engedélyezhet, ha meggyőződött arról, hogy a cikkben meghatározott eszközök nem szükségesek a munkavállalók biztonságához.

(b) A jelen cikk rendelkezései nem vonatkoznak a raktérlépcsőre vagy raktér átjárópaneljére, ha ezeket kizárólag a folyamatok céljára használják.

(6) A munkavállalók a jelen cikkben meghatározottól vagy megengedettől eltérő megközelítési módot ne használjanak, illetve ne legyenek kötelesek használni.

4. cikk

Ha a munkavállalók a folyamatok céljára vízben kell, hogy egy hajóhoz el vagy egy hajótól visszajussanak, megfelelő intézkedéseket kell előírni biztonságos szállításuk érdekében, ideértve az ilyen célra alkalmazott hajókkal szembeni elvárások teljesítését is.

5. cikk

(1) Ha a munkavállalóknak a folyamatot olyan mélységű hajófenékben kell végezniük, ahol a hajófenék alja és a fedélzet között több mint 5 láb (1 m 50 cm) távolság van, úgy a fedélzetről a hajófenéig vezető biztonságos megközelítési módot kell biztosítani.

(2) A fent említett biztonságos megközelítési mód szokványos körülmények között lehet egy létra, mely nem tekinthető biztonságosnak, hacsak nem teljesíti az alábbi követelményeket:

- (a) kínáljon elegendő teret a létra mögött, mely esetben a rekeszfalakon és a csomagtér lejárataánál lévő létrák fokmélysége nem lehet 4,5 hüvelyknél (11,5 cm) kisebb, vagy a létrák minden foka legyen megfelelő szélességű a biztonságos fogódzkodás és lépés lehetőség érdekében;
- (b) ne legyen jobban a fedélzet alá süllyesztve, mint ami ésszerűen ahhoz szükséges, hogy a lejárón ne képezzen akadályt;
- (c) folytatódjon egy, a biztonsági peremekre rögzített valamely biztonságos fogódzkodási és lépési lehetőségben (markoló pogácsák vagy talpmélyedések) és ezekkel legyen egy vonalban.
- (d) A biztonsági peremre rögzített, fent leírt szerkezet kínáljon 4,5 hüvelyknél (11,5 cm) nem kisebb lépésmélységet és 10 hüvelyknél (25 cm) nem keskenyebb talpfelületet.
- (e) Ha az alsófedélzetek között különlétrák vannak, úgy az említett létrák, amennyire csak lehetséges, legyenek egy vonalban a felső fedélzetről levezető létrával.

Ahol azonban a hajó szerkezete miatt ilyen létra elhelyezése a gyakorlatban nem megvalósítható, legyen az illetékes hatóság belátására bízva, hogy más megközelítési módot is megengedjen eladdig, míg e más megközelítési mód, amennyire ez gyakorlatban elvárható, teljesíti a jelen cikkben lefektetett feltételeket.

(3) Elégséges szabad utat kell hagyni a raktárnyílásoknál az odajutás lehetővé tétele érdekében.

(4) A liftaknákat mindkét oldalon megfelelő kapaszkodófelületekkel kell ellátni kéz és láb számára mindkét oldalon.

(5) Ha egy hajó rakterében burkolatlan lépcsőt használnak, a folyamatra vállalkozó szolgáltatónak kötelessége megfelelő lépcsőt alkalmazni. E lépcsőt a felső végén kampóval vagy más eszközzel kell ellátni, mely azt szilárdan rögzíti.

(6) A munkavállalók a jelen cikkben meghatározottól vagy megengedettől eltérő megközelítési módot ne használjanak, illetve ne legyenek kötelesek használni.

(7) Azon hajók esetében, melyek a jelen Egyezmény ratifikálásakor már léteztek, a (2) (a) és (d) sz. albekezdések méretbeli követelményei alól és a jelen cikk (4) sz. bekezdésének rendelkezései alól mentesülnek, egy, a ratifikálást követő négy évet meg nem haladó időszakon át.

6. cikk

(1) Amíg a munkavállalók a folyamat céljából a hajón vannak, minden, a munkavállalók számára hozzáférhető és a raktér fenekétől a fedélzet szintjéig 5 láb (1,50 m) mélységet meghaladó mélységű raktérlejáratot, melyet nem véd gádorfa láthatóan 2 láb 6 hüvelyk (75 cm) magasságig, vagy 3 láb (90 cm) magasan el kell keríteni, vagy biztonságosan le kell fedni.

Szükség esetén ehhez hasonló intézkedésekkel kell egy fedélzetnek a munkavállalók számára lehetségesen veszélyes nyílásait biztonságossá tenni.

Ezen cikk rendelkezései nem érvényesek, amennyiben megfelelő és elégséges őrséget biztosítanak.

7. cikk

1. Ha a folyamatok egy hajón történnek, az odajutás útvonalát, illetve minden helyet a fedélzeten, ahol a munkavállalóknak megbízásuk szerint dolguk lehet, vagy ahol megbízásuk teljesítése érdekében kötelességük lehet elhaladni, ki kell világítani.

2. A kivilágítás módja olyan legyen, hogy sem a munkavállalók biztonságát ne veszélyeztesse, sem más hajók haladását ne befolyásolja.

8. cikk

A lejáratok ajtajainak és az ezen nyílások zárásához használt fedelek és fedélzettartó gerendák kiemelésével és visszahelyezésével megbízott munkavállalók biztonságának szavatolása érdekében:

(1) a lejárófedeleket és a lejárófedelekhöz használt gerendákat jó állapotban kell tartani;

(2) a lejárófedeleket méretüknek és súlyuknak megfelelő és elégséges számú fogantyúval kell ellátni;

(3) a lejáratfedélhez használatos tartógerendákon legyen olyan, kivételüket és visszahelyezésüket lehetővé tevő berendezés, mely szükségtelenné teszi, hogy a munkavállalóknak mozogni kelljen rajtuk a berendezés használatakor;

(4) minden lejáratfedelet és első, hátsó, illetve keresztirányú gerendát, hacsak nem csereszabatosak, egyértelmű jelzéssel kell ellátni annak jelölésére, hogy melyik fedélzeten, annak melyik lejárójához, illetve abban milyen helyzetben használatosak;

(5) lejárófedelek nem használhatók raktérlejáróként, illetve egyéb olyan célra, mely során megrongálódhatnak.

9. cikk

1. Megfelelő intézkedéseket kell előírni annak érdekében, hogy semmilyen emelőgépezet vagy szerkezet, vagy ahhoz csatlakozó berendezés használata, akár rögzített, akár szabadon mozgó, ne legyen megengedett a folyamatok során, sem a parton, sem a fedélzeten, hacsak nincs biztonságos üzemi állapotban.

2. Különösképpen is -

(1) használatbavétel előtt az említett gépeket, a nemzeti törvények és rendelkezések szerint a fedélzetre rögzített járulékos eszközöket, illetve az ezekkel használatos láncokat és drótköteleteket megfelelően át kell vizsgálni és kipróbálni, és ezek üzemi terhelhetőségét egy illetékes és a fent említett módon meghatározott személy által tanúsíttatni kell;

(2) használatba vétel után minden emelő berendezést, akár parton, akár hajófedélzeten használják, illetve minden, a nemzeti törvények és rendelkezések szerint a fedélzetre rögzített járulékos eszközt az alábbiak szerint teljes vizsgálatnak és ellenőrzésnek kell alávetni:

- (a) négy évenként teljesen át kell vizsgálni, és minden tizenkét hónapban ellenőrizni kell az alábbiakat: árbocdaruk, bumvillák, árbocponyvák, árbocdaru kötelek, füles csapszegek, csigasor feszítőkötélzete, illetve bármely rögzített berendezés, melyek szétszerelése különösen nehéz;
- (b) minden tizenkét hónapban teljes vizsgálatnak kell alávetni az alábbiakat: minden emelő berendezés (pl. daruk, csörlők), támasztóékek, bilincsek és minden egyéb, az (a) pontban fel nem sorolt járulékos szerelvény.

Minden szabadon mozgó szerelvény (pl. láncok, drótkötelek, gyűrűk, kampók) használat előtt minden alkalommal ellenőrizendő, hacsak nem ellenőrizték azokat a megelőző három hónap során.

A láncokat nem szabad megrövidíteni rájuk kötött csomó segítségével, és elővigyázatossági intézkedéseket kell tenni annak érdekében, hogy éles peremek ne okozzanak sérülést rajtuk.

Bármely drótkötélen a gyűszűnek vagy a hurokfonatnak legyen pászmáncént legalább három redője, illetve a drótok felében két redő legyen kivágva minden pászmából, feltéve, hogy e követelmény nem akadályozza egy másik olyan fajta hurokfonat használatát, melyről igazolható, hogy ugyanolyan eredményes, mint az itt leírt változat.

(3) Láncok és minden hasonló szerelvény, melyet nemzeti törvények és rendelkezések meghatároznak (pl. horgok, gyűrűk, bilincsek, láncforgók), hacsak nem vetették azokat alá a nemzeti törvények és rendelkezések által előírt egyéb elégséges karbantartásnak, az alábbi módon hőkezelendők egy illetékes személy felügyelete alatt:

(a) A hajón használt láncok és az említett szerelvények esetében -

- (i) fél hüvelyknyi (12,5 mm) és kisebb láncok vagy szerelvények, melyek általában félévenként egyszer vannak használatban;
- (ii) minden más lánc vagy más szerelvény (ideértve a feszítőláncokat is, de nem ideértve az árbocdaruhoz vagy az árbochoz rögzített biztosító láncszemet), melyek általában legalább évente egyszer vannak használatban:

feltéve, hogy az ilyen szerelvény esetében, melyet kizárólag darukon és más, kézzel működtetett emelő berendezéseken használnak, az (i) albekezdésben a félév helyett egy év értendő, illetve a (ii) albekezdésben az egy év helyett két év;

Továbbá, ha az illetékes hatóság úgy véli, hogy a lánc kivételével bármely említett szerelvény mérete, formája, anyaga vagy használatának ritkasága folytán a jelen bekezdésben lefektetett, hőkezeléssel kapcsolatos követelmények teljesítése a munkavállalók biztonsága szempontjából nem szükséges, írásos igazolással (melyet belátása szerint visszavonhat) kivonhatja az említett szerelvényeket a fenti követelmények alól az említett igazolásban meghatározott feltételek mellett.

- (b) Ha a láncok és az említett szerelvények nincsenek a hajó fedélzetén, intézkedéseket kell előírni az említett láncok és szerelvények hőkezelésére.
- (c) Ha az említett láncokat és szerelvényeket, akár a hajófedélzeten szállítják őket, akár nem, hegesztéssel végrehajtott meghosszabbítás, átalakítás, javítás után ki kell próbálni, és ismételt vizsgálatnak kell alávetni.

(4) Ilyen, megfelelően hitelesített feljegyzések elégséges *prima facie* bizonyítékként szolgálnak arra a célra, hogy a gépek és a szerelvények biztonságosak, akár a parton, akár a hajón tartják őket. A feljegyzéseknek tartalmazniuk kell a biztonságos terhelhetőséget és a jelen cikk (1) és (2) sz. bekezdésében említett próbák és vizsgálatok, illetve a (3) sz. bekezdésben említett hőkezelések és egyéb karbantartások dátumát és eredményeit.

Az ilyen feljegyzéseket az ilyen célra felhatalmazott személy felszólítására az azokért felelős személy át kell, hogy adja.

(5) Minden, hajófedélzeten használt darun, árbocdarun és láncos függesztő szerkezeten és minden hasonló emelő berendezésen a biztonságos üzemi terhelhetőséget a nemzeti törvények és rendelkezések által meghatározott módon egyértelműen fel kell tüntetni. A láncos függesztő szerkezeten feltüntetett biztonságos üzemi terhelhetőséget vagy kizárólag számokkal, vagy a láncokra írt betűkkel, vagy erősen hozzárögzített ellenálló anyagból készült tábla vagy gyűrű segítségével kell feltüntetni.

(6) Minden motort, fogaskereket, láncos vagy dörzsmeghajtást, hajtószerkezeteket, feszültség alatti elektromos vezetékes és gőznyomócsövet (hacsak nem igazolható, hogy helyzetük és szerkezetük folytán védelem nélkül is éppoly biztonságosak, mint védelemmel) biztonságos védelemmel kell ellátni, amennyire a gyakorlatban megvalósítható anélkül, hogy az a hajón folyó munka biztonságát csökkentené;

(7) A darukat és csörlőket olyan eszközökkel kell ellátni, melyek megakadályozzák annak esélyét, hogy egy teher véletlenül leessen, miközben emelik vagy leeresztik.

(8) Megfelelő intézkedéssel meg kell akadályozni, hogy a rendszerből távozó fáradt gőz, illetve, amennyire lehetséges, bemenő gőz elhomályosítson bármely darut vagy csörlőt, illetve ezek munkaterületét, ahol munkavállalók tartózkodhatnak.

10. cikk

Csak megfelelően gyakorlott és megbízható személyek foglalkoztathatók emelő- és szállítóberendezések kezelőiként, akár mechanikai, akár egyéb erőforrással is működjön az adott berendezés, illetve csak ilyen személyek adhatnak jelt ilyen gépek kezelőinek, illetve dolgozhatnak teherleeresztéskor a csörlő végénél vagy a csörlődobnál.

11. cikk

(1) Semmilyen terhet nem szabad lógva hagyni semmilyen emelő berendezésről, hacsak illetékes személy nincs az adott gépen szolgálatban, amíg a teher ebben az állapotban van.

(2) Meg kell tenni a megfelelő intézkedéseket egy jelzőszolgálatos foglalkoztatására, ahol ez a munkavállalók biztonsága érdekében szükséges.

(3) Megfelelő intézkedéseket kell előírni a teher felpolcolásakor és lerakodásakor, illetve összerakásakor és megbontásakor, és ezekkel összefüggésben a veszélyes módszerek alkalmazásának megelőzése érdekében.

(4) Mielőtt egy raktérlejárónál a munka elkezdődik, a tartógerendáit el kell távolítani, kivéve, ha a lejárat elegendő méretű ahhoz, hogy eleve megóvja a munkavállalókat attól a veszélytől, hogy a teher a gerendákra csapódik; amennyiben a gerendákat nem távolítják el, erősen rögzíteni kell őket az elmozdulásuk megelőzése érdekében.

(5) Elővigyázatossági intézkedéseket kell foganatosítani a fenékben vagy fedélközben foglalkoztatott munkavállalók kijutásának biztosítására, ha szénnel vagy egyéb ömlesztett áruval dolgoznak.

(6) Nem szabad olyan pallót használni a folyamatok során, mely nincs megfelelő anyaggal erősen megépítve, kellő mértékben megtámasztva, és a szükséges pontokon biztonságosan rögzítve.

Nem szabad teherautóval a hajó és a part között terhet szállítani, ha a pallóhid a biztonságos szállításhoz túl meredek. A pallóhidak felületét szükség esetén megfelelő anyaggal kezelni kell, hogy a munkavállalók el ne csússzanak rajta.

(7) Ha a munkaterület egy hajófenékben a lejárat alatti területre csökken, és hacsak nem menekülésről, vagy kötélhám készítéséről van szó, a kampókat nem szabad a gyapot- vagy gyapjúbálák, parafa- vagy jutazsákokba, vagy más hasonló áruk csomagolásra használt hevedereibe vagy összetartó drótjaiba akasztani (ugyanaz vonatkozik a hordókampókra).

(8) Semmilyen szerelvényt nem szabad annak biztonságos terhelésén túl terhelni, csak egyes kivételes esetekben, amikor arra kifejezetten felhatalmazást ad a tulajdonos, illetve felelős megbízottja, mely esetről feljegyzést kell készíteni.

(9) Változó teherbírású parti daruk esetében (pl. ahol a darukar emelésekor vagy leengedésekor a teherbírás az emelési szögától függ) egy automata jelzőrendszernek vagy táblázatnak kell jeleznie a darun a darukar egyes dőlésszögeihez tartozó biztonságos terhelhetőséget.

12. cikk

A nemzeti törvények és rendelkezések írják elő a munkavállalók megfelelő védelmének biztosításához szükségesnek tartott elővigyázatossági intézkedéseket, figyelembe véve esetenként azon körülményeket, mikor önmagukban, természetüknél fogva vagy az adott időpontban jellemző állapotuk miatt életre vagy egészségre veszélyes anyagokkal vagy azok közelében kell dolgozniuk, vagy olyan helyen, ahol ilyen anyagok vannak raktározva.

13. cikk

1. Dokkokban, rakpartokon, épített partszakaszon és hasonló helyeken, melyeket gyakran vesznek igénybe folyamatok céljára, a nemzeti törvények és rendelkezések által a

helyi körülmények ismeretében előírt lehetőségeket biztosítani kell gyors elsősegélynyújtásra, illetve súlyos esetben a legközelebbi ellátóhelyre történő baleseti betegszállításra. Elégséges elsősegély-felszerelést kell folyamatosan a helyszínen tartani olyan állapotban és helyzetben, mely céljára alkalmassá teszi, és könnyen hozzáférhető munkaidő alatti azonnali használatra. Az említett felszerelésért egy vagy több személy tartozzon felelősséggel, akik között legyen egy vagy több olyan személy is, akik maguk is tudnak elsősegélyt nyújtani, és akik segítsége munkaidő alatt bármikor igénybe vehető.

2. A fent említett dokkokban, rakpartoknál vagy épített partszakaszokon és hasonló helyeken megfelelő előkészületeket kell tenni a vízbe esett munkavállalóknak a vízbefulladásától való megmentésére.

14. cikk

Bármely védőkorlát, átjáró, szerelvény, lépcső, életmentő eszköz vagy berendezés, fényjelzés, palló vagy bármely egyéb tárgy, melyet a jelen Egyezmény szerint biztosítani kell, nem vihető el a helyéről, nem nyúlhat hozzájuk senki, hacsak nincs megfelelően felhatalmazva, vagy szükség estén, illetve elmozdítás esetén vissza kell vinni azon időszak elteltével, amely időre elvitele szükséges volt.

15. cikk

1. Minden tagállam számára lehetséges, hogy kivételeket állapítson meg a jelen Egyezmény rendelkezései alól vagy azokhoz képest bármely dokk, rakpart, épített partszakasz vagy hasonló hely tekintetében, ahol a folyamatokat csak alkalomszerűen végzik, vagy ahol a forgalom intenzitása alacsony és csak kis hajókra korlátozódik, vagy ha egyes speciális hajók vagy hajókatóriák, vagy bizonyos méret alatti hajók esetében, illetve éghajlati viszonyok következtében a gyakorlatban nem megvalósítható a jelen Egyezmény rendelkezéseinek teljesítése.

2. A Nemzeti Munkaügyi Hivatalt folyamatosan tájékoztatni kell minden olyan rendelkezésről, melynek értelmében a fentiek alapján felmentések és kivételek megengedettek.

16. cikk

Hacsak a jelen Egyezmény máshogy nem rendelkezik, a benne foglalt a hajók tartós berendezéseinek építésére vonatkozó rendelkezések olyan hajókra vonatkoznak, melyek építése az Egyezmény ratifikálási dátuma után kezdődött, illetve minden más hajóra, melyet nem több mint négy évvel e dátumot követően építettek, feltéve, hogy ezen időközben az említett rendelkezéseket gyakorlatban megfelelő mértékben a többi ilyen hajóra alkalmazzák.

17. cikk

A munkavállalók baleset elleni védelme érdekében előírt szabályok végrehajtásának biztosítása érdekében –

(1) a szabályok határozzák meg egyértelműen azon személyeket vagy testületeket, akik a megfelelő szabályok betartásáért felelősek;

(2) készüljenek rendelkezések egy hathatós ellenőrzési rendszer létrehozásáról és a szabályok megszegéséért kiszabandó büntetésekről;

(3) a szabályok egy-egy példánya vagy összefoglalója legyen jól láthatóan kitéve a dokkokban, rakparton, épített partszakaszokon és hasonló helyeken, ahol a folyamatokat gyakran végzik.

18. cikk

A jelen Egyezmény hivatalos ratifikációit a Nemzetközi Munkaügyi Szervezet Alapokmányában közzétett feltételek szerint a Nemzetközi Munkaügyi Hivatal főigazgatójával kell közölni nyilvántartásba vétel céljából.

19. cikk

1. A jelen Egyezmény a Nemzetközi Munkaügyi Szervezet tagállamai közül csak azokra nézve kötelező, amelyeknek ratifikációit a főigazgató nyilvántartásba vette.

2. A jelen Egyezmény tizenkét hónappal azután lép hatályba, hogy a Nemzetközi Munkaügyi Szervezet két tagállamának ratifikációját a főigazgató nyilvántartásba vette.

3. A továbbiakban a jelen Egyezmény minden további tagállamra nézve tizenkét hónappal azután lép hatályba, hogy ratifikációját nyilvántartásba vették.

20. cikk

Amint a Nemzetközi Munkaügyi Hivatal a Nemzetközi Munkaügyi Szervezet két tagállamának ratifikációját nyilvántartásba vette, a Nemzetközi Munkaügyi Hivatal főigazgatója a Szervezet valamennyi tagállamát köteles erről értesíteni. Köteles a tagállamokat azon ratifikációkról is értesíteni, melyekről később, a Szervezet más tagjaitól szerez tudomást.

21. cikk

1. A jelen Egyezményt ratifikáló tagállam a Nemzetközi Munkaügyi Hivatal főigazgatójával egy nyilvántartásba vétel céljából közölt nyilatkozat útján mondhatja fel az Egyezményt első hatálybalépésének időpontjától számított tíz év elteltével. Az ilyen felmondás a nyilvántartásba vételét követő egy év elteltével válik hatályossá.

2. Az a tagállam, amely a jelen Egyezményt ratifikálta, és amely az előző bekezdésben említett tízéves időszak lejártá után egy éven belül nem él a jelen cikkben biztosított felmondási jogával, újabb ötéves időszakra kötelezettségben marad. Ezt követően minden öt év elteltével mondhatja fel a jelen Egyezményt a jelen cikkben előírt feltételek szerint.

22. cikk

A Nemzetközi Munkaügyi Hivatal Igazgató Tanácsa az általa szükségesnek ítélt időpontokban jelentés terjeszt az Általános Konferencia elé a jelen Egyezmény helyzetéről,

és megvizsgálja, kívánatos-e a Konferencia napirendjére tűzni az Egyezmény részleges vagy teljes módosításának kérdését.

23. cikk

1. Ha a Konferencia a jelen Egyezményt részben vagy egészében módosító új Egyezményt fogad el, akkor az új módosító Egyezmény valamely tagállam által történő ratifikálása, tekintet nélkül a fenti 21. cikk rendelkezéseire, *ipso jure* magában foglalja a jelen Egyezmény azonnali felmondását, amennyiben és amikor az új módosító Egyezmény hatályba lép.

2. az új módosító Egyezmény hatályba lépésének napján lezárul a jelen Egyezmény ratifikálásának lehetősége a tagállamok előtt.

3. A jelen Egyezmény jelenlegi formájában és tartalmával mindenképpen érvényben marad mindazon tagállamokra nézve, amelyek a jelen Egyezményt ratifikálták, de a módosító Egyezményt nem.

24. cikk

A jelen Egyezmény szövegének angol és francia változata egyaránt hiteles.