

## 32. sz. Egyezmény

### a hajók ki- és berakodásán alkalmazott munkások balesetek elleni védelméről (módosított)

A Nemzetközi Munkaügyi Konferencia Általános Konferenciája

Amelyet a Nemzetközi Munkaügyi Hivatal Igazgató Tanácsa hívott össze Genfben, és amely 1932. április 12-én tizenhatodik ülészakára ült össze,

Miután úgy határozott, hogy különböző javaslatokat fogad el a hajók be- és kirakodásánál foglalkoztatott munkavállalók baleset elleni védelméről szóló Egyezmény részleges módosításáról, melyet a Konferencia tizenkettedik ülészakán fogadott el - mely az ülés napirendjének negyedik pontjának részeként szerepelt, és

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

a mai napon, 1932. április 27-én elfogadja az alábbi Egyezményt, mely a "Balesetek elleni védelemről (kikötői rakodómunkások) szóló 1932. évi (módosított) 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 "folyamat" 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 folyamatban 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 használniuk kell, melyen a folyamat zajlik, 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 semmilyen árut nem szabad tartani, hogy így egy járható sáv maradjon a 3. cikkben említett csatlakozó útvonalhoz;

(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 gyakorlatban megoldható, tekintettel a forgalomra és a munkára,

- (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 gyalogjárátokat 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).

(5) A jelen cikk (4) sz. bekezdésének méretbeli követelményei teljesítettnek tekintendők a jelen Egyezmény ratifikálásakor használt berendezések tekintetében, ha a tényleges hosszadatok 10 százaléknál nem többel rövidebbek a (4) sz. bekezdésben megadottnál.

### 3. cikk

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

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

- (a) ahol 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, illetve a hajó leereszthető utaslépcsője esetében legyen ugyanezen magasságban biztonságban 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, ha mindkét oldalon el vannak kerítve legalább 2 láb 8 hüvelyk (80 cm) jól látható magasságban;
- (b) a ratifikációtól számított két 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 engedhet meg, 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 folyamat 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, ide értve 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 az általuk igénybe veendő fedélzet között biztonságos megközelíthetőséget kell biztosítani.

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

- (a) kínáljon a létra mögötti teret is beleszámítva 4,5 hüvelyknél (11,5 cm) nem kisebb fokmélységet, 10 hüvelyknél (25 cm) nem keskenyebb talpfelületet, és szilárd kézi kapaszkodót.
- (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 (markolópogácsák vagy talpmélyedések) és ezekkel legyen egy vonalban.
- (d) A biztonsági peremre rögzített szerkezet kínáljon a mögötte levő teret is beleszámítva 4,5 hüvelyknél (11,5 cm) nem kisebb lépőmélységet és 10 hüvelyknél (25 cm) nem keskenyebb talpfelületet.
- (e) Ha az alsófedélzetek között külön létrák 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 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.

Azon hajók esetében, melyek a jelen Egyezmény ratifikálásakor már léteztek, a jelen bekezdés (a) és (d) albekezdéseinek méretbeli követelményeit teljesíteni kell addig, amíg a lépcsőket és az egyéb felületeket és más megoldásokat kicserélik, hacsak a jelenlegi tényleges méretek 10 százaléknál nem maradnak el jobban az (a) és (d) albekezdések méretbeli követelményeitől.

(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 egy megfelelő lépcsőt alkalmazni. E lépcsőt a felső végén kampóval vagy más eszközzel kell ellátni, mely 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, az 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, hacsak nincs használatban szén vagy egyéb anyag elhelyezése érdekében, vagy 3 láb (90 cm) magasan el kell keríteni, vagy biztonságosan le kell fedni. A nemzeti törvények és rendelkezések határozzák meg, hogy ezen bekezdés követelményeit ebédszünet vagy más rövid munkamegszakítás idejére be kell-e tartani.

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

#### *7. cikk*

1. Ha a folyamatok egy hajón történnek, az odajutás útvonalát, illetve minden helyet a fedélzeten, ahol a munkavállalóknak megbízásuk szerint dolgozhatnak, 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 fedélzettartó gerendák kiemelésével és visszahelyezésével megbízott munkavállalók biztonságának szavatolása érdekében

(1) a lejárófedeleket és a lejárófedelekekhez használt gerendákat megfelelő állapotban kell tartani;

(2) a lejárófedeleket méretüknek és súlyuknak megfelelő és elégséges számú fogantyúval kell ellátni, hacsak a lejáró vagy a lejárófedél nem olyan szerkezetű, mely a kézi fogantyú alkalmazását szükségtelenné teszi;

(3) a lejárathatfedélhez használatos tartógerendákon legyen olyan, kivételüket és visszahelyezésüket lehetővé tevő berendezés, mely szükségtelemné teszi, hogy a munkavállalóknak mozogni kelljen rajtuk ezen berendezés használatakor.

(4) minden lejárathatfedelet 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 használatos;

(5) lejárathatfedelek 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 drótköteleket megfelelően át kell vizsgálni és kipróbálni, és ezek üzemi terhelhetőségét egy illetékes, az országos hatóságok számára is elfogadható személy által tanúsítani kell;

(2) használatba vétel után minden emelőberendezést, 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, árbocpányvák, árbocdaru kötelek, füles csapszegek, csigasor feszítőkötélzete, illetve bármely rögzített berendezés, melyek szétszerelése különösen is nehéz;
- (b) minden tizenkét hónapban teljes vizsgálatnak kell alávetni: minden emelőberendezés, (pl. daruk, csörlők), támasztóékek, bilincsek és minden egyéb, az (a) pontban fel nem sorolt járulékos szerelvények. 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 sorják és éles peremek ne okozzanak sérülést.

Bármely drótkötélen a gyűszűnek vagy a hurok fonatnak legyen pászmánként legalább három redője, illetve a drótok felében két redő legyen kivágva minden pászmából, feltéve, hogy ezen 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 a nemzeti hatóságok által elfogadott 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 szerelvény (ide értve 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 emelőberendezéseken 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 az 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 üzemszerűen a hajó fedélzetén, intézkedéseket kell előírni az említett láncok és szerelvények hőkezelésére.
  - (c) Ha az említett láncokat és szerelvényeket, akár a hajófedélzeten szállítják, akár nem, hegesztéssel végrehajtott meghosszabbítás, átalakítás, javítás után ki kell próbálni és ismételt vizsgálatnak kell alávetni.

(4) Ilyen, megfelelően hitelesített feljegyzések elégséges közvetlen bizonyítékként szolgálnak arra a célra, hogy a gépek és a szerelvények biztonságosak, és akár a parton, akár a hajón tartják őket, 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 karbantartás 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 függesztőszerkezeten és minden hasonló emelőberendezésen a biztonságos üzemi terhelhetőséget a nemzeti törvények és rendelkezések által meghatározott módon egyértelműen fel kell tüntetni. A láncos függesztőszerkezeten 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 vezetéket és gőznyomócsövet (hacsak nem igazolható, hogy helyzetük és szerkezetük folytán védelem nélkül is éppoly biztonságosak mint védelemmel) biztonságos védelemmel kell ellátni, amennyire gyakorlatban megvalósítható anélkül, hogy az a hajón folyó munka biztonságát csökkentené;

(7) Darukat és csörlőket olyan eszközökkel kell ellátni, melyek minimálisra csökkentik annak esélyét, hogy egy teher véletlenül leesik, 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.

(9) Megfelelő intézkedést kell foganatosítani annak megakadályozása érdekében, hogy egy árbocdarut ne lehessen véletlenül aljzatából vagy rögzítőágyából kiemelni.

### 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 emelőberendezésről, 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 munkavállaló 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 vagy ki (illetve el) kell venni vagy elmozdulásuk megelőzése érdekében erősen rögzíteni kell.

(5) Elővigyázatossági intézkedéseket kell fogantatosítani 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 anyagból 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 pallóhidat szükség esetén megfelelő anyaggal felületkezelní kell, hogy a munkavállalók el ne csússzanak rajta.

(7) Ha a munkaterület egy hajófenékben a lejárát alatti területre csökken, és, hacsak nem menekülésről van szó-

- (a) a kampót nem szabad közvetlenül a gyapot- vagy gyapjúbálák, parafa- vagy jutazsákokba vagy más hasonló áruk csomagolásra használt hevedereibe vagy összetartó drótjaiba akasztani;
- (b) hordó kampókat nem szabad hordók emelésére vagy leeresztésére használni, ha akár a hordó, akár a kampó szerkezete vagy állapota miatt használatuk esetleg nem biztonságos.

(8) Semmilyen szerelvényt nem szabad annak biztonságos terhelésén túl terhelni, csak egyes kivételes, a nemzeti törvények és rendelkezések által megengedett mértékig.

(9) Változó teherbírású parti daruk esetében (pl. ahol a darukar emelésekor vagy leengedésekor a teherbírás az emelési szöggtől függ) egy automata jelző rendszernek 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 elsősegély nyújtásra, illetve súlyos esetben baleseti elszállítást a legközelebbi ellátóhelyre. 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 felelőséggel, akik közé tartozzon 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 esetén, illetve, elmozdítás esetén vissza kell vinni azon időszak végén, 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 alkalmoszerűen végzik, vagy ha a forgalom intenzitása alacsony és csak kis hajókra korlátozódik, vagy ha egyes speciális hajók vagy hajó kategóriák vagy bizonyos méret alatti hajók esetében, illetve éghajlati viszonyok következtében gyakorlatban nem megvalósítható a jelen Egyezmény rendelkezéseinek teljesítése.

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

### *16. cikk*

Hacsak a jelen Egyezmény máshogy nem rendelkezik, a benne foglalt azon rendelkezések, melyek a hajók tartós berendezéseinek építésére vonatkoznak, olyan hajókra



vonatkoznak, melyek építése az Egyezmény ratifikálási dátuma után kezdődött, illetve minden más hajóra, melyet nem több mint négy évvel ezen dátumot követően építettek, hacsak ezen idő közben az említett rendelkezéseket gyakorlatban járható mértékben a többi ilyen hajóra nem alkalmazták.

#### *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 kitéve a dokkokban, rakparton, épített partszakaszokon és hasonló helyeken feltűnő helyeken, ahol a folyamatokat gyakran végzik.

#### *18. cikk*

1. Minden tagállam vállalja, hogy jelen Egyezmény alapján viszonyos kölcsönös kapcsolatba lép más tagállamokkal, melyek ratifikálták a jelen Egyezményt, és ennek során elsősorban is az egyes tagállamokban hatályos próba, vizsgálati és hőkezeli eljárások, illetve az ezeket tanúsító igazolások és feljegyzések kölcsönös elismerését igyekszik előmozdítani;

2. Ami a hajók építését és a hajókon használatos berendezéseket, és a feljegyzéseket és egyéb, a jelen Egyezmény értelmében a fedélzeten figyelmet igénylő jelenségeket illeti, minden tagállam meggyőződött arról, hogy a másik tagállam által elfogadott szabályok és megoldások a saját szabályai és törvényei szerint megkövetelt színvonallal átfogóan azonos biztonsági követelményrendszerrel állítanak fel a munkavállalók érdekében;

3. A kormányok megfelelően figyelembe veszik a Nemzetközi Munkaügyi Szervezet Alapokmánya 19. cikkének 11. bekezdésében lefektetett követelményeket. Ezen rendelkezés az alábbi módon hangzik:

Semmilyen körülmények között nem kérhető egyetlen tagállam sem, illetve egy tagállamtól sem várható el, hogy bármely Ajánlás vagy Egyezményjavaslat Konferencia által történő elfogadásának következményeként az érintett munkavállalóinak a jelenleg hatályos törvények által nyújtott védelmet csökkentse.

Az Alapokmány 1946. évi módosításának következtében az ennek megfelelő rendelkezés most a 19. cikk 8. bekezdésében található. (NB)

#### *19. cikk*

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

## 20. 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 azon nap után lép hatályba, amelyen a Nemzetközi Munkaügyi Szervezet két tagállamának ratifikációját a főigazgató nyilvántartásba vette.

3. A továbbiakban a jelen Egyezmény minden további tagállamra nézve tizenkét hónappal azon nap után lép hatályba, melyen ratifikációját nyilvántartásba vették.

## 21. 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.

## 22. cikk

1. A jelen Egyezményt ratifikáló tagállam a Nemzetközi Munkaügyi Hivatal főigazgatójához egy nyilvántartásba vétel céljából eljuttatott nyilatkozat útján mondhatja fel az Egyezményt első hatályba lépésének időpontjától számított tíz év elteltével. Az ilyen felmondás egy évvel azután válik hatályossá, hogy a Nemzetközi Munkaügyi Hivatal azt nyilvántartásba vette.

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

## 23. cikk

A Nemzetközi Munkaügyi Hivatal Igazgató Tanácsa az általa jónak látott időközönként jelentést terjeszt az Általános Konferencia elé a jelen Egyezmény helyzetéről, és megvizsgálja, kívánatos-e a Konferencia napirendjére tűzni az Egyezmény részleges vagy teljes módosításának kérdését.

## 24. cikk

1. Ha a Konferencia a jelen Egyezményt részben vagy egészében módosító új Egyezményt fogad el, az új módosító Egyezmény valamely tagállam által történő ratifikálása, tekintet nélkül a fenti 22. cikk rendelkezéseire, *ipso jure* jelenti a jelen Egyezmény várakozási kötelezettség nélküli felmondását, amennyiben és amikor az új módosító Egyezmény hatályba lép.

2. Az új módosító Egyezmény hatályba lépésekor 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.

*25. cikk*

A jelen Egyezmény francia és angol szövegváltozatai egyaránt hitelesek.