

III-115 der Beilagen zu den Stenographischen Protokollen  
Nationalrates XV. GP

1981 10 22

Bericht der Bundesregierung betreffend das auf der 65. Tagung der Allgemeinen Konferenz der Internationalen Arbeitsorganisation angenommene Übereinkommen (Nr. 152) über den Arbeitsschutz bei der Hafendarbeit und Empfehlung (Nr. 160) betreffend den Arbeitsschutz bei der Hafendarbeit

## Bericht an den Nationalrat

### A. Vorbemerkungen

Die am 6. Juni 1979 in Genf zu ihrer 65. Tagung zusammengetretene Allgemeine Konferenz der Internationalen Arbeitsorganisation hat am 25. Juni 1979 u. a. folgende internationale Urkunden angenommen:

Übereinkommen (Nr. 152) über den Arbeitsschutz bei der Hafendarbeit

und die

Empfehlung (Nr. 160) betreffend den Arbeitsschutz bei der Hafendarbeit.

Der amtliche deutsche Wortlaut des angeführten internationalen Urkunden ist angeschlossen.

Jedes Mitglied der Internationalen Arbeitsorganisation ist gemäß Artikel 19 der Verfassung der Internationalen Arbeitsorganisation, BGBl. Nr. 223/1949, verpflichtet, die von der Internationalen Arbeitskonferenz angenommenen internationalen Urkunden den zuständigen Stellen im Hinblick auf ihre Verwirklichung durch die Gesetzgebung oder durch andere Maßnahmen vorzulegen.

### B. Die internationalen Urkunden

- 2 -

Das Übereinkommen versteht unter dem Begriff "Hafenarbeit" alle Arbeiten und einzelnen Arbeitsvorgänge beim Be- und Entladen von Schiffen samt den damit verbundenen Nebenarbeiten. Die innerstaatliche Gesetzgebung oder Praxis hat eine Begriffsbestimmung für derartige Arbeiten zu treffen. Dabei sowie bei Änderung dieser Begriffsbestimmung sind die beteiligten Interessenvertretungen zu hören. In bestimmten Fällen (vgl. Art. 2) können unter der Voraussetzung der Gewährleistung sicherer Arbeitsbedingungen sowie dann, wenn die zuständige Stelle überzeugt ist, daß dies im Interesse der Sache gelegen ist, - wobei die beteiligten Interessenvertretungen zu hören sind - Befreiungen gewährt oder Ausnahmen von den Bestimmungen dieses Übereinkommens zugelassen werden. Eine Abweichung von den Erfordernissen des Teiles III dieses Übereinkommens kann erfolgen, falls die zuständige Stelle nach Anhörung der beteiligten Interessenvertretungen überzeugt ist, daß die Abweichungen entsprechende Vorteile bieten und daß der insgesamt gebotene Schutz nicht geringer ist, als er sich bei voller Anwendung der Bestimmungen des Übereinkommens ergeben würde. Derartige Befreiungen und Ausnahmen sowie die Gründe hierfür sind in den gemäß Artikel 22 der Verfassung der Internationalen Arbeitsorganisation vorzulegenden Berichten über die Durchführung dieses Übereinkommens anzugeben. Teil II des vorliegenden Übereinkommens enthält die für die Gewährleistung des Arbeitnehmerschutzes bei der Hafenarbeit notwendigen allgemeinen Bestimmungen, Teil III sieht entsprechende technische Maßnahmen vor. Unter anderem sind in jedem Hafen mit einer erheblichen Anzahl von Arbeitnehmern Arbeitsschutzausschüsse zu bilden, denen Vertreter der Arbeitgeber und der Arbeitnehmer angehören. Hinsichtlich der Durchführung verlangt das Übereinkommen in seinem Teil IV vom Ratifikanten, die Aufgaben

- 3 -

- 3 -

der mit Hafenarbeit befaßten Personen und Organe hinsichtlich des Arbeitsschutzes festzulegen, die zur Durchführung des Übereinkommens erforderlichen Maßnahmen (einschließlich Zwangsmaßnahmen) zu treffen, geeignete Aufsichtsdienste mit der Überwachung der Durchführung der gemäß dem Übereinkommen zu treffenden Maßnahmen zu beauftragen oder sich zu vergewissern, daß eine ordnungsgemäße Aufsicht ausgeübt wird. Die Bestimmungen dieses Übereinkommens sind auf den Bau und die Ausrüstung von Schiffen, auf die Herstellung und die Ausrüstung landgebundener Hebezeuge oder anderer Umschlaggeräte sowie auf die Herstellung von Lastaufnahmemitteln innerhalb der von der innerstaatlichen Gesetzgebung festzusetzenden Fristen, die die Dauer von vier Jahren nach dem Zeitpunkt der Ratifikation des Übereinkommens nicht überschreiten dürfen, anzuwenden. Teil V enthält neben der Feststellung, daß durch das vorliegende Übereinkommen die Übereinkommen Nr. 28 und Nr. 32 geändert werden, die allen Übereinkommen der Internationalen Arbeitsorganisation gemeinsamen Schlußbestimmungen.

Die Empfehlung bringt neben der Wiederholung des Geltungsbereiches und der Begriffsbestimmungen weitere Vorschläge im Rahmen der allgemeinen Bestimmungen sowie zusätzliche Anregungen hinsichtlich der technischen Maßnahmen.

### C. Rechtslage und Folgerungen

- 4 -

Der Großteil der befragten Stellen hat erklärt, gegen die Ratifikation des vorliegenden Übereinkommens keine Bedenken zu haben bzw. von dessen Wirkungsbereich nicht berührt zu sein. Die Interessenvertretungen der Arbeitnehmer, die für eine Ratifikation des vorliegenden Übereinkommens eintreten, erachten im vorliegenden Fall jedoch die Erlassung von Ausführungsbestimmungen, die im speziellen auf die Probleme des Arbeitnehmerschutzes im Hafengebiet Bezug nehmen, für notwendig. Überdies seien die während des internationalen Begutachtungsverfahrens beanstandeten Punkte, insbesondere die unklare Haftungsregelung des Art. 5 des Übereinkommens im angenommenen Text unverändert enthalten. Die Interessenvertretungen der Arbeitgeber, die die Ratifikation dieses Übereinkommens wegen der bestehenden österreichischen Verhältnisse für unzweckmäßig erachten, haben in ihrer Stellungnahme darauf verwiesen, daß - obwohl dessen Bestimmungen in gleicher Weise auf Binnenhäfen Anwendung finden - das vorliegende Übereinkommen in erster Linie für Seehäfen konzipiert sei. Das Bundesministerium für Justiz verwies in seiner Stellungnahme auf den beiden internationalen Instrumenten zugrundeliegenden mißverständlichen und widersprüchlichen Arbeitnehmerbegriff. Sowohl nach Artikel 3 lit. a des Übereinkommens als auch nach Abs. 2 lit. a der Empfehlung wird als "Arbeitnehmer" jede mit Hafendarbeit beschäftigte Person verstanden. Nach dem Wortlaut dieser Begriffsbestimmung könnte daher als "Arbeitnehmer" im Sinne der vorliegenden Urkunden auch jede mit Hafendarbeit beschäftigte selbständig erwerbstätige Person verstanden werden.

Das Bundesministerium für Finanzen erhebt vom budgetären Standpunkt keinen grundsätzlichen Einwand gegen die Ratifikation der vorliegenden Instrumente, meldet jedoch zu

Artikel 37 des Übereinkommens einen Vorbehalt an, da dessen Formulierung im Interpretationswege dazu führen könnte, daß das geltende Recht in dieser Hinsicht nicht als ausreichend angesehen werden kann.

Das Amt der Vorarlberger Landesregierung schließlich stellt fest, der Nutzen der vorliegenden Instrumente sei für Österreich gering.

- 5 -

Eine Gegenüberstellung der Forderungen des Übereinkommens und der Vorschläge der Empfehlungen mit den einschlägigen österreichischen Vorschriften hat folgendes ergeben:

Sinn und Zweck der vorliegenden Urkunden ist es, den technisch-hygienischen Arbeitsschutz bei der Hafenarbeit auf einen internationalen gesetzlichen Mindeststandard zu bringen, der den sich aus den laufenden technischen Veränderungen ergebenden Anforderungen entspricht. Die Bestimmungen der vorliegenden Instrumente wurden in der Hauptsache für den Arbeitsschutz in Seehäfen konzipiert. Sie gelten jedoch in gleicher Weise für Binnenhäfen. Da die österreichischen Vorschriften für die Seeschifffahrt auf die Binnenschifffahrt keine Anwendung finden und Österreich lediglich Binnenhäfen besitzt, wurden bei Beurteilung der Erfüllung der vorliegenden Bestimmungen in der Hauptsache die österreichischen Vorschriften für die Binnenschifffahrt herangezogen. Die österreichischen Vorschriften für die Seeschifffahrt wurden nur in jenem Umfang angeführt, in welchem sie die Bestimmungen des vorliegenden Übereinkommens erfüllen.

### Das Übereinkommen

#### Teil I

Der Begriffsbestimmung des Ausdruckes "Hafenarbeit" in Artikel 1 wird derzeit durch § 24 Abs. 2 Schiffahrtsanlagen-Verordnung, BGBl. Nr. 87/1973, entsprochen. Der Forderung des Art. 1 letzter Satz wird durch die in Österreich gegebene Praxis des Begutachtungsverfahrens Rechnung getragen.

Hinsichtlich der Ausnahmen gemäß Artikel 2 darf auf § 37 Schiffahrtsanlagen-Verordnung verwiesen werden. Dem Ratifikanten obliegt es, derartige Ausnahmen sowie die Gründe hierfür in den gemäß Art. 22 der Verfassung der Internationalen

- 6 -

- 6 -

Arbeitsorganisation (vgl. BGBl. Nr. 223/1949) zu legenden Durchführungsberichten darzulegen.

Artikel 3 bringt eine Reihe weiterer Begriffsbestimmungen. Der in lit. a enthaltene Arbeitnehmerbegriff kann nach seinem Wortlaut auch so interpretiert werden, daß hierunter auch mit Hafenarbeit beschäftigte selbständig erwerbstätige Personen verstanden werden können. Im Zuge der Ausarbeitung des vorliegenden Übereinkommens wurden entsprechende Anträge der Regierungen Österreichs und Japans, Selbständige durch den Geltungsbereich nicht zu erfassen, von Arbeitnehmer- wie auch von Arbeitgeberseite abgelehnt. Die Bestimmungen des vorliegenden Übereinkommens lassen diesbezügliche Klarstellungen bzw. Vorbehalte anlässlich einer Ratifikation nicht zu. Es ist daher vorsichtshalber davon auszugehen, daß bei Auslegung des im Art. 3 lit. a enthaltenen Arbeitnehmerbegriffs zufolge seiner ausschließlichen Bindung an die ausgeübte Tätigkeit auch selbständig erwerbstätige Personen unter den Geltungsbereich des vorliegenden Übereinkommens fallen.

In den lit. b bis d sind Definitionen bezüglich "fachkundige Personen", "verantwortliche Personen", "befugte Personen", "Hebezeug", "Lastaufnahmemittel" und "Zugang" enthalten. Hinsichtlich des in lit. h enthaltenen Begriffes "Schiff" darf auf § 2 Seen- und Fluß-Verkehrsordnung, BGBl. Nr. 163/1979, § 0.02 Bodensee-Schiffahrts-Ordnung, BGBl. Nr. 93/1976, § 1.01 Wasserstraßen-Verkehrsordnung, BGBl. Nr. 259/1971 i.d.F. der Verordnung BGBl. Nr. 162/1979, verwiesen werden.

Bezüglich der Seeschifffahrt darf auf die in § 2 Seeschifffahrtsgesetz, BGBl.Nr. 174/1981, und auf die in § 2 Seeschifffahrts-Verordnung, BGBl.Nr. 189/1981, enthaltene Definition des Begriffes "Schiff" verwiesen werden.

- 7 -

Teil II

Den Forderungen des Artikel 4 nach Schaffung von geeigneten Arbeitnehmerschutzbestimmungen wird durch die diesbezüglichen Vorschriften des Schifffahrtsanlagengesetzes, EGBL. Nr. 12/1975, der Schifffahrtsanlagen-Verordnung, der Wasserstraßen-Verkehrsordnung, der Schifffahrtsbetriebsordnung sowie des Arbeitnehmerschutzgesetzes auf dem Gebiete der Binnenschifffahrt entsprochen. Da es sich hier um ins einzelne gehende Maßnahmen des technisch-hygienischen Arbeitnehmerschutzes handelt, wird von einer detaillierten Aufzählung Abstand genommen.

Die praktische Durchführung der gemäß Art. 4 Abs. 1 vorgeschriebenen Bestimmungen ist durch die gegebene Rechtslage sowie durch die in Österreich auf dem Gebiet des Arbeitnehmerschutzes herrschende Praxis voll gewährleistet.

Die österreichischen Vorschriften betreffend die Seeschifffahrt entsprechen ebenfalls den Forderungen des Art. 4, soweit dieser auf die österreichischen Verhältnisse Anwendung findet (vgl. Teil H und § 172 Seeschifffahrts-Verordnung).

Bezüglich der gemäß Artikel 5 Abs. 1 zu übertragenden Verantwortung für die Einhaltung der in Art. 4 Abs. 1 erwähnten Maßnahmen auf bestimmte Personen ist auf die §§ 32 und 33 Schifffahrtspolizeigesetz, EGBL. Nr. 91/1971 i.d.F. des Bundesgesetzes EGBL. Nr. 103/1979, sowie auf § 11.05 Wasserstraßen-Verkehrsordnung, EGBL. Nr. 259/1971 i.d.F. der Verordnung EGBL. Nr. 162/1979, zu verweisen. Was die im Begutachtungsverfahren zu dieser Bestimmung geäußerten Befürchtung betrifft, daß sie zulasse, unter Umständen Arbeitnehmer haftbar zu machen, die vom Arbeitgeber ohne entsprechende Grundlage in Ausbildung und Praxis zur Aufsicht bestimmt werden, so scheint ihr durch die oa. Vorschriften jede Grundlage entzogen.



- 8 -

Auf dem Gebiet der Seeschifffahrt bestimmt § 122 Seeschifffahrts-Verordnung, daß sich während der gesamten Lade- und Löschzeit entweder der Kapitän oder eine von ihm beauftragte Person an Bord zu befinden hat, Ruder und Ausguck in Fahrt bei schlechter Sicht mit geschulten Personen besetzt sein müssen und sich der wachhabende Offizier auf der Brücke aufzuhalten hat. Den Forderungen des Art. 5 Abs.1 wird hiedurch jedoch nur zum Teil Genüge getan.

Der Forderung des Artikel 5 Abs. 2 ist durch § 18 Abs. 2 Arbeitnehmerschutzgesetz (ASchG), EGBL. Nr. 234/1972, entsprochen.

Den im Artikel 6 Abs. 1 enthaltenen Forderungen wird sowohl durch § 19 ASchG als auch durch § 108 Allgemeine Dienstnehmerschutzverordnung, EGBL. Nr. 265/1951 i.d.g.F. Rechnung getragen.

Art.6 Abs.1 lit.a wird durch § 131 Seeschifffahrts-Verordnung teilweise erfüllt, wonach Arbeitnehmer an Maschinen, deren Bedienung oder Instandhaltung ihnen nicht obliegt, nicht hantieren dürfen.

Artikel 6 Abs. 2 ist durch § 97 Abs. 1 Z. 8 ArbVG im Zusammenhalt mit den §§ 33, 34 Abs. 1 und 134 Abs. 2 ArbVG erfüllt, da über Maßnahmen und Einrichtungen zur Verhütung von Unfällen und Berufskrankheiten sowie über Maßnahmen zum Schutz der Gesundheit der Arbeitnehmer Betriebsvereinbarungen abgeschlossen werden können. Was die in diesem Zusammenhang erwähnten Arbeitsschutzausschüsse betrifft, so darf auf die Bemerkungen zu Art. 37 des vorliegenden Übereinkommens verwiesen werden.

- 9 -

Artikel 7 Abs. 1 kann durch die herrschende Praxis, insbesondere durch das der Erlassung von gesetzlichen Vorschriften vorangehende Begutachtungsverfahren, als voll erfüllt angesehen werden.

Der Forderung des Artikel 7 Abs. 2 wird durch die §§ 3 Abs. 2 bis 4, 5 Abs. 5 und 14 Abs. 1 Verkehrs-Arbeitsinspektionsgesetz, BGBl. Nr. 99/1952, voll Rechnung getragen.

### Teil III

Artikel 8 sieht zur Aufrechterhaltung der Sicherheit am Arbeitsplatz die Ergreifung wirksamer Maßnahmen einschließlich Einstellung der Arbeit vor. Insoweit die hier vorgeschlagenen Maßnahmen gemäß den gesetzlichen Bestimmungen vom Arbeitgeber (§ 18 Abs. 5 ASchG) bzw. durch behördliche Verfügung (§ 28 ASchG) zu treffen sind, ist dieser Artikel erfüllt. Sollte jedoch aus dem im vorliegenden Artikel aufgezählten Maßnahmen ein subjektives Recht der Arbeitnehmer auf Einstellung der Arbeit abgeleitet werden, kann dieser Artikel als nicht zur Gänze erfüllt angesehen werden, da die österreichischen Vorschriften auf dem Gebiet des Arbeitnehmerschutzes den Arbeitnehmern derartige Rechte nicht einräumen.

Hinsichtlich Artikel 9 Abs. 1 darf auf § 25 Abs. 2 und auf § 29 Schifffahrtsanlagen-Verordnung sowie auf § 11 Allgemeine Dienstnehmerschutzverordnung verwiesen werden, die eine entsprechende Beleuchtung der Arbeitsplätze vorschreiben.

Ähnliche und zum Teil darüber hinausgehende Bestimmungen enthalten die §§ 87 und 127 Abs. 5 und 6 Seeschifffahrts-Verordnung.

- 10 -

Eine dem Artikel 9 Abs. 2 entsprechende Kennzeichnungspflicht von Hindernissen enthält ua. § 25 Abs. 1 Allgemeine Dienstnehmerschutzverordnung. Darüber hinaus schreibt § 3 Abs. 3 ASchG vor, für eine Warnbeleuchtung für Gefahrenstellen vorzusorgen, sofern es der Schutz des Lebens und der Gesundheit der Arbeitnehmer erfordert.

Artikel 10 Abs. 1 ist durch § 25 Abs.1 und 3 Schifffahrtsanlagen-Verordnung für die Binnenschifffahrt erfüllt. Nach diesen Bestimmungen müssen Zugänge zu Arbeitsplätzen an Land oder an Bord, die von Arbeitnehmern regelmäßig benutzt werden, sowie Arbeitsplätze an Land mit Rücksicht auf die Sicherheit der Arbeitnehmer instandgehalten werden, und hat das Stapeln von Gütern am Ufer im Bereich von Landungsplätzen derart zu erfolgen, daß Verkehrswege zu den Zugängen zu Wasserfahrzeugen von allen Hindernissen freigehalten werden.

Die in § 126 Seeschifffahrts-Verordnung enthaltenen Vorschriften betreffend die Deckslast tragen den Forderungen des Art.10 Abs.1 nur zum Teil Rechnung.

Hinsichtlich Artikel 10 Abs.2 ist im Bereich der Binnenschifffahrt auf § 33 Abs.3 Schifffahrtsanlagen-Verordnung zu verweisen, wonach durch geeignete Maßnahmen dafür zu sorgen ist, daß gefährliche Arbeitsverfahren beim Auf- und Abstapeln, Stauen und Umstauen der Ladung und bei den damit zusammenhängenden Vorgängen vermieden werden.

Hinsichtlich Artikel 11 darf im Bereich der Binnenschifffahrt auf § 25 Abs.3 und 4 Schifffahrtsanlagen-Verordnung sowie auf § 22 Allgemeine Dienstnehmerschutzverordnung verwiesen werden. Getrennte Verkehrswege für Fußgänger sind nach den derzeitigen Bestimmungen nicht vorgesehen. Derartige Verkehrswege werden aber auch vom Übereinkommen nur für den Fall der Notwendigkeit und der Durchführbarkeit vorgeschrieben.

- 11 -

- 11 -

§ 91 Seeschiffahrts-Verordnung beinhaltet ins einzelne gehende Bestimmungen über Art und Bau von Treppen, Türen, Relingstreppen, Verkehrs- und Fluchtwegen.

Im Zusammenhang mit Artikel 12 ist auf die §§ 48 und 49 Allgemeine Dienstnehmerschutzverordnung zu verweisen. Diese Bestimmungen treffen ausreichende Regelungen über Feuerlöschmittel und Feuerlöschgeräte sowie über Brandalarmeinrichtungen.

Bezüglich Artikel 13 Abs. 1 und 2 ist auf die entsprechenden Bestimmungen der Allgemeinen Dienstnehmerschutzverordnung zu verweisen, wonach ua. im Betrieb verwendete Apparate, maschinelle Einrichtungen und sonstige Geräte hinsichtlich ihrer Bauweise den anerkannten Regeln der Technik und den Anforderungen der Unfallverhütung, insbesondere den sie betreffenden besonderen Sicherheitsvorschriften sowie allfälligen besonderen gesetzlichen Vorschriften entsprechen müssen. Überdies müssen Schutzvorrichtungen an den Gefahrenstellen ausreichenden Schutz gewähren, genügend widerstandsfähig und sicher befestigt sein. Jede nicht durch Menschenkraft angetriebene Arbeitsmaschine muß für sich allein ingangzusetzen und abzustellen sein. Derartige Vorrichtungen müssen leicht und gefahrlos zu betätigen sein, sicher wirken und dürfen ein unbeabsichtigtes Ingangsetzen nicht zulassen.

Bezüglich Artikel 13 Abs. 3 bis 7 bestimmt die Allgemeine Dienstnehmerschutzverordnung, daß Schutzvorrichtungen, die bei Stillstand der Maschine für einen bestimmten Zweck vorübergehend entfernt werden müssen, wieder anzubringen sind, jedenfalls aber vor dem Ingangsetzen der Maschine. Können an Arbeitsmaschinen bestimmte Arbeitsvorgänge aus technischen Gründen nur dann ausgeführt werden, wenn

- 12 -

- 12 -

Schutzvorrichtungen ganz oder teilweise entfernt oder außer Wirksamkeit gesetzt worden sind, so darf nach Beendigung dieser Arbeitsvorgänge erst dann weitergearbeitet werden, wenn die Schutzvorrichtungen wieder angebracht oder wirksam gemacht worden sind. Die Schutzvorrichtungen dürfen nur über Weisung des Betriebsinhabers entfernt werden, der vor Ausführung dieser Arbeiten für andere geeignete Schutzmaßnahmen zu sorgen hat. Bei abnehmbaren Schutzvorrichtungen soll durch einen Farbanstrich, der bei abgenommener Schutzvorrichtung sichtbar wird, auf die Gefahrenstelle hingewiesen werden. Reinigungs- und Instandhaltungsarbeiten dürfen bei laufenden Maschinen nur dann durchgeführt werden, wenn dies ohne Gefahr möglich ist. Soweit solche Arbeiten nur bei Stillstand der Maschine durchgeführt werden dürfen, ist ein vorzeitiges, unbeabsichtigtes oder irrtümliches Ingangsetzen der Maschine durch entsprechende Maßnahmen zu verhindern.

Art. 13 Abs. 1 wird weiters durch die §§ 99 und 100 Seeschiffahrts-Verordnung erfüllt, Art. 13 Abs. 3 durch die §§ 129 bis 131. Diese Bestimmungen sehen für den Bereich des Seeschiffahrtsrechtes entsprechende Schutzmaßnahmen vor.

Artikel 14 ist durch die Vorschrift des § 27 Abs. 1 Allgemeine Dienstnehmerschutzverordnung erfüllt, wonach elektrische Anlagen nach den jeweils geltenden Vorschriften für die Elektrotechnik zu errichten, instandzuhalten und zu betreiben sind. Gemäß § 4 Maschinen-Schutzvorrichtungsverordnung, BGBl. Nr. 43/1961, müssen Elektromaschinen den Vorschriften für die Elektrotechnik entsprechen.

Für den Bereich der Seeschifffahrt wird Art. 14 durch die sehr ausführlichen Bestimmungen des § 113 Seeschiffahrts-Verordnung erfüllt.

- 13 -

- 13 -

Der Forderung des Artikel 15 ist im Bereich der Binnenschifffahrt durch die §§ 25 und 33 Abs. 7 Schiffahrtsanl<sup>g</sup>en-Verordnung entsprochen. Nach diesen Bestimmungen sind Zugänge zu Arbeitsplätzen an Land oder an Bord mit Rücksicht auf die Sicherheit der Arbeitnehmer instandzuhalten. Gefahrenstellen auf Zugängen sind durch Geländer und Fußleisten gegen Absturz zu sichern. Laufstege und Ladebrücken, die zum Be- oder Entladen dienen, müssen genügend breit und so stark oder so unterstützt sein, daß bei ihrer Benützung ein Brechen, Kippen, Abgleiten oder stärkeres Schwanken ausgeschlossen ist. Sofern die Breite derartiger Laufstege und Ladebrücken weniger als 1,20 m beträgt, müssen sie an beiden Seiten durch Geländer gesichert sein. Darüber hinaus müssen gemäß § 26 Abs. 1 leg.cit. zur Zeit des Zu- und Abganges der Arbeitnehmer sichere Verbindungseinrichtungen zum Ufer und zwischen den Fahrzeugen vorhanden sein, wenn zur Durchführung von Arbeiten ein Fahrzeug am Ufer oder Bord an Bord an einem anderen Fahrzeug liegt.

Artikel 16 Abs. 1 ist im Bereich der Binnenschifffahrt durch die Vorschrift des § 27 Schiffahrtsanl<sup>g</sup>en-Verordnung erfüllt, wonach eine gefahrlose Beförderung gewährleistet werden muß, falls sich Arbeitnehmer zu Arbeiten auf dem Wasserwege auf ein Fahrzeug oder zurück begeben. Für den Transport der Arbeitnehmer dürfen nur solche Fahrzeuge verwendet werden, die entweder zur Ausrüstung eines Fahrzeuges gehören oder für die gewerbsmäßige Beförderung von Personen zugelassen sind. Jedenfalls muß für jeden zu befördernden Arbeitnehmer ein Rettungsgegenstand an Bord sein.

Hinsichtlich Artikel 16 Abs. 2 sieht § 5 Abs. 1 ASchG vor, daß Transport- oder Verkehrsmittel dem Stand der Technik entsprechend derart ausgebildet oder sonst wirksam gesichert sein und auch so verwendet werden müssen, daß ein möglichst wirksamer Schutz des Lebens und der Gesundheit der Arbeitnehmer erreicht wird.

- 14 -

- 14 -

In Entsprechung der Art. 15 und 16 enthält § 93 Seeschiffahrts-Verordnung ausführliche und umfangreiche Bestimmungen betreffend die Unfallsicherheit und des einwandfreien Zustandes der Zugänge zum Schiff.

Bezüglich der in Artikel 17 Abs. 1 genannten Zugänge zum Laderaum oder Lade-deck eines Schiffes bestimmt im Bereich der Binnenschiffahrt § 26 Abs. 2 Schiffahrtsanlagen-Verordnung, daß Zugänge zu den Fahr-zeugen aus einem Laufsteg oder einer ähnlichen Einrichtung bzw. einer Leiter zu bestehen haben. Derartige Laufstege haben eine bestimmte Mindestbreite aufzuweisen und müssen beiderseits mit einem Geländer versehen sein; Leitern müssen genügend lang und fest und gut gesichert sein.

Die österreichischen Rechtsvorschriften auf dem Gebiet der Binnenschiffahrt enthalten jedoch keine dem Artikel 17 Abs. 2 und 3 vergleichbare Bestimmungen. Wenn auch in der Praxis davon auszugehen ist, daß diesen Forderungen durch entsprechende Verfügungen des Verkehrs-Arbeitsinspektorates sowie durch zusätzliche innerbetriebliche Sicherheitsvorschriften Genüge getan wird, ist dennoch festzuhalten, daß entsprechende gesetzliche Bestimmungen derzeit nicht existieren.

Auf dem Gebiet der Seeschiffahrt ist Art. 17 durch die Bestimmungen des § 116 Seeschiffahrts-Verordnung betreffend Raumleitern in ausreichender Weise erfüllt.

- 15 -

Hinsichtlich Artikel 18 bestimmt im Bereich der Binnenschifffahrt § 30 Schiff-fahrtsanlagen-Verordnung, daß Lukendeckel weder zum Aufbau von Lade-bühnen auf dem Deck oder in Laderäumen noch zu anderen Zwecken verwendet werden dürfen, bei denen sie beschädigt werden könnten. Gemäß § 4 Abs. 5 der Anlage A zur Schiffspatentverordnung, BGBl. Nr. 120/1956, i.d.F. der Bundes-gesetze BGBl. Nr. 90/1971 und 535/1978, müssen Lukendeckel so gebaut oder mit solchen Vorrichtungen versehen sein, daß ihr gefahrloses Auflegen und Entfernen gewährleistet ist. Sie müssen, wenn sie nicht durch gleichgebaute Luken-deckel des Schiffes ausgetauscht werden können, derart bezeichnet sein, daß ihre Verwechslung oder unrichtige Anbringung ausgeschlossen ist. Die Bestimmungen des Ar-tikel 18 Abs. 2, 4 und 5, für die sich in den österreichischen Rechts-vorschriften auf dem Gebiete der Binnenschifffahrt keine adäquaten Vor-schriften finden, können in der Praxis durch entsprechende Verfügungen des Verkehrsarbeitsinspektorates erfüllt werden.

Für den Bereich des Seeschifffahrtsrechtes enthalten die §§ 94 bis 96 und 127 Seeschifffahrts-Verordnung lediglich dem Art. 18 Abs. 1 und 2 entsprechende Bestimmungen.

Artikel 19 ist im Bereich der Binnenschifffahrt durch § 28 Schifffahrtsanlagen-Verordnung teilweise erfüllt. Während des Aufenthaltes von Arbeitnehmern zu Arbeiten an Bord von Fahrzeugen müssen alle ihnen zu-gänglichen Ladeluken entweder durch ein Geländer gesichert oder zuverlässig verschlossen sein, solange sie nicht für den Durchgang von Ladung benutzt werden. Dies gilt jedoch nur für Ladeluken zu Räumen, die vom Deck bis zum Boden des Raumes gemessen mehr als 1 m tief und nicht mit einem Süll von mindestens 0,75 m Höhe umgeben sind. Bei kurzen Arbeitsunterbrechungen, wie während der Mittagspause, kann die Sicherung durch Geländer oder das Verschließen der Luken unterbleiben. Soweit möglich, sind auch alle anderen für



- 16 -

Arbeitnehmer gefährlichen Öffnungen des Decks zu schließen oder unfallsicher zu überdecken. Die Beauftragung einer verantwortlichen Person mit der Durchführung dieser Maßnahmen ist in gesetzlichen Bestimmungen für die Binnenschifffahrt derzeit nicht vorgesehen.

Auf dem Gebiet des Seeschifffahrtsrechtes enthalten die Bestimmungen der §§ 95 und 127 Seeschifffahrts-Verordnung ausreichende Vorschriften. Doch ist auch in diesen Vorschriften die Beauftragung einer verantwortlichen Person mit der Durchführung dieser Maßnahmen nicht vorgesehen.

Soweit der Forderung des Artikel 20 Abs. 1 nicht bereits durch die derzeitigen Arbeitnehmerschutzvorschriften Rechnung getragen wird, können durch Auflagen seitens des Verkehrs-Arbeitsinspektorates die erforderlichen Maßnahmen vorgeschrieben werden.

Weiters enthält § 124 Seeschifffahrts-Verordnung detaillierte Bestimmungen betreffend das Laden und Löschen.

Artikel 20 Abs. 2 wird durch § 33 Abs. 4 Schifffahrtsanlagen-Verordnung erfüllt, wonach vor Aufnahme der Arbeit an einer Luke die Lukenbalken zu entfernen oder gegen Lageveränderungen zu sichern sind.

Dem Artikel 20 Abs. 3 wird durch die Bestimmungen der §§ 15 und 16 Allgemeine Dienstnehmerschutzverordnung Rechnung getragen. Diese Gesetzesstellen schreiben die Absaugung und Ableitung von Luft sowie die Belüftung von Arbeitsräumen detailliert vor.

- 17 -

- 17 -

Die §§ 88, 137 und 138 Seeschiffahrts-Verordnung enthalten in Erfüllung dieser Forderung ausreichende Bestimmungen über Lüftung und Heizung; über Ladungen, die zur Selbsterhitzung neigen oder gefährliche Gase oder Dämpfe abgeben können; sowie über Arbeiten in gefährlichen Räumen, Lade- und Lagerräumen.

Hinsichtlich Artikel 20 Abs.4 bestimmt im Bereich der Binnenschiffahrt § 33 Abs.5 Schiffahrtsanlagen-Verordnung, daß bei Arbeiten mit Kohle oder anderen Massengütern durch geeignete Vorkehrungen dafür zu sorgen ist, daß die Arbeitnehmer die Schiffsräume und das Zwischendeck leicht und gefahrlos verlassen können.

Die Artikel 21, 22 und 23 werden im Bereich der Binnenschiffahrt durch die §§ 31 und 32 Schiffahrtsanlagen-Verordnung voll erfüllt, welche hinsichtlich der Hebezeuge und dem Zubehör sowie hinsichtlich der Bedienung der Hebezeuge detaillierte Vorschriften enthalten. Weiters enthält § 93 Allgemeine Dienstnehmerschutzverordnung ins einzelne gehende Vorschriften über Lasthebemaschinen. Gemäß § 93 Abs. 3 und 4 *leg.cit.* ist neben der Abnahmeprüfung von Lasthebemaschinen eine alljährliche Betriebssicherheitsprüfung vorgesehen. Abnahmeprüfungen sind vor Inbetriebnahme sowie nach größeren Instandsetzungen oder wesentlichen Änderungen vorgesehen. Über die Prüfungen sind Vormerke zu führen.

Hinsichtlich Artikel 24 bestimmt im Bereich der Binnenschiffahrt § 31 Abs.1 lit.a Schiffahrtsanlagen-Verordnung, daß bewegliche Geräte (z.B. Ketten, Drahtseile, Ringe, Haken) von einer fachkundigen Person nachweisbar in Abständen von höchstens drei Monaten auf ihren betriebssicheren Zustand zu kontrollieren sind. Gemäß § 93 Abs. 5 letzter Satz Allgemeine Dienstnehmerschutzverordnung sind nicht betriebssichere Anhänge- und Befestigungsmittel von der weiteren Benützung auszuschließen.

- 18 -

- 18 -

Auf dem Gebiet des Seeschiffahrtsrechtes werden die Art.21 bis 24 durch die Bestimmungen der §§ 105, 106, 124 und 125 erfüllt, welche detaillierte Vorschriften über Krane, Winden und sonstige Hebezeuge, über das Ladegeschirr, über das Laden und Löschen sowie über laufendes und stehendes Gut enthalten.

In Entsprechung von Artikel 25 Abs. 1 bestimmt § 5 Abs. 4 ASchG, daß über derartige Prüfungen Vormerke zu führen und im Betrieb bzw. an der Arbeitsstelle aufzubewahren sind.

Für den Bereich des Seeschiffahrtsrechtes bestimmt § 106 Abs.1 Seeschiffahrts-Verordnung, daß Bescheinigungen über die Prüfung des Ladegeschirrs an Bord aufzubewahren sind. Weiters sind gemäß § 105 Abs.5 leg.cit. die für Maschinenanlagen bestimmten Hebezeuge und Tragmittel mindestens einmal jährlich zu überprüfen. Das Prüfungsergebnis ist in das Maschinentagebuch einzutragen. Maschinentagebücher sind gemäß § 170 Abs.1 leg.cit. an Bord mitzuführen.

Verzeichnisse, die den Forderungen des Artikel 25 Abs. 2 und 3 entsprechen, werden derzeit nicht geführt.

Bestimmungen über eine gegenseitige Anerkennung im Sinne des Artikel 26 Abs. 1 bestehen für den Bereich der österreichischen Binnenschifffahrt derzeit nicht.

Im Bereich des Seeschiffahrtsrechtes ist Art.26 Abs.1 lit.a durch die in den §§ 105 Abs.5 und 106 Seeschiffahrts-Verordnung genannten Klassifikationsgesellschaften und deren Befugnisse erfüllt. Gegenseitigkeitsvereinbarungen im Sinne des Art.26 Abs.1 lit.b bestehen auch in diesem Bereich derzeit nicht.

Die Verwendung von Hebezeugen, Lastaufnahmemitteln oder sonstigen Umschlaggeräten wird in den Fällen des Artikel 26 Abs. 2 im Bereich der Binnenschifffahrt mittels behördlicher Verfügung seitens der zuständigen Arbeitsinspektion untersagt.

- 19 -

- 19 -

Hinsichtlich der Artikel 27 bis 31 sowie Artikel 32 Abs. 1 und 2 enthalten die österreichischen Vorschriften für die Binnenschifffahrt keine vergleichbaren Bestimmungen.

Art.27 Abs.1 und 3 wird im Bereich des Seeschiffrechts durch § 105 Abs. 2 Seeschiffs-Verordnung erfüllt, wonach an den Hebezeugen ein Schild mit der Angabe des Herstellers, des Baujahres und der höchstzulässigen Tragkraft anzubringen ist.

Hinsichtlich Art.32 Abs.1 und 2 ist ferner festzuhalten, daß die in Betracht kommende Empfehlung der IMCO von Österreich bisher nicht angenommen wurde.

Hinsichtlich Artikel 32 Abs. 3 bis 5 enthalten die §§ 3 bis 6 ASchG ausreichende Bestimmungen. So ist ua. für eine ausreichende Zufuhr frischer und Abfuhr verdorbener oder verunreinigter Luft Vorsorge zu treffen und die Verwendung bestimmter Arbeitsstoffe oder die Anwendung bestimmter Arbeitsverfahren untersagt werden, sofern der Arbeitserfolg auch mit anderen Arbeitsstoffen oder nach anderen Arbeitsverfahren mit einem angemessenen Aufwand erreicht werden kann. Das Einstellen der Arbeit und das in Sicherheit bringen der betroffenen Arbeitnehmer erfolgt auf Grund betriebsinterner Sicherheitsvorschriften.

Im Bereich des Seeschiffrechts werden die Abs.4 und 5 dieses Artikels durch die entsprechenden Bestimmungen des § 138 Seeschiffs-Verordnung erfüllt.

- 20 -

- 20 -

In Entsprechung des Artikel 33 bestimmt § 6 Abs. 1 ASchG, daß Arbeitsvorgänge und Arbeitsverfahren so vorbereitet, gestaltet und durchgeführt werden müssen, daß ein möglichst wirksamer Schutz des Lebens und der Gesundheit der Arbeitnehmer erreicht wird. Gemäß § 42 Abs. 2 Allgemeine Dienstnehmerschutzverordnung sind den Dienstnehmern für Arbeiten, bei denen durch Lärmeinwirkung eine gesundheitliche Schädigung der Hörorgane zu erwarten ist, geeignete Gehörschutzmittel zur Verfügung zu stellen.

Weiters sind gemäß § 90 Seeschiffahrts-Verordnung Lärm und Erschütterungen, die durch Maschinenanlagen hervorgerufen werden, nach Möglichkeit so weit herabzusetzen, daß die Arbeitnehmer bei ihrer Tätigkeit und in den Quartiterräumen weder übermäßig beeinträchtigt noch in ihrer Gesundheit gefährdet werden.

Artikel 34 ist durch die Bestimmungen des § 11 ASchG (Vorschriften über Schutzausrüstung und Arbeitskleidung) im Zusammenhalt mit den §§ 17 Abs. 1 und 19 Abs. 1 und 2 ASchG voll erfüllt.

Ferner enthalten die §§ 141 bis 144 Seeschiffahrts-Verordnung detaillierte Vorschriften über Schutzkleidung, über den Schutz der Augen und der Atmungsorgane sowie über Sicherheitsgürtel und Rettungswesen. Rettungswesten, Atemschutzgeräte, Schutzbrillen sowie sonstige Schutzkleidung sind den Arbeitnehmern zur Verfügung zu stellen. Vorschriften, die den Abs. 2 und 3 dieses Artikels entsprechen, bestehen im österreichischen Seeschiffahrtsrecht derzeit nicht.

- 21 -

- 21 -

Artikel 35 ist durch die Vorschrift des § 13 ASchG über die Vorsorge für erste Hilfeleistung erfüllt.

Artikel 36 ist durch die Bestimmungen des § 8 ASchG über die gesundheitliche Eignung der Arbeitnehmer sowie durch die Bestimmungen des § 18 Verkehrs-ArbIG über die Verschwiegenheitspflicht der Arbeitsinspektoren hinsichtlich der Binnenschifffahrt erfüllt.

Die Forderungen dieses Artikels sind im Bereich des österreichischen Seeschiffrechts auf Grund des Teiles L der Seeschiff-fahrts-Verordnung über die ärztliche Untersuchung (§§ 189 bis 193) lediglich hinsichtlich der Schiffsbesatzung erfüllt.

Was die Forderungen von Artikel 37 betrifft, so sehen die Bestimmungen der §§ 20 bis 23 ASchG Sicherheitsvertrauenspersonen, sicherheitstechnische sowie betriebsärztliche Dienste sowie Sicherheitsausschüsse vor. Nähere Regelungen enthält die Verordnung über Einrichtungen in den Betrieben für die Durchführung des Arbeitnehmerschutzes, BGBl. Nr. 253/1973, insbesondere hinsichtlich der Zahl, der Aufgaben und der Zusammensetzung der oa. Einrichtungen. Auf Grund dieser Regelungen ist Art. 37 jedoch nur bei Bestehen von Sicherheitsausschüssen erfüllt. Art. 37 ist in all jenen Häfen nicht erfüllt, in denen auf Grund der oa. Vorschriften Sicherheitsausschüsse nicht zu errichten sind.

Artikel 38 Abs. 1 ist durch die österreichischen Arbeitnehmerschutzvorschriften, die entsprechende Unterweisungen vorsehen (vgl. § 9 ASchG), erfüllt.

- 22 -

- 22 -

Was die Forderungen von Artikel 38 Abs.2 betrifft, so bestimmt im Bereich der Binnenschifffahrt § 32 Schifffahrtsanlagen-Verordnung, daß zur Führung von Hebezeugen und sonstigen Beförderungsgeräten nur fachkundige und verlässliche Personen herangezogen werden dürfen. Auf Grund des Verzeichnisses der gemäß § 23 Abs. 2 KJBG für Jugendliche verbotenen Betriebe und Arbeiten dürfen Jugendliche - d.s. Minderjährige, die zwar nicht mehr als Kinder gelten, aber das 18. Lebensjahr noch nicht vollendet haben - zu Arbeiten als Führer von Fahrzeugen, Kranen und Baggern nicht herangezogen werden.

Artikel 39 ist durch die derzeit in Geltung stehenden sozialversicherungsrechtlichen Regelungen über Anzeigen von Arbeitsunfällen und Berufskrankheiten sowie durch § 15 Abs. 2 und 3 Verkehrs-ArbIG erfüllt.

Artikel 40 ist im Bereich der Binnenschifffahrt durch die umfangreichen Bestimmungen des § 14 ASchG betreffend Trinkwasser, Waschgelegenheiten, Aborte und Umkleideräume erfüllt. Ergänzend schreibt § 13 Abs. 8 Schifffahrtsanlagengesetz die Verfügbarkeit von hygienisch einwandfreiem Trinkwasser sowie die Errichtung und Erhaltung von geeigneten Sanitäreinrichtungen für die Schiffsbesatzungen vor. Diese Aufgaben obliegen der Hafenverwaltung.

#### Teil IV

Hinsichtlich Artikel 41 ist im Bereich der Binnenschifffahrt auf das Verkehrs-ArbIG sowie auf das ASchG zu verweisen, welche entsprechende Bestimmungen enthalten.

Fristen gemäß Artikel 42 sind in der österreichischen Rechtsordnung derzeit nicht enthalten.

- 23 -

- 23 -

### Teil V

Die Artikel 43 bis 51 enthalten die allen Übereinkommen der Internationalen Arbeitsorganisation gemeinsamen Schlußbestimmungen.

Zusammenfassend kann gesagt werden, daß der überwiegende Teil der Forderungen des Übereinkommens durch die derzeit auf dem Gebiet des Arbeitnehmerschutzes gegebenen Rechtslage erfüllt ist. Dennoch erscheinen die Voraussetzungen für eine Ratifikation desselben vor allem wegen der möglichen Einbeziehung selbständig erwerbstätiger Personen in dessen Geltungsbereich, wegen der Nichterfüllung einer Reihe von Bestimmungen des Übereinkommens sowohl im Bereich des Binnenschifffahrtsrechtes als auch im Bereich des Seeschifffahrtsrechtes sowie wegen der Nichtannahme relevanter Empfehlungen der IMCO nicht gegeben.

### Die Empfehlung

Für Empfehlungen der Internationalen Arbeitskonferenz ist ein Ratifikationsverfahren nicht vorgesehen. Zu den einzelnen Absätzen wird daher lediglich die geltende österreichische Rechtslage dargestellt und aufgezeigt, inwieweit die Vorschläge bereits erfüllt erscheinen.

Absatz 1 entspricht dem Art. 1 des Übereinkommens, so daß auf die Bemerkungen zu diesem Artikel verwiesen werden kann.

- 24 -



- 24 -

Absatz 2 entspricht dem Art. 3 des Übereinkommens. Auf die Bemerkungen zu diesem Artikel darf gleichfalls verwiesen werden.

Zu Absatz 3 ist festzuhalten, daß ein Beitritt Österreichs zu den darin genannten internationalen Regelungen nur zum Teil erfolgt ist.

Hinsichtlich Absatz 5 darf auf die Bemerkungen zu den Abs. 7 bis 27 verwiesen werden.

Für eine angemessene Unterweisung oder Ausbildung im Sinne des Absatzes 6 ist auf Grund der bestehenden Gesetzeslage vorgesorgt (vgl. § 9 ASchG).

Hinsichtlich der Absätze 7 bis 10 darf auf die korrespondierenden Bemerkungen zu den Art. 11, 15, 17 und 18 des Übereinkommens verwiesen werden.

Zu Absatz 7 Unterabsatz 1 lit. b bestimmt § 91 Abs. 12 Seeschiffahrts-Verordnung, daß Fluchtwege von Lagerungen jeder Art freizuhalten sind. Absatz 8 Unterabsatz 2 wird sinngemäß durch § 93 Abs. 2 Seeschiffahrts-Verordnung erfüllt, der bei bestimmten Voraussetzungen ein Geländer vorschreibt. Zu Absatz 10 Unterabsätze 1 bis 3 wird auf § 95 Seeschiffahrts-Verordnung betreffend Schutzvorkehrungen an Luken verwiesen. Hinsichtlich Absatz 10 Unterabsatz 5 bestimmt § 94 Abs. 4 Seeschiffahrts-Verordnung, daß Flurförderzeuge nur dann verwendet werden dürfen, wenn dies die Tragfähigkeit der Verkehrsflächen, wie Decks oder Lukenabdeckungen, gestattet.

- 25 -

- 25 -

Bezüglich Absatz 11 ist auf die Bestimmungen des § 4 ASchG betreffend Ausgänge und Verkehrswege zu verweisen.

Absatz 12 ist durch § 19 Abs. 3 ASchG erfüllt, der eine entsprechende Vergewisserungspflicht vorschreibt.

Die Absätze 13 und 14 sind in Österreich nicht erfüllt.

Die Absätze 15 und 16 sind derzeit nur auf dem Gebiet des Seeschiffrechts durch die Bestimmungen des § 106 Seeschiffs-Verordnung erfüllt.

Die Absätze 17 bis 20 und 22 sind in Österreich nicht erfüllt.

Hinsichtlich die Erfüllung von Absatz 21 darf auf § 33 Abs. 8 Schiffsanlagen-Verordnung verwiesen werden.

Absatz 23 ist im Bereich der Binnenschifffahrt durch § 6 Abs. 26 Schiffsbetriebsordnung, BGBl. Nr. 260/1971, sowie durch § 9 ASchG erfüllt.

Auf dem Gebiet des Seeschiffrechts ist diese Anregung durch § 138 Seeschiffs-Verordnung betreffend Arbeiten in gefährlichen Räumen, Lade- und Lagerräumen nur teilweise erfüllt.

Absatz 24 ist durch § 13 ASchG erfüllt.

Der Absatz 25 ist in Österreich nicht erfüllt.

Hinsichtlich der Absätze 26 und 27 wird auf die Bemerkungen zu den von ihnen angezogenen Artikeln des Übereinkommens verwiesen.

- 26 -

- 26 -

Die Bundesregierung hat in der Sitzung des Ministerrates vom 15. September 1981 den Bericht über das Übereinkommen Nr. 152 und die Empfehlung Nr. 160, die auf der 65. Tagung der Internationalen Arbeitskonferenz (Juni 1979) angenommen worden sind, zur Kenntnis genommen und beschlossen, die beteiligten Bundesminister einzuladen, bei der Gestaltung des gegenständlichen Rechtsgebietes die Bestimmungen, Vorschläge und Anregungen der vorliegenden Instrumente soweit wie möglich zu berücksichtigen und den angeschlossenen Bericht dem Nationalrat zur Kenntnisnahme vorzulegen.

Die Bundesregierung stellt daher den

A n t r a g

der Nationalrat wolle den vorgelegten Bericht zur Kenntnis nehmen.

L(Nr. 152),  
**ÜBEREINKOMMEN ÜBER DEN ARBEITSSCHUTZ  
 BEI DER HAFENARBEIT**

Die Allgemeine Konferenz der Internationalen Arbeitsorganisation, die vom Verwaltungsrat des Internationalen Arbeitsamtes nach Genf einberufen wurde und am 6. Juni 1979 zu ihrer fünfundsechzigsten Tagung zusammengetreten ist,

verweist auf die Bestimmungen einschlägiger internationaler Arbeitsübereinkommen und Empfehlungen, insbesondere des Übereinkommens über die Gewichtsbezeichnung an auf Schiffen beförderten Frachtstücken, 1929, des Übereinkommens über den Maschinenschutz, 1963, und des Übereinkommens über die Arbeitsumwelt (Luftverunreinigung, Lärm und Vibrationen), 1977,

hat beschlossen, verschiedene Anträge anzunehmen betreffend die Neufassung des Übereinkommens (Nr. 32) über den Unfallschutz der Hafendarbeiter (abgeänderter Wortlaut), 1932, eine Frage, die den vierten Gegenstand ihrer Tagesordnung bildet, und

ist der Auffassung, daß diese Anträge die Form eines internationalen Übereinkommens erhalten sollen.

Die Konferenz nimmt heute, am 25. Juni 1979, das folgende Übereinkommen an, das als Übereinkommen über den Arbeitsschutz bei der Hafendarbeit, 1979, bezeichnet wird.

**TEIL I. GELTUNGSBEREICH UND BEGRIFFSBESTIMMUNGEN**

*Artikel 1*

Im Sinne dieses Übereinkommens umfaßt der Ausdruck „Hafendarbeit“ alle Arbeiten und einzelnen Arbeitsvorgänge beim Be- und Entladen von Schiffen sowie alle damit verbundenen Nebenarbeiten; die Begriffsbestimmung solcher Arbeiten ist durch die innerstaatliche Gesetzgebung oder Praxis festzulegen. Die beteiligten Verbände der Arbeitgeber und der Arbeitnehmer sind bei der Festlegung und Abänderung dieser Begriffsbestimmung anzuhören oder in anderer Weise heranzuziehen.

*Artikel 2*

1. Jedes Mitglied kann für Hafendarbeit an Plätzen, an denen der Verkehr unregelmäßig ist und sich auf kleine Schiffe beschränkt, sowie für Hafendarbeit im Zusammenhang mit Fischereifahrzeugen oder bestimmten Gruppen von Fischereifahrzeugen Befreiungen gewähren oder Ausnahmen von den Bestimmungen dieses Übereinkommens zulassen, vorausgesetzt, daß

- a) sichere Arbeitsbedingungen gewährleistet sind; und
- b) die zuständige Stelle nach Anhörung der beteiligten Verbände der Arbeitgeber und der Arbeitnehmer überzeugt ist, daß die Befreiungen oder Ausnahmen

- 2 -

unter Berücksichtigung aller Umstände mit gutem Grund gewährt werden können.

2. Von einzelnen Erfordernissen des Teils I<sup>1</sup> dieses Übereinkommens kann abgewichen werden, falls die zuständige Stelle nach Anhörung der beteiligten Verbände der Arbeitgeber und der Arbeitnehmer überzeugt ist, daß die Abweichungen entsprechende Vorteile bieten und daß der insgesamt gebotene Schutz nicht geringer ist, als er sich bei voller Anwendung der Bestimmungen des Übereinkommens ergeben würde.

3. Alle Befreiungen und Ausnahmen gemäß Absatz 1 dieses Artikels und alle wesentlichen Abweichungen gemäß Absatz 2 dieses Artikels sowie die Gründe hierfür sind in den gemäß Artikel 22 der Verfassung der Internationalen Arbeitsorganisation vorzulegenden Berichten über die Durchführung des Übereinkommens anzugeben.

### Artikel 3

Im Sinne dieses Übereinkommens

- a) bezeichnet der Ausdruck „Arbeitnehmer“ jede mit Hafendarbeit beschäftigte Person;
- b) bezeichnet der Ausdruck „fachkundige Person“ eine Person, die über die Kenntnisse und die Erfahrung verfügt, die zur Ausübung einer oder mehrerer bestimmter Tätigkeiten erforderlich sind, und die in dieser Eigenschaft für die zuständige Stelle annehmbar ist;
- c) bezeichnet der Ausdruck „verantwortliche Person“ eine Person, die je nach Sachlage vom Arbeitgeber, vom Kapitän des Schiffes oder vom Eigentümer des Gerätes mit der Verantwortung für die Ausübung einer oder mehrerer bestimmter Tätigkeiten betraut worden ist und die die zur ordnungsgemäßen Ausübung dieser Tätigkeiten ausreichenden Kenntnisse und Erfahrung sowie die erforderliche Autorität besitzt;
- d) bezeichnet der Ausdruck „befugte Person“ eine Person, die vom Arbeitgeber, vom Kapitän des Schiffes oder von einer verantwortlichen Person zur Durchführung einer oder mehrerer bestimmter Aufgaben ermächtigt worden ist und die über die erforderlichen technischen Kenntnisse und die erforderliche Erfahrung verfügt;
- e) umfaßt der Ausdruck „Hebezeug“ alle ortsfesten oder ortsveränderlichen Umschlaggeräte, einschließlich kraftbetriebener Kairampen, die an Land oder an Bord für das Aufnehmen, Heben oder Senken von Lasten oder für das Bewegen angeschlagener oder getragener Lasten von einem Platz zum anderen verwendet werden;
- f) umfaßt der Ausdruck „Lastaufnahmemittel“ alle Mittel, die zum Anschlagen einer Last an einem Hebezeug verwendet werden können, aber keinen Bestandteil des Hebezugs oder der Last bilden;
- g) schließt der Ausdruck „Zugang“ den Ausgang ein;
- h) umfaßt der Ausdruck „Schiff“ jede Art Schiff, Boot, Schute, Leichter oder Luftkissenfahrzeug, mit Ausnahme von Kriegsschiffen.

## TEIL II. ALLGEMEINE BESTIMMUNGEN

### Artikel 4

1. Die innerstaatliche Gesetzgebung hat vorzuschreiben, daß für die Hafendarbeit Maßnahmen in Übereinstimmung mit Teil III dieses Übereinkommens zu treffen sind, um

- 3 -

- a) Arbeitsplätze und Geräte so zu gestalten und zu unterhalten, daß sie sicher und nicht gesundheitsgefährdend sind; Entprechendes gilt für die Arbeitsmethoden;
- b) die Zugangsmittel zu jedem Arbeitsplatz sicher zu gestalten und zu erhalten;
- c) für die erforderliche Aufklärung, Ausbildung und Aufsicht zu sorgen, damit der Schutz der Arbeitnehmer gegen Unfall- oder Gesundheitsgefahren, die sich aus oder während ihrer Beschäftigung ergeben, gewährleistet ist;
- d) den Arbeitnehmern jegliche persönliche Schutzausrüstung und Schutzkleidung und jegliche Rettungsmittel zur Verfügung zu stellen, die mit gutem Grund verlangt werden können, wenn ein angemessener Schutz gegen Unfall- oder Gesundheitsgefahren nicht auf andere Weise gewährleistet werden kann;
- e) geeignete und ausreichende Erste-Hilfe- und Rettungseinrichtungen bereitzustellen und instand zu halten;
- f) geeignete Verfahren zu entwickeln und festzulegen, um jedem etwa eintretenden Notfall begegnen zu können.

2. Die zur Durchführung dieses Übereinkommens zu treffenden Maßnahmen haben sich auf folgendes zu erstrecken:

- a) die allgemeinen Anforderungen hinsichtlich der Bauart, Ausrüstung und Instandhaltung von Hafenanlagen und anderen Plätzen, an denen Hafearbeit verrichtet wird;
- b) Bekämpfung und Verhütung von Bränden und Explosionen;
- c) sichere Zugangsmittel zu Schiffen, Laderäumen, Ladebühnen, Ausrüstungen und Hebezeugen;
- d) die Beförderung der Arbeitnehmer;
- e) das Öffnen und Schließen von Lukendeckeln, die Sicherung von Luken und die Arbeit in Laderäumen;
- f) die Bauart, Instandhaltung und Verwendung von Hebezeugen und sonstigen Umschlaggeräten;
- g) die Bauart, Instandhaltung und Verwendung von Ladebühnen;
- h) die Takelung und Verwendung von Schiffsladebäumen;
- i) die Prüfung, Untersuchung, Inspektion und Bescheinigung, soweit erforderlich, von Hebezeugen, Lastaufnahmemitteln einschließlich Ketten und Seilen, sowie von Schlingen und anderen Hebevorrichtungen, die Bestandteil der Last sind;
- j) den Umschlag verschiedener Arten von Ladungen;
- k) das Stapeln und Stauen von Ladungen;
- l) gefährliche Stoffe und andere Gefahren in der Arbeitsumwelt;
- m) die persönliche Schutzausrüstung und Schutzkleidung;
- n) die sanitären Einrichtungen und Waschräume sowie die Sozialeinrichtungen;
- o) die medizinische Überwachung;
- p) die Erste-Hilfe- und Rettungseinrichtungen;
- q) die Organisation des Arbeitsschutzes;
- r) die Ausbildung der Arbeitnehmer;
- s) die Meldung und Untersuchung von Arbeitsunfällen und Berufskrankheiten.

3. Die praktische Durchführung der gemäß Absatz 1 dieses Artikels vorgeschriebenen Bestimmungen ist durch technische Normen oder praktische Richtlinien, die von der zuständigen Stelle genehmigt sind, oder durch andere geeignete,

- 4 -

den innerstaatlichen Gepflogenheiten und Verhältnissen entsprechende Methoden sicherzustellen oder zu fördern.

#### *Artikel 5*

1. Die innerstaatliche Gesetzgebung hat geeigneten Personen, gleich ob es sich um Arbeitgeber, Eigentümer, Kapitäne oder andere Personen handelt, die Verantwortung für die Einhaltung der in Artikel 4 Absatz 1 dieses Übereinkommens erwähnten Maßnahmen zu übertragen.

2. Wenn mehrere Arbeitgeber gleichzeitig an der gleichen Arbeitsstätte Arbeiten ausführen, sind sie verpflichtet, zum Zwecke der Durchführung der vorgeschriebenen Maßnahmen zusammenzuarbeiten, unbeschadet der Verantwortung des einzelnen Arbeitgebers für die Gesundheit und die Sicherheit seiner Arbeitnehmer. In geeigneten Fällen hat die zuständige Stelle allgemeine Verfahren für diese Zusammenarbeit vorzuschreiben.

#### *Artikel 6*

1. Es sind Regelungen zu treffen, nach denen die Arbeitnehmer

- a) das Funktionieren der zu ihrem Schutz und zum Schutz anderer Personen vorgesehenen Sicherheitsvorrichtungen weder ohne triftigen Grund stören noch diese mißbräuchlich benutzen dürfen;
- b) in angemessener Weise für ihre eigene Sicherheit und für die Sicherheit anderer Personen, die von ihren Handlungen oder Unterlassungen bei der Arbeit betroffen werden könnten, Sorge tragen;
- c) ihrem unmittelbaren Vorgesetzten unverzüglich jeden Sachverhalt melden, der ihrer Ansicht nach eine Gefahr darstellen könnte und den sie nicht selbst beheben können, damit Abhilfemaßnahmen getroffen werden können.

2. Die Arbeitnehmer müssen an jedem Arbeitsplatz das Recht haben, im Rahmen ihrer Befugnisse im Bereich der Ausrüstung und der Arbeitsmethoden an der Gewährleistung der Arbeitssicherheit mitzuwirken und sich zu den eingeführten Arbeitsverfahren zu äußern, soweit sie die Sicherheit berühren. Wo Arbeitsschutzausschüsse gemäß Artikel 37 dieses Übereinkommens gebildet worden sind, ist dieses Recht, soweit dies der innerstaatlichen Gesetzgebung und Praxis entspricht, über diese Ausschüsse auszuüben.

#### *Artikel 7*

1. Bei der Durchführung der Bestimmungen dieses Übereinkommens durch die innerstaatliche Gesetzgebung oder andere geeignete, den innerstaatlichen Gepflogenheiten und Verhältnissen entsprechende Methoden hat die zuständige Stelle in Beratung mit den beteiligten Verbänden der Arbeitgeber und der Arbeitnehmer vorzugehen.

2. Für eine enge Zusammenarbeit zwischen Arbeitgebern und Arbeitnehmern oder deren Vertretern bei der Anwendung der in Artikel 4 Absatz 1 dieses Übereinkommens genannten Maßnahmen ist Vorsorge zu treffen.

### TEIL III. TECHNISCHE MASSNAHMEN

#### *Artikel 8*

Ist ein Arbeitsplatz nicht mehr unfallsicher oder besteht die Gefahr einer Gesundheitsschädigung, so sind wirksame Maßnahmen (Absperrung, Warnzeichen

- 5 -

oder andere geeignete Mittel, einschließlich Einstellung der Arbeit, falls erforderlich) zum Schutz der Arbeitnehmer zu treffen, und zwar so lange, bis der Arbeitsplatz wieder sicher ist.

#### *Artikel 9*

1. Alle Plätze, an denen Hafendarbeit verrichtet wird, und alle Zugänge zu diesen Plätzen sind in geeigneter Weise und ausreichend zu beleuchten.

2. Jedes Hindernis, das eine Gefahr für die Bewegungen eines Hebezeugs, eines Fahrzeugs oder einer Person darstellen könnte und das aus praktischen Gründen nicht entfernt werden kann, ist in geeigneter und auffälliger Weise zu kennzeichnen und nötigenfalls ausreichend zu beleuchten.

#### *Artikel 10*

1. Alle dem Fahrzeugverkehr oder dem Stapeln von Gütern oder Material dienenden Flächen müssen für diesen Zweck geeignet sein und ordnungsgemäß instand gehalten werden.

2. Werden Güter oder Material gestapelt, gestaut, abgestapelt oder gelöscht, so hat die Arbeit unter Berücksichtigung der Art der Güter oder des Materials und ihrer Verpackung in einer sicheren und ordnungsgemäßen Weise zu erfolgen.

#### *Artikel 11*

1. Es sind ausreichend breite Verkehrswege freizulassen, um den sicheren Einsatz von Fahrzeugen und Umschlaggeräten zu ermöglichen.

2. Es sind getrennte Verkehrswege für Fußgänger vorzusehen, soweit dies notwendig und durchführbar ist; diese Verkehrswege müssen ausreichend breit und nach Möglichkeit von den Verkehrswegen, die von Fahrzeugen benutzt werden, getrennt sein.

#### *Artikel 12*

Überall, wo Hafendarbeit verrichtet wird, sind geeignete und ausreichende Brandbekämpfungsmittel bereitzustellen und einsatzbereit zu halten.

#### *Artikel 13*

1. Alle gefährlichen Maschinenteile sind wirksam zu schützen, sofern sie nicht auf Grund ihrer Lage oder ihrer Bauart dieselbe Sicherheit bieten, wie wenn sie wirksam geschützt wären.

2. Es sind wirksame Maßnahmen vorzusehen, damit im Notfall die Energiezufuhr zu jeder Maschine, bei der dies erforderlich ist, unverzüglich unterbrochen werden kann.

3. Sind an einer Maschine Reinigungs-, Wartungs- oder Instandsetzungsarbeiten durchzuführen, durch die Personen gefährdet werden könnten, so ist die Maschine abzustellen, bevor mit diesen Arbeiten begonnen wird, und es ist durch angemessene Maßnahmen dafür zu sorgen, daß die Maschine nicht vor Abschluß der Arbeiten wieder in Betrieb gesetzt werden kann; eine verantwortliche Person kann jedoch die Maschine zum Zweck der Prüfung oder Einstellung, die bei stillstehender Maschine nicht vorgenommen werden kann, in Betrieb setzen.

4. Nur einer befugten Person darf es gestattet sein,



- 6 -

- a) eine Schutzvorrichtung zu entfernen, wenn dies zur Ausführung der Arbeit erforderlich ist;
- b) eine Sicherheitsvorrichtung zwecks Ausführung von Reinigungs-, Einstellungs- oder Instandsetzungsarbeiten auszubauen oder außer Betrieb zu setzen.

5. Wird eine Schutzvorrichtung entfernt, so sind angemessene Vorsichtsmaßnahmen zu treffen, und die Schutzvorrichtung muß, sobald dies praktisch durchführbar ist, wieder angebracht werden.

6. Ist eine Sicherheitsvorrichtung ausgebaut oder außer Betrieb gesetzt worden, so muß sie, sobald dies praktisch durchführbar ist, wieder eingebaut oder wieder in Betrieb gesetzt werden, und es ist dafür zu sorgen, daß die betreffende Maschine nicht versehentlich in Betrieb gesetzt oder verwendet werden kann, solange die Sicherheitsvorrichtung nicht wieder eingebaut oder in Betrieb gesetzt worden ist.

7. Im Sinne dieses Artikels umfaßt der Ausdruck „Maschine“ alle Hebezeuge, mechanisch betätigten Lukendeckel oder kraftbetriebenen Geräte.

#### *Artikel 14*

Alle elektrischen Geräte und Anlagen müssen so hergestellt, eingebaut, betrieben und instand gehalten werden, daß Gefahren vorgebeugt sowie den von der zuständigen Stelle anerkannten Normen entsprochen wird.

#### *Artikel 15*

Beim Be- oder Entladen eines Schiffes längsseits an einem Kai oder einem anderen Schiff sind zweckentsprechende und sichere Zugangsmittel zu dem Schiff, die ordnungsgemäß angebracht und gesichert sind, vorzusehen und verfügbar zu halten.

#### *Artikel 16*

1. Müssen Arbeitnehmer auf dem Wasserweg von oder zu einem Schiff oder einem anderen Platz befördert werden, so sind angemessene Maßnahmen zu treffen, um ihre Sicherheit beim Anbordgehen, bei der Beförderung und beim Vonbordgehen zu gewährleisten; es sind die Anforderungen festzulegen, denen die hierfür eingesetzten Fahrzeuge entsprechen müssen.

2. Müssen Arbeitnehmer zu Lande von oder zu einem Arbeitsplatz befördert werden, so müssen die vom Arbeitgeber bereitgestellten Transportmittel sicher sein.

#### *Artikel 17*

1. Der Zugang zum Laderaum oder Ladendeck eines Schiffes hat zu erfolgen:

- a) mit Hilfe einer festen Treppe oder, soweit dies nicht durchführbar ist, einer festen Leiter, von Fußleisten oder Trittmulden geeigneter Abmessungen, ausreichender Festigkeit und zweckentsprechender Bauart; oder
- b) mit Hilfe anderer für die zuständige Stelle annehmbarer Mittel.

2. Soweit dies praktisch durchführbar ist, müssen die in diesem Artikel angegebenen Zugangsmittel von der Lukenöffnung getrennt sein.

3. Die Arbeitnehmer dürfen andere als die in diesem Artikel angegebenen Zugangsmittel zum Laderaum oder Ladendeck eines Schiffes weder benutzen noch zu ihrer Benutzung angehalten werden.

- 7 -

### Artikel 18

1. Es dürfen nur solche Lukendeckel oder Scherstöcke verwendet werden, die von einwandfreier Bauart und ausreichender Festigkeit für den jeweiligen Verwendungszweck sind und ordnungsgemäß instand gehalten werden.
2. Lukendeckel, deren Handhabung mit Hilfe von Hebezeugen erfolgt, müssen mit leicht zugänglichen und geeigneten Vorrichtungen zum Festmachen der Schlingen oder der sonstigen Anschlagmittel versehen sein.
3. Auf Lukendeckeln und Scherstöcken, die nicht auswechselbar sind, muß deutlich die Luke, zu der sie gehören, und die richtige Lage auf dieser angegeben sein.
4. Nur einer befugten Person (wenn durchführbar, einem Mitglied der Schiffsbesatzung) darf es gestattet sein, kraftbetriebene Lukendeckel zu öffnen oder zu schließen; die Lukendeckel dürfen nicht geöffnet oder geschlossen werden, solange die Gefahr besteht, daß jemand durch den Betrieb der Deckel verletzt werden könnte.
5. Die Bestimmungen des Absatzes 4 dieses Artikels sind sinngemäß auch auf kraftbetriebene Schiffseinrichtungen wie Türen im Schiffskörper, Rampen, einfahrbare Wagendecks oder ähnliche Einrichtungen anzuwenden.

### Artikel 19

1. Alle Öffnungen in oder auf einem Deck, wo Arbeitnehmer arbeiten müssen, und die eine Absturzgefahr für Arbeitnehmer oder Fahrzeuge bedeuten können, sind durch angemessene Maßnahmen zu sichern.
2. Jede nicht mit einem ausreichend hohen und festen Süll versehene Luke, die nicht mehr gebraucht wird, ist zu schließen oder ihr Schutzgeländer ist wieder anzubringen, außer bei kurzen Arbeitsunterbrechungen; eine verantwortliche Person ist zu beauftragen, für die Durchführung dieser Maßnahmen zu sorgen.

### Artikel 20

1. Es sind alle erforderlichen Maßnahmen zu treffen, um die Sicherheit von Arbeitnehmern zu gewährleisten, die im Laderaum oder auf einem Ladendeck eines Schiffes anwesend sein müssen, wenn kraftbetriebene Fahrzeuge in dem betreffenden Laderaum eingesetzt werden oder Lade- oder Löscharbeiten mit Hilfe kraftbetriebener Vorrichtungen durchgeführt werden.
2. Lukendeckel und Scherstöcke dürfen nicht entfernt oder wieder aufgesetzt werden, solange im Laderaum unter der Luke gearbeitet wird. Vor Beginn von Lade- oder Löscharbeiten sind alle Lukendeckel oder Scherstöcke, die nicht ausreichend gegen Lageveränderungen gesichert sind, zu entfernen.
3. Es ist für eine ausreichende Belüftung des Laderaums oder eines Ladedecks durch Frischluftzirkulation zu sorgen, um der Gefahr von Gesundheitsschäden durch Abgase von Verbrennungsmotoren oder anderen Ursprungs vorzubeugen.
4. Werden Trockenmassengüter in einem Laderaum oder Zwischendeck geladen oder gelöscht oder muß ein Arbeitnehmer in einem Behälter beziehungsweise Bunker an Bord arbeiten, so sind angemessene Vorkehrungen, einschließlich der Bereitstellung sicherer Fluchtmittel, für die Sicherheit von Personen zu treffen.

- 8 -

#### *Artikel 21*

Jedes Hebezeug, jedes Lastaufnahmemittel und jede Schlinge oder Hebevorrichtung, die Bestandteil einer Last sind, müssen

- a) von einwandfreier Konstruktion und Bauart und für den jeweiligen Verwendungszweck ausreichender Festigkeit sein sowie in einwandfreiem und betriebsbereitem Zustand gehalten werden; Hebezeuge, bei denen dies erforderlich ist, müssen ordnungsgemäß eingebaut sein;
- b) in sicherer und ordnungsgemäßer Weise benutzt werden; insbesondere dürfen sie nicht über ihre zulässige Belastung hinaus beansprucht werden, außer zum Zweck vorschriftsmäßiger Prüfung unter der Leitung einer fachkundigen Person.

#### *Artikel 22*

1. Jedes Hebezeug und jedes Lastaufnahmemittel ist vor der erstmaligen Benutzung und nach jeder wesentlichen Änderung oder Reparatur eines Teils, der ihre Sicherheit beeinträchtigen könnte, von einer fachkundigen Person gemäß der innerstaatlichen Gesetzgebung zu prüfen.

2. Hebezeuge, die zur Schiffsausrüstung gehören, sind mindestens alle fünf Jahre erneut zu prüfen.

3. Landgebundene Hebezeuge sind in den von der zuständigen Stelle vorgeschriebenen Zeitabständen erneut zu prüfen.

4. Nach Abschluß jeder Prüfung eines Hebezeugs oder eines Lastaufnahmemittels gemäß diesem Artikel hat die Person, die die Prüfung durchgeführt hat, das Hebezeug oder das Lastaufnahmemittel jeweils gründlich zu untersuchen und eine Bescheinigung hierüber auszustellen.

#### *Artikel 23*

1. Zusätzlich zu den Erfordernissen des Artikels 22 hat eine fachkundige Person jedes Hebezeug und jedes Lastaufnahmemittel regelmäßig gründlich zu untersuchen und eine Bescheinigung hierüber auszustellen. Diese Untersuchungen müssen mindestens alle zwölf Monate stattfinden.

2. Eine gründliche Untersuchung im Sinne von Artikel 22 Absatz 4 und von Absatz 1 dieses Artikels besteht aus einer eingehenden Sichtprüfung durch eine fachkundige Person, nötigenfalls ergänzt durch andere geeignete Mittel oder Maßnahmen, um zu einer zuverlässigen Beurteilung der Betriebssicherheit des untersuchten Hebezeugs oder Lastaufnahmemittels zu gelangen.

#### *Artikel 24*

1. Jedes Lastaufnahmemittel ist vor der Verwendung regelmäßig zu inspizieren. Wegwerf- oder Einwegslingen dürfen nicht wiederverwendet werden. Bei vorgeschlungenen Ladungen sind die Slingen so oft zu inspizieren, wie dies praktisch durchführbar ist.

2. Unter Inspektion im Sinne von Absatz 1 dieses Artikels ist eine Sichtprüfung durch eine verantwortliche Person zu verstehen, durch die – soweit es auf diese Weise möglich ist – festgestellt werden soll, ob das Gerät oder die Schlinge ohne Gefahr weiterverwendet werden kann.

**Artikel 25**

1. Ordnungsgemäß beglaubigte Protokolle, die als Nachweis der Betriebssicherheit der betreffenden Hebezeuge und Lastaufnahmemittel dienen, sind je nach Sachlage an Land oder an Bord aufzubewahren; darin sind die zulässige Belastung sowie die Daten und Ergebnisse der in den Artikeln 22, 23 und 24 dieses Übereinkommens genannten Prüfungen, gründlichen Untersuchungen und Inspektionen aufzuzeichnen. Doch ist im Falle der in Artikel 24 Absatz 1 dieses Übereinkommens genannten Inspektionen ein Protokoll nur dann aufzunehmen, wenn dabei ein Mangel festgestellt worden ist.

2. Es ist ein Verzeichnis der Hebezeuge und Lastaufnahmemittel in der von der zuständigen Stelle vorgeschriebenen Form zu führen, wobei das vom Internationalen Arbeitsamt empfohlene Muster zu berücksichtigen ist.

3. Das Verzeichnis hat die von der zuständigen Stelle ausgestellten oder anerkannten Bescheinigungen über die Prüfung, gründliche Untersuchung und Inspektion der Hebezeuge und Lastaufnahmemittel oder beglaubigte Abschriften dieser Bescheinigungen zu umfassen, deren Form von der zuständigen Stelle unter Berücksichtigung der vom Internationalen Arbeitsamt empfohlenen Muster vorgeschrieben wird.

**Artikel 26**

1. Um die gegenseitige Anerkennung der von den Mitgliedern, die dieses Übereinkommen ratifiziert haben, getroffenen Regelungen in bezug auf die Prüfung, gründliche Untersuchung, Inspektion und Bescheinigung der zur Schiffsausrüstung gehörenden Hebezeuge und Lastaufnahmemittel sowie der zugehörigen Protokolle zu gewährleisten,

- a) hat die zuständige Stelle jedes Mitglieds, das das Übereinkommen ratifiziert hat, fachkundige Personen oder nationale oder internationale Organisationen zu bestimmen oder auf andere Weise anzuerkennen und sie mit der Durchführung der Prüfungen beziehungsweise gründlichen Untersuchungen und der damit zusammenhängenden Aufgaben zu betrauen, wobei die Erneuerung einer solchen Ernennung oder Anerkennung von der zufriedenstellenden Erfüllung dieser Aufgaben abhängig zu machen ist;
- b) haben die Mitglieder, die das Übereinkommen ratifiziert haben, die gemäß Buchstabe a) dieses Absatzes ernannten oder anerkannten Personen oder Organisationen anzunehmen oder anzuerkennen oder Gegenseitigkeitsvereinbarungen über diese Annahme oder Anerkennung zu treffen; in beiderlei Fällen ist die Erneuerung der Annahme oder Anerkennung von der zufriedenstellenden Erfüllung der betreffenden Aufgaben abhängig zu machen.

2. Kein Hebezeug, Lastaufnahmemittel oder sonstiges Umschlaggerät darf verwendet werden, wenn

- a) die zuständige Stelle nach Einsicht in eine Prüfungs- oder Untersuchungsbescheinigung oder ein beglaubigtes Protokoll nicht davon überzeugt ist, daß die erforderliche Prüfung, Untersuchung oder Inspektion gemäß den Bestimmungen dieses Übereinkommens durchgeführt worden ist; oder
- b) das Hebezeug oder Lastaufnahmemittel nach Ansicht der zuständigen Stelle nicht betriebssicher ist.

3. Absatz 2 dieses Artikels darf nicht so angewendet werden, daß Verzögerungen beim Laden oder Löschen eines Schiffes entstehen, wo Ausrüstung verwendet wird, die den Anforderungen der zuständigen Stelle genügt.

- 10 -

#### *Artikel 27*

1. An jedem Hebezeug (Ladebäume ausgenommen) mit nur einer zulässigen Belastung und an jedem Lastaufnahmemittel ist die zulässige Belastung durch Aufdruck oder, wenn dies nicht durchführbar ist, durch andere geeignete Mittel deutlich anzugeben.

2. Jedes Hebezeug (Ladebäume ausgenommen) mit mehr als einer zulässigen Belastung ist mit einer wirksamen Vorrichtung zu versehen, die es dem Führer ermöglicht, die den jeweiligen Einsatzbedingungen entsprechende zulässige Belastung festzustellen.

3. An jedem Ladebaum (Ladekrane ausgenommen) ist die zulässige Belastung deutlich anzugeben, die gilt, wenn der Ladebaum verwendet wird mit

- a) nur einem Block;
- b) einem unteren Ladeblock;
- c) einem anderen Ladebaum verbunden, in jeder möglichen Blockstellung.

#### *Artikel 28*

Jedes Schiff hat Takelpläne und andere einschlägige Unterlagen mitzuführen, die erforderlich sind, um eine sichere Takelung seiner Ladebäume und deren Zubehör zu ermöglichen.

#### *Artikel 29*

Paletten und ähnliche Vorrichtungen zur Aufnahme oder zur Beförderung von Lasten müssen von einwandfreier Bauart, ausreichender Festigkeit und frei von sichtbaren Mängeln sein, die ihre Betriebssicherheit beeinträchtigen könnten.

#### *Artikel 30*

Lasten dürfen nicht gehoben oder gesenkt werden, wenn sie nicht mit Schlingen oder auf andere Weise sicher an dem Hebezeug angeschlagen sind.

#### *Artikel 31*

1. Jeder Frachtcontainer-Terminal ist so anzulegen und zu betreiben, daß die Sicherheit der im Terminal beschäftigten Arbeitnehmer, soweit dies praktisch durchführbar ist, gewährleistet ist.

2. Auf Schiffen, die Container befördern, sind Vorkehrungen für die Sicherheit der Arbeitnehmer zu treffen, die die Container festzurren oder losmachen.

#### *Artikel 32*

1. Gefährliche Ladungen sind gemäß den einschlägigen Bestimmungen der internationalen Regelungen über die Beförderung von gefährlichen Gütern auf dem Wasserweg sowie über den Umschlag gefährlicher Güter in Häfen zu verpacken, zu kennzeichnen und zu bezetteln, umzuschlagen, zu lagern und zu stauen.

2. Gefährliche Stoffe dürfen nur dann umgeschlagen, gelagert oder gestaut werden, wenn sie gemäß den internationalen Regelungen über die Beförderung solcher Stoffe verpackt und gekennzeichnet und bezettelt sind.

- 11 -

3. Werden Behälter oder Container mit gefährlichen Stoffen durch Bruch oder auf sonstige Art in gefahrdrohendem Ausmaß beschädigt, so ist die Hafendarbeit mit Ausnahme der zur Beseitigung der Gefahr erforderlichen Arbeit in dem bedrohten Bereich einzustellen und die Arbeitnehmer sind in Sicherheit zu bringen, bis die Gefahr beseitigt ist.

4. Es sind angemessene Maßnahmen zu treffen, um zu verhindern, daß Arbeitnehmer giftigen oder schädlichen Stoffen oder Einwirkungen oder mit Sauerstoffmangel oder Explosionsgefahr verbundenen Atmosphären ausgesetzt werden.

5. Müssen Arbeitnehmer geschlossene Räume betreten, in denen möglicherweise giftige oder schädliche Stoffe vorhanden sind oder Sauerstoffmangel herrscht, so sind angemessene Maßnahmen zu treffen, um Unfälle oder Gesundheitsschäden zu verhüten.

#### *Artikel 33*

Es sind geeignete Vorsichtsmaßnahmen zu treffen, um die Arbeitnehmer gegen die schädlichen Auswirkungen übermäßigen Lärms am Arbeitsplatz zu schützen.

#### *Artikel 34*

1. Kann ein angemessener Schutz gegen Unfall- oder Gesundheitsgefahren durch andere Mittel nicht gewährleistet werden, so ist den Arbeitnehmern eine persönliche Schutzausrüstung und Schutzkleidung, wie sie zur Verrichtung ihrer Arbeit mit gutem Grund verlangt werden kann; zur Verfügung zu stellen, zu deren ordnungsgemäßer Benutzung die Arbeitnehmer anzuhalten sind.

2. Die Arbeitnehmer sind dazu anzuhalten, mit dieser persönlichen Schutzausrüstung und Schutzkleidung sorgfältig umzugehen.

3. Die persönliche Schutzausrüstung und Schutzkleidung ist vom Arbeitgeber ordnungsgemäß instand zu halten.

#### *Artikel 35*

Für Unfälle müssen angemessene Mittel, einschließlich ausgebildeten Personals, für die Rettung von Personen in Gefahr, für die Leistung Erster Hilfe und für den Abtransport von Verletzten, soweit dies ohne Verschlimmerung ihres Zustands praktisch durchführbar ist, bereitstehen.

#### *Artikel 36*

1. Jedes Mitglied hat durch die innerstaatliche Gesetzgebung oder auf andere geeignete, den innerstaatlichen Gepflogenheiten und Verhältnissen entsprechende Weise und nach Anhörung der beteiligten Verbände der Arbeitgeber und der Arbeitnehmer zu bestimmen,

- a) hinsichtlich welcher sich aus der Arbeit ergebenden Gefahren eine ärztliche Erstuntersuchung beziehungsweise eine regelmäßige ärztliche Untersuchung oder beides erforderlich ist;
- b) die maximalen Zeitabstände, in denen unter Berücksichtigung der Art und des Ausmaßes der Gefahren und der besonderen Umstände regelmäßige ärztliche Untersuchungen durchzuführen sind;
- c) bei Arbeitnehmern, die besonderen berufsbedingten Gesundheitsgefahren ausgesetzt sind, das Ausmaß der besonderen Untersuchungen, die für erforderlich gehalten werden;

- 12 -

d) angemessene Maßnahmen für die Bereitstellung von arbeitsmedizinischen Diensten für die Arbeitnehmer.

2. Alle ärztlichen Untersuchungen, die auf Grund von Absatz 1 dieses Artikels erfolgen, müssen für die Arbeitnehmer unentgeltlich sein.

3. Die Aufzeichnungen über die ärztlichen Untersuchungen müssen vertraulich behandelt werden.

#### *Artikel 37*

1. In jedem Hafen mit einer erheblichen Anzahl von Arbeitnehmern sind Arbeitsschutzausschüsse zu bilden, denen Vertreter der Arbeitgeber und der Arbeitnehmer angehören. Solche Ausschüsse sind erforderlichenfalls auch in anderen Häfen zu bilden.

2. Die Errichtung, die Zusammensetzung und die Aufgaben dieser Ausschüsse sind durch die innerstaatliche Gesetzgebung oder auf andere geeignete, den innerstaatlichen Gepflogenheiten und Verhältnissen entsprechende Weise und nach Anhörung der beteiligten Verbände der Arbeitgeber und der Arbeitnehmer sowie unter Berücksichtigung der örtlichen Verhältnisse festzulegen.

#### *Artikel 38*

1. Kein Arbeitnehmer darf mit Hafendarbeit beschäftigt werden, sofern er nicht eine ausreichende Unterweisung oder Ausbildung über die möglichen Gefahren seiner Arbeit und die zu treffenden wichtigsten Vorsichtsmaßnahmen erhalten hat.

2. Hebezeuge und sonstige Umschlaggeräte dürfen nur von Personen bedient werden, die mindestens 18 Jahre alt sind und über die erforderliche Eignung und Erfahrung verfügen, oder von in Ausbildung stehenden Personen, die ordnungsgemäß beaufsichtigt werden.

#### *Artikel 39*

Als Beitrag zur Verhütung von Arbeitsunfällen und Berufskrankheiten sind Maßnahmen zu treffen, um sicherzustellen, daß diese der zuständigen Stelle gemeldet und, falls erforderlich, untersucht werden.

#### *Artikel 40*

In Übereinstimmung mit der innerstaatlichen Gesetzgebung oder Praxis sind an jedem Liegeplatz angemessene und geeignete sanitäre Einrichtungen und Waschräume in ausreichender Anzahl bereitzustellen und ordnungsgemäß instand zu halten, soweit durchführbar in angemessener Entfernung vom Arbeitsplatz.

### TEIL IV. DURCHFÜHRUNG

#### *Artikel 41*

Jedes Mitglied, das dieses Übereinkommen ratifiziert, hat

- a) die Aufgaben der mit Hafendarbeit befaßten Personen und Organe in bezug auf den Arbeitsschutz festzulegen;
- b) die zur Durchführung der Bestimmungen des Übereinkommens erforderlichen Maßnahmen einschließlich geeigneter Zwangsmaßnahmen zu treffen;
- c) geeignete Aufsichtsdienste mit der Überwachung der Durchführung der gemäß dem Übereinkommen zu treffenden Maßnahmen zu beauftragen oder sich zu vergewissern, daß eine ordnungsgemäße Aufsicht ausgeübt wird.

- 13 -

#### Artikel 42

1. Die innerstaatliche Gesetzgebung hat die Fristen vorzuschreiben, innerhalb deren die Bestimmungen dieses Übereinkommens anzuwenden sind in bezug auf
  - a) den Bau und die Ausrüstung von Schiffen;
  - b) die Herstellung und die Ausrüstung von landgebundenen Hebezeugen oder anderen Umschlaggeräten;
  - c) die Herstellung von Lastaufnahmemitteln.
2. Die gemäß Absatz 1 dieses Artikels vorgeschriebenen Fristen dürfen die Dauer von vier Jahren nach dem Zeitpunkt der Ratifikation des Übereinkommens nicht überschreiten.

#### TEIL V. SCHLUSSBESTIMMUNGEN

#### Artikel 43

Dieses Übereinkommen ändert das Übereinkommen über den Unfallschutz der Hafendarbeiter, 1929, und das Übereinkommen über den Unfallschutz der Hafendarbeiter (abgeänderter Wortlaut), 1932.

#### Artikel 44

Die förmlichen Ratifikationen dieses Übereinkommens sind dem Generaldirektor des Internationalen Arbeitsamtes zur Eintragung mitzuteilen.

#### Artikel 45

1. Dieses Übereinkommen bindet nur diejenigen Mitglieder der Internationalen Arbeitsorganisation, deren Ratifikation durch den Generaldirektor eingetragen ist.
2. Es tritt in Kraft zwölf Monate nachdem die Ratifikationen zweier Mitglieder durch den Generaldirektor eingetragen worden sind.
3. In der Folge tritt dieses Übereinkommen für jedes Mitglied zwölf Monate nach der Eintragung seiner Ratifikation in Kraft.

#### Artikel 46

1. Jedes Mitglied, das dieses Übereinkommen ratifiziert hat, kann es nach Ablauf von zehn Jahren, gerechnet von dem Tag, an dem es zum erstenmal in Kraft getreten ist, durch Anzeige an den Generaldirektor des Internationalen Arbeitsamtes kündigen. Die Kündigung wird von diesem eingetragen. Ihre Wirkung tritt erst ein Jahr nach der Eintragung ein.
2. Jedes Mitglied, das dieses Übereinkommen ratifiziert hat und innerhalb eines Jahres nach Ablauf des im vorigen Absatz genannten Zeitraumes von zehn Jahren von dem in diesem Artikel vorgesehenen Kündigungsrecht keinen Gebrauch macht, bleibt für einen weiteren Zeitraum von zehn Jahren gebunden. In der Folge kann es dieses Übereinkommen jeweils nach Ablauf eines Zeitraumes von zehn Jahren nach Maßgabe dieses Artikels kündigen.



- 14 -

#### *Artikel 47*

1. Der Generaldirektor des Internationalen Arbeitsamtes gibt allen Mitgliedern der Internationalen Arbeitsorganisation Kenntnis von der Eintragung aller Ratifikationen und Kündigungen, die ihm von den Mitgliedern der Organisation mitgeteilt werden.

2. Der Generaldirektor wird die Mitglieder der Organisation, wenn er ihnen von der Eintragung der zweiten Ratifikation, die ihm mitgeteilt wird, Kenntnis gibt, auf den Zeitpunkt aufmerksam machen, in dem dieses Übereinkommen in Kraft tritt.

#### *Artikel 48*

Der Generaldirektor des Internationalen Arbeitsamtes übermittelt dem Generalsekretär der Vereinten Nationen zwecks Eintragung nach Artikel 102 der Charta der Vereinten Nationen vollständige Auskünfte über alle von ihm nach Maßgabe der vorausgehenden Artikel eingetragenen Ratifikationen und Kündigungen.

#### *Artikel 49*

Der Verwaltungsrat des Internationalen Arbeitsamtes hat, sooft er es für nötig erachtet, der Allgemeinen Konferenz einen Bericht über die Durchführung dieses Übereinkommens zu erstatten und zu prüfen, ob die Frage seiner gänzlichen oder teilweisen Abänderung auf die Tagesordnung der Konferenz gesetzt werden soll.

#### *Artikel 50*

1. Nimmt die Konferenz ein neues Übereinkommen an, welches das vorliegende Übereinkommen ganz oder teilweise abändert, und sieht das neue Übereinkommen nichts anderes vor, so gelten folgende Bestimmungen:

- a) Die Ratifikation des neugefaßten Übereinkommens durch ein Mitglied schließt ohne weiteres die sofortige Kündigung des vorliegenden Übereinkommens in sich ohne Rücksicht auf Artikel 46, vorausgesetzt, daß das neugefaßte Übereinkommen in Kraft getreten ist.
- b) Vom Zeitpunkt des Inkrafttretens des neugefaßten Übereinkommens an kann das vorliegende Übereinkommen von den Mitgliedern nicht mehr ratifiziert werden.

2. Indessen bleibt das vorliegende Übereinkommen nach Form und Inhalt jedenfalls in Kraft für die Mitglieder, die dieses, aber nicht das neugefaßte Übereinkommen ratifiziert haben.

#### *Artikel 51*

Der französische und der englische Wortlaut dieses Übereinkommens sind in gleicher Weise maßgebend.

(Nr. 160)

## EMPFEHLUNG BETREFFEND DEN ARBEITSSCHUTZ BEI DER HAFENARBEIT

Die Allgemeine Konferenz der Internationalen Arbeitsorganisation, die vom Verwaltungsrat des Internationalen Arbeitsamtes nach Genf einberufen wurde und am 6. Juni 1979 zu ihrer fünfundsechzigsten Tagung zusammengetreten ist,

hat beschlossen, verschiedene Anträge anzunehmen betreffend die Neufassung des Übereinkommens (Nr. 32) über den Unfallschutz der Hafendarbeiter (abgeänderter Wortlaut), 1932, eine Frage, die den vierten Gegenstand ihrer Tagesordnung bildet, und

dabei bestimmt, daß diese Anträge die Form einer Empfehlung zur Ergänzung des Übereinkommens über den Arbeitsschutz bei der Hafendarbeit, 1979, erhalten sollen.

Die Konferenz nimmt heute, am 25. Juni 1979, die folgende Empfehlung an, die als Empfehlung betreffend den Arbeitsschutz bei der Hafendarbeit, 1979, bezeichnet wird.

### I. GELTUNGSBEREICH UND BEGRIFFSBESTIMMUNGEN

1. Im Sinne dieser Empfehlung umfaßt der Ausdruck „Hafendarbeit“ alle Arbeiten und einzelnen Arbeitsvorgänge beim Be- und Entladen von Schiffen sowie alle damit verbundenen Nebenarbeiten; die Begriffsbestimmung solcher Arbeiten sollte durch die innerstaatliche Gesetzgebung oder Praxis festgelegt werden. Die beteiligten Verbände der Arbeitgeber und der Arbeitnehmer sollten bei der Festlegung und Abänderung dieser Begriffsbestimmung angehört oder in anderer Weise herangezogen werden.

2. Im Sinne dieser Empfehlung

- a) bezeichnet der Ausdruck „Arbeitnehmer“ jede mit Hafendarbeit beschäftigte Person;
- b) bezeichnet der Ausdruck „fachkundige Person“ eine Person, die über die Kenntnisse und die Erfahrung verfügt, die zur Ausübung einer oder mehrerer bestimmter Tätigkeiten erforderlich sind, und die in dieser Eigenschaft für die zuständige Stelle annehmbar ist;
- c) bezeichnet der Ausdruck „verantwortliche Person“ eine Person, die je nach Sachlage vom Arbeitgeber, vom Kapitän des Schiffes oder vom Eigentümer des Gerätes mit der Verantwortung für die Ausübung einer oder mehrerer bestimmter Tätigkeiten betraut worden ist und die die zur ordnungsgemäßen Ausübung dieser Tätigkeiten ausreichenden Kenntnisse und Erfahrung sowie die erforderliche Autorität besitzt;
- d) bezeichnet der Ausdruck „befugte Person“ eine Person, die vom Arbeitgeber, vom Kapitän des Schiffes oder von einer verantwortlichen Person zur Durchführung einer oder mehrerer bestimmter Aufgaben ermächtigt worden

- 2 -

ist und die über die erforderlichen technischen Kenntnisse und die erforderliche Erfahrung verfügt;

- e) umfaßt der Ausdruck „Hebezeug“ alle ortsfesten oder ortsveränderlichen Umschlaggeräte, einschließlich kraftbetriebener Kairampen, die an Land oder an Bord für das Aufnehmen, Heben oder Senken von Lasten oder für das Bewegen angeschlagener oder getragener Lasten von einem Platz zum anderen verwendet werden;
- f) umfaßt der Ausdruck „Lastaufnahmemittel“ alle Mittel, die zum Anschlagen einer Last an einem Hebezeug verwendet werden können, aber keinen Bestandteil des Hebezeugs oder der Last bilden;
- g) schließt der Ausdruck „Zugang“ den Ausgang ein;
- h) umfaßt der Ausdruck „Schiff“ jede Art Schiff, Boot, Schute, Leichter oder Luftkissenfahrzeug, mit Ausnahme von Kriegsschiffen.

## II. ALLGEMEINE BESTIMMUNGEN

3. Bei der Durchführung des Übereinkommens über den Arbeitsschutz bei der Hafendarbeit, 1979, sollte jedes Mitglied folgendes berücksichtigen:

- a) die Bestimmungen der einschlägigen Übereinkommen, Regelungen und Empfehlungen, die unter der Schirmherrschaft der Zwischenstaatlichen Beratenden Seeschiffahrts-Organisation angenommen worden sind, insbesondere jene des Internationalen Übereinkommens für sichere Container, 1972, in der jeweils geltenden Fassung;
- b) die einschlägigen Normen, die von anerkannten internationalen Organisationen, die sich mit Normungsfragen befassen, angenommen worden sind;
- c) die einschlägigen Bestimmungen der Übereinkommen, Regelungen und Empfehlungen über die Binnenschiffahrt, die unter der Schirmherrschaft internationaler Organisationen angenommen worden sind.

4. Bei der Erarbeitung von Maßnahmen gemäß Artikel 4 Absatz 1 des Übereinkommens über den Arbeitsschutz bei der Hafendarbeit, 1979, sollte jedes Mitglied die technischen Anregungen in der neuesten Auflage der vom Internationalen Arbeitsamt herausgegebenen Sammlung praktischer Richtlinien über den Arbeitsschutz bei der Hafendarbeit berücksichtigen, soweit sie in Anbetracht der innerstaatlichen Umstände und Gegebenheiten zweckmäßig und sachdienlich erscheinen.

5. Bei der Durchführung der in Artikel 4 Absatz 1 des Übereinkommens über den Arbeitsschutz bei der Hafendarbeit, 1979, genannten Maßnahmen sollte jedes Mitglied den Bestimmungen des Teiles III dieser Empfehlung Rechnung tragen, die die in Teil III des Übereinkommens vorgesehenen Bestimmungen ergänzen.

6. Im Hinblick auf die Verhütung von Arbeitsunfällen und Berufskrankheiten sollten die Arbeitnehmer eine angemessene Unterweisung oder Ausbildung in sicheren Arbeitsverfahren, Arbeitshygiene und, falls notwendig, der Leistung Erster Hilfe und der sicheren Bedienung von Umschlaggeräten erhalten.

## III. TECHNISCHE MASSNAHMEN

7. (1) Alle Verkehrswege sollten

- a) deutlich gekennzeichnet sein;

- 3 -

b) soweit praktisch durchführbar von Hindernissen, die nicht durch die laufenden Arbeiten bedingt sind, freigehalten werden.

(2) Verkehrswege, die von Fahrzeugen benutzt werden, sollten, soweit praktisch durchführbar, nur im Einbahnverkehr befahren werden.

8. (1) Zugangsmittel sollten, soweit praktisch durchführbar, so angelegt werden, daß keine angeschlagenen Lasten über sie hinweggehen.

(2) Die Zugangsmittel zu einem Schiff sollten, wenn notwendig, mit einem ordnungsgemäß befestigten Sicherungsnetz versehen werden, um der Gefahr vorzubeugen, daß Arbeitnehmer in das Wasser zwischen der Schiffswand und dem anliegenden Kai abstürzen.

9. Verbindungsplatten, die zusammen mit Rampen auf Roll-on/Roll-off-Schiffen benutzt werden, sollten so konstruiert und verwendet werden, daß sie sicher sind.

10. (1) Jede Wetterdeckluke, die nicht durch ein ausreichend hohes und festes Süll gesichert ist, sollte abgedeckt oder mit einem wirksamen Schutzgeländer versehen sein.

(2) Jede Zwischendeckluke sollte, wenn geöffnet, durch ein ausreichend hohes Schutzgeländer wirksam gesichert werden.

(3) Die Schutzgeländer dürfen auf jeder Seite der Luke vorübergehend entfernt werden, sofern dies zum Laden oder Löschen von Gütern notwendig ist.

(4) Falls die Bestimmungen der Unterabsätze (1) und (2) dieses Absatzes aus technischen Gründen nicht angewendet werden können, sollte eine befugte Person für die Sicherheit der Arbeitnehmer sorgen.

(5) Deckladungen sollten nicht auf Lukendeckeln gestaut werden, deren Festigkeit für diesen Zweck zu gering ist, und Fahrzeuge sollten solche Deckel nicht befahren.

11. Falls dies wegen der Größe des Laderaums erforderlich ist, sollte mehr als ein Fluchtmittel vorgesehen werden.

12. Die Führer von Hebezeugen sollten vor Beginn der Arbeit die Funktionsfähigkeit der Sicherheitsvorrichtungen prüfen.

13. (1) Benzinbetriebene Fahrzeuge oder Hebezeuge sollten nicht im Laderaum eines Schiffes aufgetankt werden. Mit anderen Treibstoffen betriebene Fahrzeuge oder Hebezeuge sollten nur dann im Laderaum eines Schiffes aufgetankt werden, wenn dabei die Sicherheit der Arbeitnehmer, soweit praktisch durchführbar, gewährleistet ist.

(2) Wenn dies praktisch durchführbar ist, sollte im Laderaum der Verwendung von Motoren der Vorzug gegeben werden, die die Luft nicht verschmutzen.

14. Arbeitnehmer sollten, soweit praktisch durchführbar, nicht in dem Teil eines Laderaums arbeiten müssen, in dem eine Trimmaschine oder ein Greifer in Betrieb ist.

15. Kein neuer Teil eines Hebezeugs oder Lastaufnahmemittels sollte aus Puddeleisen hergestellt werden.

16. Kein Lastaufnahmemittel sollte einer Wärmebehandlung unterzogen werden, es sei denn, daß dies unter der Aufsicht und nach den Weisungen einer fachkundigen Person geschieht.

- 4 -

17. Die Schlingen von vorgeschlungenen Ladungen sollten, falls notwendig, durch geeignete und ausreichende Garnierungen geschützt werden.

18. Schlingen, die nicht zugelassen oder inspiziert worden sind, sollten unter keinen Umständen für das Vorschlingen verwendet werden.

19. Auf allen Hubbalken, Hubrahmen, Vakuumhebe- oder Magnethebevorrichtungen, die nicht Bestandteile von Hebezeugen sind, und auf allen anderen Lastaufnahmemitteln mit einem Gewicht von mehr als 100 kg sollte das Eigengewicht deutlich angegeben werden.

20. Einwegpaletten und ähnliche zum einmaligen Gebrauch bestimmte Vorrichtungen sollten

- a) deutlich als solche gekennzeichnet oder bezettelt sein;
- b) nur verwendet werden, wenn sie frei von Mängeln sind, die ihre Betriebssicherheit beeinträchtigen könnten;
- c) nicht wiederverwendet werden.

21. Mit Drähten oder Bändern zusammengehaltene Lasten sollten nicht mit Haken oder anderen an den Drähten oder Bändern angreifenden Vorrichtungen gehoben oder gesenkt werden, es sei denn, daß die Drähte oder Bänder ausreichend fest sind.

22. Es sollten alle zweckentsprechenden Maßnahmen getroffen werden, um die Unfallgefahren bei Arbeiten auf dem Dach von Frachtcontainern auf ein Mindestmaß herabzusetzen.

23. (1) Gefährliche Stoffe sollten nur unter Aufsicht einer verantwortlichen Person umgeschlagen, gelagert oder gestaut werden.

(2) Sind gefährliche Stoffe umzuschlagen, zu lagern oder zu stauen, so sollten die betreffenden Arbeitnehmer über die besonderen Vorsichtsmaßnahmen unterrichtet werden, die jeweils zu treffen sind, insbesondere im Falle des Ausfließens oder unbeabsichtigten Entweichens des Inhalts der Behälter.

24. Das Erste-Hilfe-Personal sollte geeignete Wiederbelebungstechniken und Rettungsmaßnahmen beherrschen.

25. Hebezeuge sollten, soweit dies notwendig und praktisch durchführbar ist, mit einem Notausstieg aus der Führerkabine versehen sein. Es sollte Vorsorge für den Abtransport eines verletzten oder kranken Führers ohne Verschlimmerung seines Zustandes getroffen werden.

26. (1) Die Ergebnisse der in Artikel 36 des Übereinkommens über den Arbeitsschutz bei der Hafendarbeit, 1979, erwähnten ärztlichen Untersuchungen sollten dem betroffenen Arbeitnehmer mitgeteilt werden.

(2) Der Arbeitgeber sollte davon in Kenntnis gesetzt werden, ob der Arbeitnehmer für die zu verrichtende Arbeit geeignet ist und ob er eine Gefahr für andere Personen darstellen kann, wobei vorbehaltlich Artikel 39 des Übereinkommens der vertrauliche Charakter dieser Informationen zu wahren ist.

27. Die gemäß Artikel 40 des Übereinkommens über den Arbeitsschutz bei der Hafendarbeit, 1979, bereitgestellten Einrichtungen sollten, soweit praktisch durchführbar, Umkleieräume einschließen.