



Übereinkommen 28

Übereinkommen über den Schutz der mit dem Beladen und Entladen von Schiffen beschäftigten Arbeitnehmer gegen Unfälle, 1929

Dieses Übereinkommen ist am 1. April 1932 in Kraft getreten. Es ist im Jahre 1932 durch das Übereinkommen 32 abgeändert worden und kann seit dessen Inkrafttreten nicht mehr ratifiziert werden.

Ort: Genf

Tagung: 12

Die Allgemeine Konferenz der Internationalen Arbeitsorganisation,

die vom Verwaltungsrat des Internationalen Arbeitsamtes nach Genf einberufen wurde und am 30. Mai 1929 zu ihrer zwölften Tagung zusammengetreten ist,

hat beschlossen, verschiedene Anträge anzunehmen betreffend den Schutz der mit dem Beladen und Entladen von Schiffen beschäftigten Arbeitnehmer gegen Unfälle, eine Frage, die den zweiten Gegenstand ihrer Tagesordnung bildet, und

dabei bestimmt, daß diese Anträge die Form eines internationalen Übereinkommens erhalten sollen.

Die Konferenz nimmt heute, am 21. Juni 1929, das folgende Übereinkommen an, das als Übereinkommen über den Unfallschutz der Hafendarbeiter, 1929, bezeichnet wird, zwecks Ratifikation durch die Mitglieder der Internationalen Arbeitsorganisation nach den Bestimmungen der Verfassung der Internationalen Arbeitsorganisation:

Artikel 1

Im Sinne dieses Übereinkommens gelten

(1) als „Arbeiten“ alle Tätigkeiten oder Teile von solchen an Land oder an Bord zu Zwecken des Beladens und Entladens irgendeines in der See- oder Binnenfahrt in Dienst stehenden Schiffes in See- oder Binnenhäfen, in Hafenbecken und an Liegeplätzen, Kais oder ähnlichen Plätzen, wo diese Arbeit vor sich geht, unter Ausschluß der Kriegsschiffe,

(2) als „Arbeitnehmer“ alle bei diesen Arbeiten beschäftigten Personen.

Artikel 2

1. Die regelmäßigen Zugänge über Hafenecken, Liegeplätze, Kais und ähnliche Plätze, welche die Arbeitnehmer benutzen müssen, um zu ihrer Arbeitsstätte und zurück zu gelangen, sowie diese Plätze an Land selbst sind unter angemessener Rücksicht auf die Sicherheit der Arbeitnehmer, die sie benutzen, instand zu halten.

2. Dabei gilt insbesondere folgendes:

(1) Alle die genannten Arbeitsplätze an Land und alle gefährlichen Stellen der bezeichneten Zugänge zu ihnen vom nächstgelegenen öffentlichen Wege her müssen wirksam und gefahrlos beleuchtet sein;

(2) auf Liegeplätzen und Kais dürfen Güter nur so weit aufgestapelt werden, daß ein freier Weg zu den in Artikel 3 bezeichneten Zugängen besteht;

(3) sofern an den Rändern von Liegeplätzen und Kais ein Gang gelassen wird, muß er mindestens 90 cm (3 engl. Fuß) breit und frei von allen Hindernissen sein; in Gebrauch befindliche feste Einrichtungen, Maschinen und Werkzeuge sind ausgenommen;

(4) soweit die Rücksicht auf den Güterverkehr und die Arbeiten es erlaubt, müssen

a) alle gefährlichen Teile dieser Zugänge und Arbeitsplätze (z.B. gefährliche Öffnungen, Ecken und Ränder) mit einem Geländer in der Höhe von mindestens 75 cm (2 engl. Fuß 6 Zoll) versehen sein,

b) gefährliche Wege über Brücken, Caissons und Dockschleusen auf beiden Seiten bis zu einer Höhe von mindestens 75 cm (2 engl. Fuß 6 Zoll) mit einem Geländer versehen sein. Dieses Geländer ist an beiden Enden der bezeichneten Einrichtungen auf eine angemessene Strecke weiterzuführen, die aber nicht mehr als 4,50 m (5 Yards) zu betragen braucht.

Artikel 3

(1) Falls zur Durchführung von Arbeiten ein Schiff langseit am Kai oder an einem anderen Schiffe liegt, müssen zur Zeit des Zu- und Abganges der Arbeitnehmer sichere Verbindungswege für sie vorhanden sein, es sei denn, daß die Arbeitnehmer dabei auch ohne besondere Vorkehrungen vermeidbaren Gefahren nicht ausgesetzt sind.

(2) Die Verbindungswege müssen bestehen,

a) wenn vernünftigerweise durchführbar, aus einer Fallreepstreppe, einer Laufplanke oder einer ähnlichen Einrichtung,

b) in anderen Fällen aus einer Leiter.

(3) Die in Absatz (2) a) dieses Artikels bezeichneten Einrichtungen müssen mindestens 55 cm (22 engl. Zoll) breit sein. Sie müssen derart befestigt sein, daß Lageveränderungen unmöglich sind. Ihre Neigung darf nicht zu stark, der zu ihrer Herstellung verwendete Baustoff muß gut und angemessen instand gehalten sein. Auf beiden Seiten und über ihre ganze Länge sind wirksame Geländer bis zu einer Höhe von mindestens 82 cm (2 engl. Fuß 9 Zoll) anzubringen. Bei Fallreepstrecken genügt ein einseitiges Geländer in derselben Höhe, unter der Voraussetzung, daß die andere Seite der Treppe durch die Schiffswand angemessen gesichert ist.

Alle bezeichneten Einrichtungen, die im Augenblick der Ratifikation dieses Übereinkommens schon in Gebrauch stehen, können weiter benützt werden

a) bis zum Augenblick der Erneuerung der Geländer, wenn die Einrichtungen auf beiden Seiten mit Geländern von mindestens 80 cm (2 engl. Fuß 8 Zoll) Höhe versehen sind, und

b) für die Dauer eines Jahres, wenn die Einrichtungen auf beiden Seiten mit Geländern von mindestens 75 cm (2 engl. Fuß 6 Zoll) Höhe versehen sind.

(4) Die in Absatz (2) b) dieses Artikels bezeichneten Leitern müssen genügend lang und fest und angemessen gesichert sein.

(5) a) Die zuständigen Stellen können Ausnahmen von den Bestimmungen dieses Artikels gewähren, wenn sie die bezeichneten Einrichtungen als nicht erforderlich für den Schutz der Arbeitnehmer erachten.

b) Die Bestimmungen dieses Artikels gelten nicht für Ladebühnen oder Laufplanken, die ausschließlich zu Zwecken des Beladens und Entladens verwendet werden.

(6) Die Arbeitnehmer dürfen andere Zugänge als die in diesem Artikel bezeichneten nicht benützen noch zu ihrer Benützung angehalten werden.

Artikel 4

Falls die Arbeitnehmer sich zu Arbeiten auf dem Wasserweg auf ein Schiff oder zurück begeben müssen, sind angemessene Maßnahmen vorzusehen, um eine gefahrsichere Beförderung zu gewährleisten. Diese Maßnahmen müssen auch die Voraussetzungen regeln, denen die zur Beförderung verwendeten Fahrzeuge zu entsprechen haben.

Artikel 5

(1) Falls die Arbeitnehmer bei den Arbeiten einen Schiffsraum zu betreten haben, dessen Boden mehr als 1,50 m (5 engl. Fuß) unter der Deckoberfläche liegt, müssen zu diesem Zwecke sichere Zugangsmittel

vom Deck zum Schiffsraum verfügbar sein.

(2) Gewöhnlich werden diese Zugangsmittel in Leitern bestehen. Sie können als sicher nur gelten, wenn

a) genügend freier Raum hinter den Sprossen vorhanden ist, wobei er, falls die Leitern an Schottwänden oder Ladeluken angebracht sind, mindestens 11,5 cm (4 1/2 engl. Zoll) betragen muß oder die Sprossen genügend lang sein müssen, um angemessene Hand- und Fußstütze zu bieten,

b) sie nicht weiter hinter den Rand der Lukenöffnung gerückt sind, als vernünftigerweise notwendig ist, um die Lukenöffnung freizuhalten,

c) sie in gerader Linie die festen Hand- und Fußstützen (z.B. Klampen oder Handgriffe) fortsetzen, die im Lukensüll angebracht sind,

d) die unter c) bezeichneten Vorrichtungen mindestens 11,5 cm (4 1/2 engl. Zoll) vorragen und mindestens 25 cm (10 engl. Zoll) breit sind,

e) für den Fall, daß getrennte Leitern zwischen den Zwischendecks vorhanden sind, diese Leitern soweit wie möglich in gerader Linie mit der vom Toppdeck ausgehenden Leiter aufgestellt sind.

Falls wegen der Bauart des Schiffes vernünftigerweise nicht gefordert werden kann, daß eine Leiter angebracht wird, können die zuständigen Stellen andere Zugangsmittel zulassen, die aber, soweit wie möglich, den Erfordernissen genügen müssen, die in diesem Artikel für Leitern vorgeschrieben sind.

(3) An den Lukensäulen ist genügend freier Raum zum Betreten der Zugangsmittel vorzusehen.

(4) An Wellentunneln müssen an beiden Seiten Hand- und Fußstützen angebracht sein.

(5) Falls eine Leiter in einem nicht gedeckten Schiffe verwendet werden muß, ist sie von dem Unternehmer der Arbeiten bereitzustellen. Sie muß an ihrem oberen Ende mit Haken zum Befestigen an den Säulen versehen sein oder mit anderen Vorrichtungen, die ihr festes Aufstellen ermöglichen.

(6) Die Arbeitnehmer dürfen andere Einrichtungen als die in diesem Artikel bezeichneten nicht benutzen, noch zu ihrer Benützung angehalten werden.

(7) Für Schiffe, die zur Zeit der Ratifikation dieses Übereinkommens bereits vorhanden sind, gelten die Bestimmungen der Absätze (2) a) und d) und (4) dieses Artikels erst nach einem Zeitraum von nicht über vier Jahren, von der Ratifikation dieses Übereinkommens an gerechnet.

Artikel 6

Solange die Arbeitnehmer sich zu Arbeiten an Bord befinden, dürfen ihnen zugängliche Ladeluken zu mehr als 1,50 m (5 engl. Fuß) tiefen Räumen -- von der Deckoberfläche zum Boden des Raumes gemessen -- nicht offen und ungeschützt gelassen werden. An jeder derartigen Luke, die nicht mit einem Lukensäule von mindestens 75 cm (2 engl. Fuß 6 Zoll) Höhe versehen ist, muß ein ausreichendes Geländer von 90 cm (3 engl. Fuß) Höhe vorgesehen werden, falls dadurch die Arbeiten an der Luke nicht behindert werden. Sonst ist die Luke angemessen zu verschließen.

Falls notwendig, sind entsprechende Maßnahmen zur Sicherung aller andern für Arbeitnehmer gefährlichen Öffnungen des Decks vorzusehen.

Die Bestimmungen dieses Artikels gelten nicht, wenn eine geeignete und ausreichende Überwachung stattfindet.

Artikel 7

1. Müssen Arbeiten auf einem Schiffe verrichtet werden, so sind alle Zugänge und alle Stellen an Bord, an denen Arbeitnehmer beschäftigt sind oder die sie während ihrer Beschäftigung etwa betreten müssen, ausreichend zu beleuchten.

2. Die Beleuchtungseinrichtungen dürfen die Sicherheit der Arbeitnehmer nicht gefährden und die Fahrt anderer Schiffe nicht stören.

Artikel 8

Zur Sicherung der Arbeitnehmer beim Entfernen und Auflegen der Lukendeckel und der Lukenbalken müssen

(1) Lukendeckel und Lukenbalken gut instand gehalten werden;

(2) Lukendeckel Handgriffe aufweisen, die ihrer Größe und ihrem Gewicht angemessen sind;

(3) Lukenbalken mit geeigneten Vorrichtungen zum Entfernen und Auflegen versehen sein, so daß die Arbeitnehmer dabei nicht auf die Lukendeckel und Lukenbalken zu treten brauchen;

(4) Lukendeckel und Lukenbalken, soweit sie nicht auswechselbar sind, die deutliche Bezeichnung des Decks und der Luke tragen, zu der sie gehören, wie auch ihrer Lage auf dem Deck und auf der Luke;

(5) Lukendeckel dürfen nicht verwendet werden zum Aufbau von Ladebühnen auf dem Deck oder in Laderäumen noch zu anderen Zwecken, bei denen sie beschädigt werden könnten.

Artikel 9

1. Durch geeignete Maßnahmen ist dafür zu sorgen, daß Hebezeuge und ihr Zubehör, mögen sie fest oder beweglich sein, an Land oder an Bord zu Arbeiten nur verwendet werden, wenn sie in gefahrsicherem Betriebszustand sind.

2. Insbesondere müssen

(1) die genannten Hebezeuge, die festen Einrichtungen an Bord, die durch die innerstaatliche Gesetzgebung als Zubehör gekennzeichnet werden, und die dabei benützten Ketten und Drahtseile vor ihrer Inbetriebnahme gehörig untersucht und ausgeprobt sowie ihre zulässige Höchstbelastung durch Zeugnisse festgestellt werden, die von einer sachverständigen Person vorschriftsmäßig auszustellen sind;

(2) nach ihrer Inbetriebnahme alle Hebezeuge an Land und an Bord und die festen Einrichtungen an Bord, die durch die innerstaatliche Gesetzgebung als Zubehör gekennzeichnet werden, den folgenden Bestimmungen gemäß überholt oder untersucht werden:

a) Ladebäume, Lümmel und Bänder der Masten und Ladebäume, Augbolzen, Halterungen und andere feste Einrichtungen, deren Abnahme besonders schwierig ist, sind alle vier Jahre zu überholen und alle zwölf Monate zu untersuchen;

b) alle Hebezeuge (wie Krane und Winden), Blöcke, Schäkel und anderes unter a) nicht erfaßtes Zubehör sind alle zwölf Monate zu überholen.

Bewegliche Geräte (z.B. Ketten, Drahtseile, Ringe, Haken) sind vor jedesmaligem Gebrauch zu untersuchen, es sei denn, die letzte Untersuchung hätte vor weniger als drei Monaten stattgefunden. Ketten dürfen nicht durch Knoten verkürzt werden. Es ist dafür zu sorgen, daß Ketten nicht durch Reibung gegen harte Kanten beschädigt werden.

Bei Augspießungen oder Kauschen von Drahtseilen müssen die ganzen Litzen mindestens dreimal miteinander verspleißt werden und die auf die Hälfte verjüngten Litzen dann noch mindestens zweimal. Es dürfen aber auch andere Spleißungen verwendet werden, falls sie ebenso wirksam sind wie die vorstehend bezeichnete Form.

(3) Ketten und ähnliche durch die innerstaatliche Gesetzgebung bezeichnete Geräte (z.B. Haken, Ringe, Schäkel, Kettenwirbel) müssen unter Aufsicht einer sachverständigen Person in folgender Weise ausgeglüht werden, wenn nicht von der innerstaatlichen Gesetzgebung ein anderes, ebenso wirksames Verfahren vorgeschrieben ist:

a) Ketten und Geräte der bezeichneten Art, die an Bord gehalten werden:

i) Ketten und Geräte von 12,5 mm (1/2 engl. Zoll) oder weniger Durchmesser, die regelmäßig verwendet werden, einmal in sechs Monaten;

ii) alle anderen Ketten und Geräte (einschließlich der Halteketten, aber mit

Ausnahme der Hangerketten an Masten und Ladebäumen), die regelmäßig verwendet werden, einmal alle zwölf Monate.

Soweit die bezeichneten Geräte ausschließlich bei Kranen und anderen Hebezeugen mit Handantrieb verwendet werden, beträgt der unter i) bezeichnete Zeitraum zwölf statt sechs Monate und der unter ii) bezeichnete Zeitraum zwei Jahre statt zwölf Monate.

Falls die zuständige Stelle der Ansicht ist, daß wegen der Größe, Gestaltung, Materialbeschaffenheit oder seltenen Verwendung der bezeichneten Geräte, mit Ausnahme der Ketten, für den Schutz der Arbeitnehmer die Bestimmungen über das Ausglühen nicht eingehalten zu werden brauchen, kann sie durch ein jederzeit widerrufliches schriftliches Zeugnis die Geräte von den obengenannten Bestimmungen unter den Bedingungen ausnehmen, die in dem Zeugnis etwa bezeichnet werden.

b) Ketten und Geräte der bezeichneten Art, die nicht an Bord gehalten werden:

Es sind Maßnahmen vorzusehen, um das Ausglühen dieser Ketten und Geräte sicherzustellen.

c) Ketten und Geräte der bezeichneten Art, gleichviel ob sie an Bord gehalten werden oder nicht:

Die Ketten und Geräte, die verlängert, geändert oder durch Schweißen ausgebessert worden sind, müssen erneut geprüft und untersucht werden.

(4) An Land und an Bord sind angemessen beglaubigte Zeugnisse bereitzuhalten, die sogleich erkennen lassen, daß die bezeichneten Geräte betriebssicher sind. Sie müssen die zulässige Höchstbelastung sowie Zeitpunkt und Ergebnisse der Proben und Untersuchungen gemäß Absatz (1) und (2) dieses Artikels und des Ausglühens oder anderer Behandlung gemäß Absatz (3) dieses Artikels angeben.

Die Zeugnisse müssen von der Person, die damit betraut ist, jedem dazu Berechtigten auf Verlangen vorgelegt werden.

(5) Auf allen Kranen, Ladebäumen, Kettenschlingen sowie an allen ähnlichen an Bord verwendeten Hebezeugen, wie sie die innerstaatliche Gesetzgebung näher bezeichnet, muß die zulässige Höchstbelastung deutlich angegeben sein. Die Angabe an Kettenschlingen geschieht in sichtbaren Ziffern oder Buchstaben an den Ketten selbst oder auf einem haltbaren, fest an der Kette angebrachten Schildchen oder Ringe.

(6) Motoren, Zahnräder, Kraftübertragungen durch Kette oder Reibung, spannungsführende elektrische Leitungsdrähte und Dampfleitungsrohre müssen, soweit hierdurch die Manövrierfähigkeit des Schiffes nicht beeinträchtigt wird, mit Schutzvorrichtungen umkleidet sein, sofern nicht festgestellt wird, daß sie, vermöge ihrer Anlage oder Bauart, für die Sicherheit der beschäftigten Arbeitnehmer dieselbe Gewähr bieten, wie wenn sie mit angemessenen Schutzvorrichtungen umkleidet wären.

(7) An Kranen und Winden müssen wirksame Vorkehrungen angebracht

sein, um plötzliches Niedergehen einer Last während des Hievens und Fierens zu verhindern.

(8) Es müssen geeignete Maßnahmen getroffen sein, um sicherzustellen, daß Abdampf und -- soweit möglich -- auch der frische Dampf zum Antrieb der Krane und Winden nirgends die Sicht an der Arbeitsstätte beeinträchtigen, an der gearbeitet wird.

Artikel 10

Nur hinlänglich sachkundige und verlässliche Personen dürfen dazu verwendet werden, Hebezeuge und sonstige Beförderungsgeräte mit mechanischem Antrieb oder ohne solchen zu führen, Signale an das mit der Führung dieser Einrichtungen verwendete Personal zu erteilen oder Hubseile an den Trommeln oder Windeköpfen zu überwachen.

Artikel 11

(1) An Hebezeugen dürfen Lasten schwebend nur belassen werden, wenn die betreffende Einrichtung von einer sachkundigen Person wirksam überwacht wird, solange die Last aufgehängt ist.

(2) Durch geeignete Maßnahmen ist dafür zu sorgen, daß ein Signalmann vorhanden ist, wenn die Sicherheit der Arbeitnehmer dies erfordert.

(3) Durch geeignete Maßnahmen ist dafür zu sorgen, daß gefährliche Arbeitsverfahren beim Auf- und Abstapeln, Stauen und Umstauen der Ladung und den damit zusammenhängenden Vorgängen vermieden werden.

(4) Vor dem Arbeitsbeginn an einer Luke müssen die Lukenbalken entfernt werden, die Luke sei denn so groß, daß eine Gefahr des Anstoßens der durch die Seilschlinge gehobenen Last gegen die Lukenbalken nicht besteht. Falls die Lukenbalken an Ort und Stelle belassen werden können, müssen sie angemessen gegen Lageveränderungen gesichert sein.

(5) Bei Arbeit an Kohle oder anderen Massengütern ist durch geeignete Vorkehrungen dafür zu sorgen, daß die Arbeitnehmer aus den Schiffsräumen und dem Zwischendeck leicht herausgelangen können.

(6) Ladebühnen dürfen bei Arbeiten nur verwendet werden, wenn sie stark und widerstandsfähig gebaut, gut gesichert und erforderlichenfalls angemessen befestigt sind.

Für die Güterbeförderung zwischen Schiff und Land dürfen Handkarren nicht verwendet werden, wenn die Neigung der Laufplanke so groß ist, daß dadurch eine Gefahr entstehen könnte.

Wenn notwendig, müssen die Ladebühnen in geeigneter Weise behandelt

werden, um das Ausgleiten der Arbeitnehmer zu verhindern.

(7) Wenn die Arbeitsstelle auf den Raum unter dem Lukenviereck begrenzt ist, dürfen Haken oder Teufelsklauen an den Bändern oder anderen Verschnürungen von Baumwoll-, Woll- oder Korkballen, Jutesäcken oder ähnlichen Gütern oder an Fässern nur befestigt werden, um Schlingen zu entleeren oder die Ladung in der Schlinge zu vereinigen.

(8) Hebezeuge dürfen über die vorgesehene Höchstbelastung hinaus nicht beansprucht werden, außer in Sonderfällen, in denen der Eigentümer oder sein verantwortlicher Vertreter eine besondere Ermächtigung erteilt hat, die schriftlich niederzulegen ist.

(9) Krane an Land mit veränderlicher Tragfähigkeit (wie dies beim Heben oder Senken des Auslegers je nach dem Neigungswinkel der Fall sein kann) müssen einen selbsttätigen Anzeiger oder eine Merktafel tragen, welche die bei jedem Neigungswinkel zulässige Höchstbelastung angibt.

Artikel 12

Falls Arbeitnehmer an oder in der Nähe von Ladungen arbeiten müssen, die infolge ihrer Beschaffenheit überhaupt oder nach Lage der Umstände für Leben oder Gesundheit gefährlich sind, oder an Stellen, an denen solche Ladungen aufgestapelt waren, hat die innerstaatliche Gesetzgebung die für den angemessenen Schutz der Arbeitnehmer unerläßlichen Vorsichtsmaßnahmen vorzusehen, wobei den Umständen jedes Falles Rechnung zu tragen ist.

Artikel 13

1. An Hafengebäuden, Liegeplätzen, Kais und anderen zu Arbeiten häufig benutzten Stellen sind von der innerstaatlichen Gesetzgebung den örtlichen Verhältnissen angepaßte Mittel zu Erster Hilfe vorzusehen. Diese Mittel sind derart zu verwahren, daß rasch Erste Hilfe geleistet und bei einem ernsthaften Unfall der Verunglückte nach dem nächstgelegenen Krankenhaus gebracht werden kann. Auf den Arbeitsstätten müssen stets Mittel zu Erster Hilfe in ausreichender Menge in einem solchen Zustand und an solchen Stellen vorhanden sein, daß sie jederzeit leicht erreichbar und während der Arbeitsstunden augenblicklich gebrauchsfähig sind. Diese Mittel müssen einer oder mehreren verantwortlichen Personen anvertraut sein, von denen eine oder mehrere Personen für die Leistung Erster Hilfe vorgebildet und während der Arbeitsstunden stets alsbald verfügbar sein müssen.

2. Auch sind an den betreffenden Hafengebäuden, Liegeplätzen, Kais und ähnlichen Plätzen geeignete Maßnahmen vorzusehen, um Arbeitnehmer retten zu können, die ins Wasser gefallen sind.

Artikel 14

Schutzgeländer, Laufplanken, Geräte, Leitern, Rettungsapparate, Beleuchtungskörper, Aufschriften, Ladebühnen und andere durch dieses Übereinkommen vorgesehene Einrichtungen dürfen nur dann entfernt oder verlegt werden, wenn eine Ermächtigung von zuständiger Seite oder eine Notwendigkeit dazu vorliegt. Die bezeichneten Gegenstände müssen nach Ablauf der Zeit, für die ihre Entfernung notwendig war, wieder an Ort und Stelle gebracht werden.

Artikel 15

1. Jedes Mitglied kann ganz oder teilweise Ausnahmen von den Bestimmungen dieses Übereinkommens zulassen für Hafenbecken, Liegeplätze, Kais oder sonstige ähnliche Plätze, auf denen nur gelegentlich gearbeitet wird oder an denen der Verkehr unerheblich ist und sich auf kleine Schiffe beschränkt. Gleiches gilt für gewisse besondere Schiffe oder bestimmte Sonderklassen von Schiffen oder für Schiffe mit einem Raumgehalt unter einer gewissen Grenze. Gleiches gilt endlich in Fällen, in denen nach den klimatischen Verhältnissen die Beobachtung der Bestimmungen dieses Übereinkommens tatsächlich nicht verlangt werden kann.

2. Dem Internationalen Arbeitsamt sind die Vorschriften mitzuteilen, die in diesem Sinn Ausnahmen ganz oder teilweise zulassen.

Artikel 16

Vorbehaltlich der in anderen Artikeln vorgesehenen Ausnahmen treten die Bestimmungen dieses Übereinkommens, soweit sie den Bau und die Ausrüstung von Schiffen berühren, für solche Schiffe sofort in Kraft, deren Bau nach der Ratifikation dieses Übereinkommens in Angriff genommen wird, für andere Schiffe nach Verlauf von vier Jahren vom Zeitpunkt der Ratifikation an. Die Bestimmungen des Übereinkommens sollen aber auch in bezug auf diese anderen Schiffe schon vorher durchgeführt werden, soweit dies vernünftig und tunlich ist.

Artikel 17

Um die angemessene Durchführung aller Bestimmungen zum Schutze der Arbeitnehmer gegen Unfälle zu sichern, müssen

(1) die Vorschriften die Personen oder Stellen klar bezeichnen, die für die

Durchführung verantwortlich sind,

(2) angemessene Aufsicht und Zwangsmaßnahmen bei Übertretung der Vorschriften vorgesehen werden,

(3) die Vorschriften oder zusammenfassende Auszüge daraus an Hafenbecken, Liegeplätzen, Kais und sonstigen bei den Arbeiten häufig benützten Plätzen an gut sichtbaren Stellen angeschlagen werden.

Artikel 18

Die förmlichen Ratifikationen dieses Übereinkommens sind nach den Bestimmungen der Verfassung der Internationalen Arbeitsorganisation dem Generaldirektor des Internationalen Arbeitsamtes zur Eintragung mitzuteilen.

Artikel 19

1. Dieses Übereinkommen bindet nur diejenigen Mitglieder der Internationalen Arbeitsorganisation, deren Ratifikation beim Internationalen Arbeitsamt 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 andere Mitglied zwölf Monate nach der Eintragung seiner Ratifikation in Kraft.

Artikel 20

Sobald die Ratifikationen zweier Mitglieder der Internationalen Arbeitsorganisation beim Internationalen Arbeitsamt eingetragen sind, teilt der Generaldirektor des Internationalen Arbeitsamtes dies sämtlichen Mitgliedern der Internationalen Arbeitsorganisation mit. Auch gibt er ihnen Kenntnis von der Eintragung der Ratifikationen, die ihm später von anderen Mitgliedern der Organisation mitgeteilt werden.

Artikel 21

1. Jedes Mitglied, das dieses Übereinkommen ratifiziert hat, kann es nach Ablauf von zehn Jahren, gerechnet von dem Tag, an dem es zum ersten Mal 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 beim Internationalen Arbeitsamt 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 fünf Jahren gebunden. In der Folge kann es dieses Übereinkommen jeweils nach Ablauf eines Zeitraumes von fünf Jahren nach Maßgabe dieses Artikels kündigen.

Artikel 22

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 23

1. Nimmt die Allgemeine Konferenz ein neues Übereinkommen an, welches das vorliegende Übereinkommen ganz oder teilweise abändert, so schließt die Ratifikation des neugefaßten Übereinkommens durch ein Mitglied ohne weiteres die Kündigung des vorliegenden Übereinkommens in sich ohne Rücksicht auf die in Artikel 21 vorgesehene Frist, vorausgesetzt, daß das neugefaßte Übereinkommen in Kraft getreten ist.

2. Vom Zeitpunkt des Inkrafttretens des neugefaßten Übereinkommens an kann das vorliegende Übereinkommen von den Mitgliedern nicht mehr ratifiziert werden.

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

Artikel 24

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