

Hallituksen esitys Eduskunnalle vuonna 1979 pidetyn 65. kansainvälisen työkonferenssin eräiden päätösten johdosta

ESITYKSEN PÄÄASIALLINEN SISÄLTÖ

Kansainvälinen työjärjestö (ILO) on kesäkuussa 1979 pidetyssä yleiskokouksessa, 65. Kansainvälisessä työkonferenssissa, hyväksynyt kaksi yleissopimusta ja kaksi suositusta. Yleissopimuksista ensimmäinen (n:o 152) koskee työturvallisuutta ja -terveyttä satamatyössä ja toinen (n:o 153) koskee työ- ja lepoaikoja maantiekuljetuksissa. Suositukset (n:ot 160 ja 161) liittyvät asianomaisiin yleissopimuksiin.

Työturvallisuutta ja -terveyttä satamatyössä koskevalla yleissopimuksella luodaan puitteet säännöksille, joita tulisi noudattaa lastaus- ja purkaustöissä. Yleissopimus sisältää yksityiskohtaisia määräyksiä rahdattavan lastin käsittelemisestä, satamatyössä käytettävien nostolaitteiden teknisestä tasosta ja vaarallisen lastin merkitsemisestä. Suomessa on yleissopimuksen edellyttämät ohjeet toteutettu ja voimassa oleva lainsäädäntö sekä vallitseva käytäntö vastaavat

yleissopimuksen vaatimuksia. Tämän vuoksi ehdotetaan, että tämä yleissopimus hyväksytään. Samalla siihen liittyvä suositus saatetaan eduskunnan tiedoksi.

Työ- ja lepoaikoja maantiekuljetuksissa koskeva yleissopimus asettaa muun muassa rajoituksia, jotka koskevat vuorokautista ja viikottaista työaikaa sekä pisintä yhtämittaista ajoaikaa. Edelleen yleissopimus sääntelee pisintä yhtäjaksoista työaikaa ja vuorokausilevon pituutta. Yleissopimus koskee paitsi työsuhteessa olevia myös niin sanottuja omistaja-kuljettajia. Yleissopimuksen määräykset eroavat useissa kohdin Suomen voimassa olevasta lainsäädännöstä, minkä vuoksi ehdotetaan, että tätä yleissopimusta ei tässä vaiheessa hyväksyttäisi. Myös tähän yleissopimukseen liittyvä suositus saatetaan eduskunnan tiedoksi.

PERUSTELUT

1. Kansainvälisen työkonferenssin päätösten käsittely jäsenvaltioissa

Kansainvälisen työjärjestön (ILO) päättävä toimielin on Kansainvälinen työkonferenssi, joka pidetään ainakin kerran vuodessa. Järjestön perussäännön 19 artiklan mukaan työkonferenssissa käsiteltävinä olevat asiat voidaan hyväksyä kahdella tavalla. Konferenssin päätös voi sisältää joko kansainvälisen yleissopimuksen, joka on tarkoitettu ratifioitavaksi jäsenvaltioissa tai suosituksen, joka on otettava huomioon jäsenvaltioiden lainsäädäntötyössä, mutta joka ei ole tarkoitettu niin sitovaksi kuin ratifioitu yleissopimus.

Järjestön kunkin jäsenvaltion tulee yhden vuoden, tai milloin erityisestä syystä ei tämä

ole mahdollista, viimeistään puolentoista vuoden kuluessa konferenssin päättymisestä saattaa konferenssissa hyväksytyt yleissopimukset ja suositukset lakiasäättävän toimielimen (Suomessa eduskunnan) käsiteltäväksi lainsäädäntö- tai muita toimenpiteitä varten. Kukin jäsenvaltio on lisäksi velvollinen ilmoittamaan Kansainvälisen työtoimiston pääjohtajalle niistä toimenpiteistä, joihin on ryhdytty yleissopimusten saattamiseksi asianomaisten viranomaisten käsiteltäväksi. Jäsenvaltion, joka ei ole ratifioinut tiettyä yleissopimusta, on aika ajoin Kansainvälisen työtoimiston pääjohtajalle selvitettävä lainsäädäntötoimenpiteitä ja noudatettua käytäntöä niiden kysymysten osalta, joita yleissopimus koskee. Lisäksi on myös selvitettävä, missä laajuudessa yleissopimuksen vaatimukset on toteutettu tai tarkoitus toteuttaa lainsäädän-

nöllä, hallinnollisilla toimenpiteillä, työehtosopimuksilla tai muulla tavoin, sekä ilmoitettava ne seikat, jotka estävät tai viivästyttävät yleissopimuksen ratifiointia.

Edellä selostetut määräykset koskevat suosituksia sillä lisäyksellä, että selvitys on niin ikään annettava sellaisista tarkistuksista, jotka on havaittu välttämättömiksi ennen kuin suositusta voidaan soveltaa.

2. Vuonna 1979 pidetyn 65. Kansainvälisen työkonferenssin päätökset

Genevessä 6—27. päivinä kesäkuuta 1979 pidetyssä 65. Kansainvälisessä työkonferenssissa Suomea edusti järjestön perussäännössä edellytetty hallituksen, työnantajien ja työntekijöiden edustajien muodostama valtuuskunta.

Konferenssi hyväksyi kaksi yleissopimusta ja kaksi suositusta. Yleissopimuksista ensimmäinen (n:o 152) koskee työturvallisuutta ja -terveyttä satamatyössä ja toinen (n:o 153) koskee työ- ja lepoaikoja maantiekuljetuksissa. Suositukset n:ot 160 ja 161 liittyvät asianomaisiin yleissopimuksiin.

Käsiteltävien yleissopimusten ja suositusten englanninkieliset alkuperäistekstit sekä suomenkieliset käännökset ovat tämän esityksen liitteinä. Yleissopimusten ja suositusten ranskan- ja saksankieliset alkutekstit samoin kuin niiden ruotsinkieliset käännökset ovat ruotsinkielisen esityksen vastaavissa liitteissä.

2.1. Yleissopimus (n:o 152), joka koskee työturvallisuutta ja -terveyttä satamatyössä sekä samaa asiaa koskeva suositus (n:o 160)

2.1.1. Yleissopimuksen ja suosituksen sisältö

Tällä yleissopimuksella muutetaan vuonna 1932 hyväksyttyä ja Suomessakin ratifioitua alusten lastauksessa tai purkauksessa työskentelevien työntekijäin suojaamista tapaturmilta koskevaa sopimusta (n:o 32). Satamatyössä käytetyt menetelmät, koneet ja alustyytit ovat sopimuksen voimassaolovuosina kehittyneet ja osittain muuttuneet huomattavasti, joten vanha sopimus oli monilta osin vanhentunut. Uusi sopimus on tehty vanhaa sopimusta joustavamaksi, jotta mahdollisimman moni ILO:n jä-

senvaltio voisi sen ratifioida ja jotta välttyttäisiin liian nopealta uusimistarpeelta.

Yleissopimus hyväksyttiin äänin 387 puolesta, ei yhtään vastaan, kolmen pidättyessä.

Yleissopimuksessa tarkoitetaan satamatyöllä sekä kokonaisuudessaan että erikseen kaikkia aluksen lastaukseen ja purkaukseen kuuluvia työvaiheita sekä niihin liittyviä töitä.

Yleissopimuksen soveltamisalaa koskevassa ensimmäisessä osassa on myös lueteltu ne tapaukset, jolloin jäsenvaltio voi myöntää poikkeuksia yleissopimuksen määräyksistä tai muuttaa niitä. Yleissopimuksen toisessa osassa on lueteltu ne yleiset määräykset, jotka kansallisessa lainsäädännössä on oltava yleissopimuksen kolmannessa osassa lueteltujen teknisten toimenpiteiden edellyttämiin toimenpiteisiin ryhtymiseksi. Satamatyössä on järjestettävä ja pidettävä kunnossa sellaiset työskentelytilat ja välineet ja käytettävä sellaisia työmenetelmiä, jotka ovat turvallisia eivätkä ole terveydelle vaarallisia. Näihin määräyksiin kuuluvat ohjeet tiedottamisesta, koulutuksesta, henkilökohtaisista suojavälineistä ja hätätilanteissa käytettävistä toimenpiteistä.

Yleissopimuksen teknisiä toimenpiteitä luettelevassa kolmannessa osassa on määräyksiä kulkuteistä, nostolaitteista, koneiden suojalaitteista, lastitilaturvallisuudesta, työturvallisuuden valvonnasta, vaarallisen lastin käsittelemisestä ja merkitsemisestä ja lääkärintarkastuksista sekä työnantaja- ja työntekijäpuolen yhteistoiminnasta.

Yleissopimuksen nostolaitteita koskevien määräysten ei kuitenkaan katsota koskevan tarvarankäsittelykoneita, kuten trukkeja.

Yleissopimuksen soveltamista koskevassa neljännessä osassa edellytetään määriteltäväksi satamatyön piirissä työskentelevien henkilöiden ja elinten velvollisuudet työturvallisuuden ja -terveyden osalta sekä toimenpiteiden laiminlyömisestä aiheutuvat seuraamukset.

2.1.2. Yleissopimuksen ja suosituksen suhde Suomen nykyiseen lainsäädäntöön ja kansalliseen käytäntöön

Yleissopimusta täydentää ILO:n asiantuntijakomitean satamatyötä koskeva ohjekirja, joka uusitussa muodossaan on vuodelta 1977. Sopimus ja ohjekirja yhdessä ovat luoneet puitteet säännöksille, joita noudatetaan lähes kaikkialla maailmassa lastaus- ja purkaustöissä. Käytännöl-

lisesti katsoen kaikilla kansainvälisessä liikenteessä olevilla aluksilla, joilla on satamatyössä käytettäviä nostolaitteita, on kansainvälisesti hyväksytty rekisteri nostolaitteista ja niiden apulaitteista, niiden käyttöönotto- ja määräaikaistarkastuksista samoin kuin niiden apulaitteiden tyyppi-, aine- ja lujuustodistuksista.

Suomessa on yleissopimuksen edellyttämät toimenpiteet toteutettu valtioneuvoston päätöksellä järjestysohjeista alusten lastaus- ja purkaustyössä (244/72), joka pohjautuu edellä mainittuun vuoden 1932 sopimukseen. Valtioneuvoston päätöstä on 27. 3. 1980 tarkennettu (244/80) vaarallisten aineiden käsittelyä satamatyössä koskevista järjestysohjeista olevien määräysten osalta.

Sopimuksen ratifioimiselle ja soveltamiselle Suomessa ei ole esteitä ja yleissopimuksen keskeisin merkitys onkin kansainvälisen normiston luomisessa. Tämä merkitys ei kuitenkaan ole vähäinen, sillä satamatyötä joudutaan tekemään Suomessa noin 50-prosenttisesti ulkomaisten alusten tiloissa ja niiden laitteita käyttäen. Näin ollen Suomen voimassa olevan lainsäädännön ja vallitsevan käytännön voidaan katsoa vastaavan yleissopimuksen vaatimuksia.

2.1.3. Lausunnot

Käsiteltävänä olevasta yleissopimuksesta ja suosituksesta on pyydetty Suomen Työnantajain Keskusliiton, Liiketyönantajain Keskusliiton, Suomen Lastauttajain liiton, Suomen Ammattiliittojen Keskusjärjestön, Auto- ja kuljetusalan työntekijäliiton, Toimihenkilö- ja Virkamiesjärjestöjen Keskusliiton sekä Merenkulkijajärjestöjen yhteistyöelimen (MYTE) lausunnot. Lisäksi lausuntoja on pyydetty useilta viranomaisistoilta. Lausunnonantajat ovat yksimielisesti katsoeet, ettei Suomen osalta ole estettä yleissopimuksen ratifioinnille. Asiaa on käsitelty myöskin Suomen ILO-neuvottelukunnassa joka niinkään on asettunut ratifioinnin kannalle.

2.2. Yleissopimus (n:o 153), joka koskee työ- ja lepoaikoja maantiekuljetuksissa sekä samaa asiaa koskeva suositus (n:o 161)

2.2.1. Yleissopimuksen ja suosituksen sisältö

Yleissopimuksen ja suosituksen sisältämät määräykset koskevat paitsi työsopimussuhteessa

olevia autonkuljettajia myös ns. omistaja-kuljettajia ja heidän perheenjäseniään. Suositus käsittelee lisäksi muita autoliikenteen parissa työskenteleviä henkilöitä. Sekä yleissopimus että suositus antavat kunkin maan asianomaiselle viranomaiselle oikeuden jättää niiden soveltamisen ulkopuolelle tietyt kuljetusalat. Asiakirjojen yksityiskohtaiset normit koskettelevat ennen muuta ajoajan rajoittamista, mutta niissä on mukana myös kokonaistyöaikaa käsitteleviä määräyksiä. Sopimuksen 9 artikla antaa kuitenkin viranomaiselle mahdollisuuden myöntää poikkeuksia edellä mainituista määräyksistä.

Sopimus sisältää edelleen eräitä valvontaa tehostavia määräyksiä muun muassa ajopiirturien käytön lisäämiseksi.

Yleissopimus hyväksyttiin työkonferenssissa äänin 276 puolesta, 59 vastaan, 43 pidättyessä.

2.2.2. Yleissopimuksen ja suosituksen subde Suomen nykyiseen lainsäädäntöön ja kansalliseen käytäntöön

Sopimus ja suositus sisältävät eräiltä osin Suomen voimassa olevasta lainsäädännöstä poikkeavia määräyksiä.

Sopimuksen 1 artiklassa määritelty soveltamisala on laajempi kuin Suomen maantieliikennettä koskevan työaikalainsäädännön. Se kattaa ajoajan rajoitusten osalta myös maantieliikennettä suorittavat ajoneuvon omistajat ja heidän perheenjäsenensä riippumatta siitä, saavatko he palkkaa ja onko yrityksen palveluksessa myös ulkopuolista työvoimaa. Suomen työaikalaisäädäntö ei sisällä omistaja-kuljettajia koskevia säännöksiä eikä se koske vain perheenjäseniä palveluksessaan käyttäviä yrityksiä.

Sopimuksessa on keskeisessä asemassa ajoajan käsite kun Suomen työaikalainsäädäntö käsittelee vain työaikaa. Kun autonkuljettajien työ saattaa olla joissakin tapauksissa yksinomaan ajoa, sopimuksen sisältämät ajoajan rajoitukset merkitsevät näissä tapauksissa tiukennusta työaikalainsäädännön työajan pituutta koskeviin säännöksiin.

Yhteenlaskettujen ajotuntien enimmäismäärä on sopimuksen 6 artiklan 1 kohdassa rajoitettu 9 tuntiin päivää ja 48 tuntiin viikkoa kohti, ylityö mukaan laskettuna. Työaikalain (604/46) mukaan pisin vuorokautinen työaika on 11 tuntia 24 perättäisen tunnin aikana, mitä voidaan tietyin edellytyksin pidentää 13 tuntiin. Kauppaliikkeiden ja toimistojen työaikalaki (400/78) määrää, ettei moottoriajoneuvon kul-

jettajaa saa pitää tieliikenteessä työssä enempää kuin 10 tuntia vuorokaudessa ja 12 tuntia 24 perättäisen tunnin aikana. Edellä mainitun artiklan 2 kohdassa on kunkin maan viranomaiselle kuitenkin annettu oikeus määrätä ajotuntien määrä laskettavaksi keskimääränä viikkoa pitempänä ajanjaksona, jolloin mainitut rajotukset voitaisiin tilapäisesti tämän jakson sisällä ylittää. Tämä mahdollistaisi sopimuksen soveltamisen Suomessa päivittäisten työtuntien osalta.

Sopimuksen 5 artikla määrää pisimmän yhtämittaisen ajoajan 4 tunniksi, jota aikaa voidaan erityisolosuhteissa pidentää yhdellä tunnilla. Työaikalain 5 §:n mukaan pisin yhtäjaksoinen työaika on 5,5 tuntia. Lepotaukojen pituus ja antamistapa on sopimuksessa jätetty kunkin maan viranomaisen määrittäväksi. Sopimuksen 7 artikla säättää lisäksi palkkaa ansaitsevalle kuljettajalle oikeuden lopotaukoon jokaisen viiden tunnin yhtämittaisen työskentelyajan jälkeen. Suomen työaikalain mukaan lepotauko annetaan 5,5 tunnin välein.

Vuorokautisen lepoajan tulisi sopimuksen 8 artiklan mukaan olla vähintään 10 perättäistä tuntia jokaisena 24 tuntia käsittävänä ajanjaksona, joka lasketaan työpäivän alkamisesta. Tämä vastaa pituuden osalta työaikalain 16 a §:n mukaisia säännöksiä. Sopimuksen mukaan vuorokausilepo voidaan antaa myös keskimääräisenä tietyn ajanjakson kuluessa. Missään tapauksessa ei vuorokausilepo kuitenkaan saisi olla 8 tuntia lyhyempi eikä sitä saisi lyhentää 8 tunniksi useammin kuin kaksi kertaa viikossa. Työaikalain 16 §:n 2 momentin mukaan voidaan vuorokautinen lepoaika lyhentää vähintään 7 tunniksi kaksi kertaa seitsemän perättäisen 24 tunnin jaksona. Tällöin ei Suomen lainsäädäntö edellytä, että vuorokausivapaan olisi myöhemmin pitemmällä aikavälillä tasoitettava 10 tuntiin. Artiklan 4 kohta antaa mahdollisuuden tiettyjen lievennysten tekemiseen vuorokausileposäännöksistä.

Yleissopimuksen 9 artikla antaa mahdollisuuden hätätyön teettämiseen vastaavissa tapauksissa kuin Suomen työaikalainsäädäntökin. Yleissopimuksen 9 artiklan 2 kohta mahdollistaa edelleen kansallisten ja paikallisten olosuhteiden niin vaatiessa poikkeusten tekemisen edellä selvitetystä työaikanormeista. Näistä poikkeuksista on ilmoitettava Kansainväliselle työjärjestölle sopimusta ratifioitaessa sekä sen soveltamisesta myöhemmin laadittavissa raporteissa.

Sopimuksen sisältämien työaikanormien noudattamisen valvonta on järjestetty pääsääntöisesti Suomen lainsäädännön mukaisesti ajopäiväkirjan pitämällä ja työtuntikirjanpidolla. Tarpeen vaatiessa sopimus edellyttää näiden keinojen korvaamista tai täydentämistä esimerkiksi ajopiirturin tai muun laitteen avulla.

Suositus n:o 161 poikkeaa erältä osin sopimuksesta. Se koskee sopimuksessa mainittujen ryhmien lisäksi myös muita autoliikenteen parissa työskenteleviä kuin kuljettajia. Suositus sisältää sopimuksesta poiketen myös säännöllistä työaikaa koskevia sekä edelleen viikkolepoa koskevia määräyksiä. Säännöllistä työaikaa koskevat suosituksen kohdat ovat sopusoinnussa Suomen lainsäädännön kanssa kuitenkin niin, että säännöllinen päivittäinen työaika olisi silloin kun viikottainen työaika jakaantuu epätasaisesti eri päiville, pääsääntöisesti 10 tuntia. Suomen työaikalainsäädännön mukaanhan se voi olla pitempi. Yhtäjaksoisen työ- ja ajoajan osalta sopimus ja suositus ovat lähes toisiaan vastaavat. Vuorokausilevon vähimmäispituus on suosituksessa määritetty 11 tunniksi eli tuntia pitemmäksi kuin sopimuksessa. Viikkolevon tulisi suosituksen mukaan olla vähintään 24 perättäistä tuntia, joita edeltää tai seuraa vuorokausilepo, joka on siis 11 tuntia. Suomessa viikkolepo on työaikalain alaisissa töissä 30 tuntia ja kauppaliikkeiden ja toimistojen työaikalain alaisissa töissä 38 tuntia.

Hallituksen tarkoituksena on ensi tilassa yhteistyössä työnantaja- ja työntekijäpuolen kanssa selvittää, mihin toimenpiteisiin tulisi ryhtyä yleissopimuksen ratifioimisedellytysten toteuttamiseksi.

2.2.3. Lausunnot

Käsiteltävänä olevasta yleissopimuksesta ja suosituksesta on pyydetty Suomen Työnantajain Keskusliiton, Liiketyönantajain Keskusliiton, Suomen Ammattiliittojen Keskusjärjestön ja Toimihenkilö- ja Virkamiesjärjestöjen Keskusliiton lausunnot. Lisäksi lausunnot on pyydetty useilta viranomaisilta ja seuraavilta järjestöiltä: Linja-autoliitto, Suomen Kuorma-autoliitto ja Suomen Taksiliitto. Sekä työnantaja- että työntekijäpuolta edustavat lausunnonantajat ovat katsoeet, että sopimus ja Suomen voimassa oleva lainsäädäntö ovat ristiriidassa, minkä vuoksi sopimusta ei voida Suomessa ratifioida ilman lainsäädännöllisiä muutoksia. Työnantajapuoli on edelleen lausunnossaan kat-

sonut, ettei ole syytä saattaa Suomen lainsäädäntöä vastaamaan ILO:n hyväksymän yleissopimuksen määräyksiä. Työntekijäpuoli on esittänyt toimikunnan perustamista sopimuksen ratifioinnin edellyttämiä lainsäädännöllisiä muu-

toksia valmistelemaan. Asiaa on käsitelty myös Suomen ILO-neuvottelukunnassa, joka on todennut sopimuksen ratifiointiedellytysten puuttuvan tässä vaiheessa.

EHDOTUKSET

Edellä esitetyn perusteella hallitus:

1) esittää Hallitusmuodon 33 §:n nojalla, että Eduskunta hyväksyisi Kansainvälisen työkonferenssin vuonna 1979 hyväksymän yleissopimuksen (n:o 152), joka koskee työturvallisuutta ja -terveyttä satamatyössä;

2) esittää, että Eduskunta sen vuoksi, ettei Suomen lainsäädäntö vastaa niitä vaatimuksia, jotka sisältyvät Kansainvälisen työkonferenssin samoin vuonna 1979 hyväksymään työ- ja lepo-

aikoja maantiekuljetuksissa koskevaan yleissopimukseen (n:o 153), ei tässä vaiheessa hyväksyisi mainittua yleissopimusta;

3) saattaa Eduskunnan tietoon 1 ja 2 kohdissa mainittuihin yleissopimuksiin liittyvät, työkonferenssin hyväksymät suositukset (n:ot 160 ja 161) sekä esittää, että niissä olevat periaatteet ja näkökohdat otettaisiin huomioon tulevassa lainsäädäntötyössä sikäli kuin se on mahdollista ja tarkoituksenmukaista.

Helsingissä 19 päivänä joulukuuta 1980.

Tasavallan Presidentti

URHO KEKKONEN

Sosiaali- ja terveysministeri *Sinikka Luja-Penttilä*

(Suomennos)

Yleissopimus (n:o 152), joka koskee työturvallisuutta ja -terveyttä satamatyössä

Kansainvälisen työjärjestön yleinen konferenssi,

aloitettuaan Kansainvälisen työtoimiston hallintoneuvoston kokoonkutsumana Genevessä 6 päivänä kesäkuuta 1979 65. istuntokautensa,

kiinnittäen huomiota tätä asiaa koskeviin kansainvälisten yleissopimusten ja suositusten määräyksiin, ja erityisesti aluksissa kuljetettavien raskaiden kollojen painon merkitsemistä koskevan sopimuksen, 1929, koneiden suojausta koskevan yleissopimuksen, 1963, ja työympäristöä (ilman epäpuhtaudet, melu ja värinä) koskevan yleissopimuksen, 1977, määräyksiin, päätettyään hyväksyä eräitä ehdotuksia, jotka koskevat alusten lastauksessa tai purkauksessa työskentelevien työntekijöiden suojelemista tapaturmilta koskevan sopimuksen (muutettu), 1932, (n:o 32) muuttamista, mikä kysymys on neljäntenä kohtana istuntokauden työjärjestyksessä,

ollen sitä mieltä, että nämä ehdotukset on laadittava kansainvälisen yleissopimuksen muotoon,

hyväksyy tänä 25 päivänä kesäkuuta 1979 seuraavan yleissopimuksen, jonka nimenä on työturvallisuutta ja -terveyttä satamatyössä koskeva yleissopimus, 1979:

I OSA

Soveltamisala ja määritelmät

1 artikla

Tässä yleissopimuksessa tarkoitetaan käsitteellä "satamatyö" sekä kokonaisuudessaan että erikseen kaikkia aluksen lastaukseen ja pur-

Convention (No. 152) Concerning Occupational Safety and Health in Dock Work

The General Conference of the International Labour Organisation,

Having been convened at Geneva by the Governing Body of the International Labour Office, and having met in its Sixty-fifth Session on 6 June 1979, and

Noting the terms of existing international labour Conventions and Recommendations which are relevant and, in particular, the Marking of Weight (Packages Transported by Vessels) Convention, 1929, the Guarding of Machinery Convention, 1963, and the Working Environment (Air Pollution, Noise and Vibration) Convention, 1977, and

Having decided upon the adoption of certain proposals with regard to the revision of the Protection against Accidents (Dockers) Convention (Revised), 1932 (No. 32), which is the fourth item on the agenda of the session, and

Considering that these proposals must take the form of an international Convention,

adopts this twenty-fifth day of June of the year one thousand nine hundred and seventy-nine the following Convention, which may be cited as the Occupational Safety and Health (Dock Work) Convention, 1979:

PART I

Scope and Definitions

Article 1

For the purpose of this Convention, the term "dock work" covers all and any part of the work of loading or unloading any ship as well

kaukseen kuuluvia työvaihteita sekä niihin liittyviä töitä. Tällaisen työn määritelmä on vahvistettava kansallisessa lainsäädännössä tai valitsevan käytännön mukaisesti. Asianomaisia työnantaja- ja työntekijäjärjestöjä on kuultava tätä määritelmää vahvistettaessa tai muutettaessa tai niiden on siihen muulla tavoin osallistuttava.

2 artikla

1. Jäsenvaltio voi myöntää kokonaan tai osittain poikkeuksia tämän yleissopimuksen määräyksistä, jos on kysymys satamatyöstä paikkakunnalla, jossa liikenne on epäsäännöllistä ja rajoittuu pieniin aluksiin, tai satamatyöstä, joka koskee kalastusaluksia yleensä tai määrätynlaisia kalastusaluksia, sillä ehdolla, että

a) ylläpidetään turvallisia työskentelyolosuhteita; ja

b) asianomainen viranomainen kuultuaan työnantaja- ja työntekijäjärjestöjä, joita asia koskee, on todennut, että kaikki olosuhteet huomioon ottaen on kohtuullista myöntää poikkeus.

2. Tämän yleissopimuksen III osan eräitä vaatimuksia voidaan muuttaa, jos asianomainen viranomainen kuultuaan työnantaja- ja työntekijäjärjestöjä, joita asia koskee, on todennut, että muutoksilla saavutetaan vastaava tarkoitus ja että niihin perustuva suojele ei kokonaisuudessaan ole tämän yleissopimuksen määräysten mukaista suojelehuonempi.

3. Tämän artiklan 1 momentin nojalla tehdyt täydelliset tai osittaiset poikkeukset ja tämän artiklan 2 momentin nojalla tehdyt oleelliset muutokset samoin kuin poikkeusten ja muutosten syyt on ilmoitettava Kansainvälisen työjärjestön perussäännön 22 artiklan mukaisesti annettavissa yleissopimuksen soveltamista koskeissa selostuksissa.

3 artikla

Tässä yleissopimuksessa tarkoittaa

a) käsite ”työntekijä” jokaista satamatyötä tekevää henkilöä;

b) käsite ”pätevä henkilö” henkilöä, joka omaa yhden tai useamman erityistehtävän suorittamiseen tarvittavat tiedot ja kokemuksen ja jonka asianomainen viranomainen voi sellaiseksi hyväksyä;

as any work incidental thereto; the definition of such work shall be established by national law or practice. The organisations of employers and workers concerned shall be consulted on or otherwise participate in the establishment and revision of this definition.

Article 2

1. A Member may grant exemptions from or permit exceptions to the provisions of this Convention in respect of dock work at any place where the traffic is irregular and confined to small ships, as well as in respect of dock work in relation to fishing vessels or specified categories thereof, on condition that—

(a) safe working conditions are maintained; and

(b) the competent authority, after consultation with the organisations of employers and workers concerned, is satisfied that it is reasonable in all the circumstances that there be such exemptions or exceptions.

2. Particular requirements of Part III of this Convention may be varied if the competent authority is satisfied, after consultation with the organisations of employers and workers concerned, that the variations provide corresponding advantages and that the over-all protection afforded is not inferior to that which would result from the full application of the provisions of this Convention.

3. Any exemptions or exceptions made under paragraph 1 of this Article and any significant variations made under paragraph 2 of this Article, as well as the reasons therefor, shall be indicated in the reports on the application of the Convention submitted in pursuance of article 22 of the Constitution of the International Labour Organisation.

Article 3

For the purpose of this Convention—

(a) the term ”worker” means any person engaged in dock work;

(b) the term ”competent person” means a person possessing the knowledge and experience required for the performance of a specific duty or duties and acceptable as such to the competent authority;

c) "vastuunalainen henkilö" tapauksesta riippuen työnantajan, aluksen päällikön tai laitteen omistajan nimittämää henkilöä, jonka tulee vastata yhden tai useamman erityistehtävän suorittamisesta ja jolla on riittävät tiedot ja kokemus sekä tarvittavat valtuudet tehtävän tai tehtävien asianmukaiseksi suorittamiseksi;

d) käsite "valtuutettu henkilö" henkilöä jonka työnantaja, aluksen päällikkö tai vastuunalainen henkilö valtuuttaa suorittamaan erityistehtävän tai erityistehtäviä ja jolla on siihen tarvittavat tekniset tiedot ja kokemus;

e) käsite "nostolaite" kaikkia kiinteitä tai liikuteltavia lastinkäsittelylaitteita, mukaan lukien maalla sijaitsevat konekäyttöiset rampit, joita käytetään maissa tai aluksessa taakkojen kannattamiseen, nostamiseen tai laskemiseen tai niiden siirtämiseen paikasta toiseen taakan riippuessa tai sitä kannatettaessa;

f) käsite "irrallinen väline" kaikkia apuvälineitä, joiden avulla taakka voidaan kiinnittää nostolaitteeseen mutta jotka eivät muodosta kiinteää osaa nostolaitteesta tai taakasta;

g) käsite "kulkutie" myös poistumistietä;

h) käsite "alus" kaikenlaisia aluksia, proomuja ja ilmatyynyaluksia, sota-aluksia lukuunottamatta.

(c) the term "responsible person" means a person appointed by the employer, the master of the ship or the owner of the gear, as the case may be, to be responsible for the performance of a specific duty or duties and who has sufficient knowledge and experience and the requisite authority for the proper performance of the duty or duties;

(d) the term "authorised person" means a person authorised by the employer, the master of the ship or a responsible person to undertake a specific task or tasks and possessing the necessary technical knowledge and experience;

(e) the term "lifting appliance" covers all stationary or mobile cargo-handling appliances, including shore-based power-operated ramps, used on shore or on board ship for suspending, raising or lowering loads or moving them from one position to another while suspended or supported;

(f) the term "loose gear" covers any gear by means of which a load can be attached to a lifting appliance but which does not form an integral part of the appliance or load;

(g) the term "access" includes egress;

(h) the term "ship" covers any kind of ship, vessel, barge, lighter or hovercraft, excluding ships of war.

II OSA

Yleiset määräykset

4 artikla

1. Kansallisessa lainsäädännössä on määrättävä, että satamatyön osalta on ryhdyttävä tämän yleissopimuksen III osan mukaisiin toimenpiteisiin, joiden tarkoituksena on

a) järjestää ja ylläpitää työpaikat ja varusteet sellaisessa kunnossa ja käyttää sellaisia työmenetelmiä, että ne ovat turvallisia eivätkä ole terveydelle vaarallisia;

b) järjestää ja pitää kunnossa turvalliset kulkutiet kaikille työpaikoille;

c) järjestää tiedottaminen ja koulutus sekä valvonta, jotka ovat tarpeellisia työntekijöiden suojelemiseksi työstä aiheutuvilta tai työn yhteydessä esiintyviltä tapaturma- tai terveysvaaroilta;

PART II

General Provisions

Article 4

1. National laws or regulations shall prescribe that measures complying with Part III of this Convention be taken as regards dock work with a view to—

(a) providing and maintaining workplaces, equipment and methods of work that are safe and without risk of injury to health;

(b) providing and maintaining safe means of access to any workplace;

(c) providing the information, training and supervision necessary to ensure the protection of workers against risks of accident or injury to health arising out of or in the course of their employment;

d) hankkia työntekijöille henkilökohtaiset suojavälineet ja suojavaatetus sekä hengenpelastuslaitteet, joiden hankintaa voidaan kohtuudella edellyttää silloin kun ei voida muulla tavoin riittävästi torjua tapaturma- ja terveysvaaroja;

e) järjestää ja pitää kunnossa tarkoituksenmukaiset ja riittävät ensiapu- ja pelastuslaitteet;

f) kehittää ja vahvistaa tarkoituksenmukaiset menettelyt erilaisten hätätilanteiden varalta.

2. Tämän yleissopimuksen nojalla suoritettaviin toimenpiteisiin tulee sisältyä

a) satamarakenteiden ja muiden paikkojen, joissa satamatyötä tehdään, rakentamista, varustamista ja kunnossapitoa koskevien yleisten määräysten antaminen;

b) palon- ja räjähdysten torjunta ja niiltä suojele;

c) turvallisten kulkuteiden järjestäminen aluksiin, lastiruumiin, lastauslaitteille, varusteille ja nostolaitteille;

d) työntekijöiden kuljetus;

e) luukkujen avaaminen ja sulkeminen, luukkuaukkojen suojaaminen ja ruumatyöskentelyn suojaaminen;

f) nosto- ja muiden lastinkäsittelylaitteiden suunnittelu, kunnossapito ja käyttö;

g) lastauslaitteiden suunnittelu, kunnossapito ja käyttö;

h) aluksen lastipuumien rikaaminen ja käyttö;

i) soveltuvin osin nostolaitteiden ja irrallisten apuvälineiden, ketjut ja köydet niihin luetuna, sekä raksien ja muiden taakkaan kuuluvien nostovälineiden koettaminen, tutkiminen, tarkastaminen sekä todistusten antaminen niiden kunnosta;

j) erityyppisten lastien käsittely;

k) tavaroiden pinominen ja varastointi;

l) vaaralliset aineet ja muut vaarat työympäristössä;

m) henkilökohtaiset suojavälineet ja suojavaatteet;

n) saniteetti- ja peseytymis- sekä huoltotilat;

o) terveystarkastukset;

p) ensiapu ja pelastusvälineet;

q) työturvallisuus- ja terveydenhoito-organisaatio;

(d) providing workers with any personal protective equipment and protective clothing and any life-saving appliances reasonably required where adequate protection against risks of accident or injury to health cannot be provided by other means;

(e) providing and maintaining suitable and adequate first-aid and rescue facilities;

(f) developing and establishing proper procedures to deal with any emergency situations which may arise.

2. The measures to be taken in pursuance of this Convention shall cover—

(a) general requirements relating to the construction, equipping and maintenance of dock structures and other places at which dock work is carried out;

(b) fire and explosion prevention and protection;

(c) safe means of access to ships, holds, staging, equipment and lifting appliances;

(d) transport of workers;

(e) opening and closing of hatches, protection of hatchways and work in holds;

(f) construction, maintenance and use of lifting and other cargo-handling appliances;

(g) construction, maintenance and use of staging;

(h) rigging and use of ship's derricks;

(i) testing, examination, inspection and certification, as appropriate, of lifting appliances, of loose gear, including chains and ropes, and of slings and other lifting devices which form an integral part of the load;

(j) handling of different types of cargo;

(k) stacking and storage of goods;

(l) dangerous substances and other hazards in the working environment;

(m) personal protective equipment and protective clothing;

(n) sanitary and washing facilities and welfare amenities;

(o) medical supervision;

(p) first-aid and rescue facilities;

(q) safety and health organisation;

- r) työntekijäin koulutus;
- s) työtapaturmien ja ammattitautien ilmoittaminen ja niiden tutkiminen.

3. Tämän artiklan 1 momentin mukaisesti annettujen määräysten noudattaminen käytännössä on varmistettava tai sen tulee nojautua asianomaisen viranomaisen hyväksymiin tekniisiin normeihin tai käytäntöä koskeviin ohjekokelmiin tai muihin sopiviin maassa noudatetun käytännön ja vallitsevien olosuhteiden mukaisiin tarkoituksenmukaisiin menetelmiin.

5 artikla

1. Maan lainsäädännössä on määrättävä sopivat henkilöt, joko työnantajien, varustamojen tai laivanpäälystön edustajia tai muita henkilöitä, olemaan vastuussa tämän yleissopimuksen 4 artiklan 1 momentissa mainittujen toimenpiteiden toteuttamisesta.

2. Milloin kaksi tai useampia työnantajia toimii samanaikaisesti samalla työpaikalla, heidän velvollisuutensa on toimia yhteistyössä sovellettaessa työstä annettuja määräyksiä; tämä yhteistyö ei saa vaikuttaa työnantajan vastuuseen hänen palveluksessaan olevien työntekijöiden terveydestä ja turvallisuudesta. Sopivaksi katsottavissa tapauksissa asianomaisen viranomaisen tulee antaa tätä yhteistyötä koskevat yleiset menettelytapaohjeet.

6 artikla

1. On ryhdyttävä järjestelyihin sen varmistamiseksi, että

a) työntekijöiltä kielletään puuttuminen minäkään heidän tai muiden henkilöiden suojelemiseksi tarkoitetun suojalaitteen toimintaan ja sen väärinkäyttäminen;

b) työntekijät huolehtivat tarkoituksenmukaisella tavalla omasta turvallisuudestaan sekä muiden henkilöiden turvallisuudesta, joille heidän toimensa tai laiminlyöntinsä työssä saattavat olla vaaraksi;

c) työntekijät ilmoittavat viipymättä lähimmälle esimiehelleen tilanteista, joiden heidän on syytä uskoa sisältävän vaaran, jota he eivät pysty itse poistamaan, niin että voidaan ryhtyä tarvittaviin toimenpiteisiin.

2. Kunkin työpaikan työntekijöillä tulee olla oikeus osallistua työturvallisuuden varmistamiseen heidän käytössään olevien laitteiden ja

(r) training of workers;

(s) notification and investigation of occupational accidents and diseases.

3. The practical implementation of the requirements prescribed in pursuance of paragraph 1 of this Article shall be ensured or assisted by technical standards or codes of practice approved by the competent authority, or by other appropriate methods consistent with national practice and conditions.

Article 5

1. National laws or regulations shall make appropriate persons, whether employers, owners, masters or other persons, as the case may be, responsible for compliance with the measures referred to in Article 4, paragraph 1, of this Convention.

2. Whenever two or more employers undertake activities simultaneously at one workplace, they shall have the duty to collaborate in order to comply with the prescribed measures, without prejudice to the responsibility of each employer for the health and safety of his employees. In appropriate circumstances, the competent authority shall prescribe general procedures for this collaboration.

Article 6

1. There shall be arrangements under which workers—

(a) are required neither to interfere without due cause with the operation of, nor to misuse, any safety device or appliance provided for their own protection or the protection of others;

(b) take reasonable care for their own safety and that of other persons who may be affected by their acts or omissions at work;

(c) report forthwith to their immediate supervisor any situation which they have reason to believe could present a risk and which they cannot correct themselves, so that corrective measures can be taken.

2. Workers shall have a right at any workplace to participate in ensuring safe working to the extent of their control over the equip-

työmenetelmien osalta sekä ilmaista mielipiteensä työssä käytettävien menettelytapojen turvallisuudesta. Mikäli kansallisen lainsäädännön ja vallitsevan käytännön kannalta on tarkoituksenmukaista, tämän oikeuden käyttäminen on uskottava työsuojelutoimikunnalle, mikäli sellainen on perustettu tämän yleissopimuksen 37 artiklan mukaisesti.

7 artikla

1. Pantaessa tämän yleissopimuksen määräyksiä täytäntöön kansallisella lainsäädännöllä tai muilla maan käytäntöön ja olosuhteisiin soveltuvilla tavoilla tulee asianomaisen viranomaisen toimia yhteistyössä niiden työnantaja- ja työntekijäjärjestöjen kanssa, joita asia koskee.

2. On ryhdyttävä toimenpiteisiin läheisen yhteistyön aikaansaamiseksi työnantajien ja työntekijöiden tai heidän edustajiensa välille sovellettaessa tämän yleissopimuksen 4 artiklan 1 momentissa tarkoitettuja toimenpiteitä.

III OSA

Tekniset toimenpiteet

8 artikla

Milloin työpaikalla ilmaantuu turvallisuutta tai terveyttä uhkaava vaara, on ryhdyttävä tehokkaisiin toimenpiteisiin (aitaaminen, vaaramerkillä varustaminen tai muut sopivat keinot ja tarvittaessa työn keskeyttäminen) työntekijäin suojelemiseksi siksi kunnes työpaikka on saatu uudelleen turvallisiksi.

9 artikla

1. Kaikki paikat joissa satamatyötä tehdään ja niihin johtavat kulkutiet on asianmukaisesti ja riittävästi valaistava.

2. Kaikki esteet, jotka saattavat olla vaaraksi nostolaitteen, ajoneuvon tai henkilön liikkumiselle, on, mikäli niitä ei voida käytännöllisten syiden vuoksi poistaa, asianmukaisesti ja näkyvästi merkittävä ja tarvittaessa riittävästi valaistava.

10 artikla

1. Kaikkien ajoneuvoliikenteeseen tai tavaroiden taikka tarvikkeiden latomiseen käytettä-

ment and methods of work and to express views on the working procedures adopted as they affect safety. In so far as appropriate under national law and practice, where safety and health committees have been formed in accordance with Article 37 of this Convention, this right shall be exercised through these committees.

Article 7

1. In giving effect to the provisions of this Convention by national laws or regulations or other appropriate methods consistent with national practice and conditions, the competent authority shall act in consultation with the organisations of employers and workers concerned.

2. Provision shall be made for close collaboration between employers and workers or their representatives in the application of the measures referred to in Article 4, paragraph 1, of this Convention.

PART III

Technical Measures

Article 8

Any time that a workplace has become unsafe or there is a risk of injury to health, effective measures shall be taken (by fencing, flagging or other suitable means including, where necessary, cessation of work) to protect the workers until the place has been made safe again.

Article 9

1. All places where dock work is being carried out and any approaches thereto shall be suitably and adequately lighted.

2. Any obstacle liable to be dangerous to the movement of a lifting appliance, vehicle or person shall, if it cannot be removed for practical reasons, be suitably and conspicuously marked and, where necessary, adequately lighted.

Article 10

1. All surfaces used for vehicle traffic or for the stacking of goods or materials shall

vien alueiden pintojen tulee olla tarkoitukseen sopivat ja ne on pidettävä asianmukaisessa kunnossa.

2. Kun tavaroita tai tarvikkeita ladotaan, ahdetaan tai puretaan, on työ suoritettava turvallisesti ja järjestelmällisesti ja tavaroiden tai tarvikkeiden laatu ja niiden pakkaustapa on otettava huomioon.

11 artikla

1. On jätettävä riittävän leveät kulkutiet niin, että ajoneuvoja ja lastinkäsittelylaitteita voidaan turvallisesti käyttää.

2. Mikäli on tarpeen ja käytännössä mahdollista, on järjestettävä erilliset kulkutiet jalan- kulkijoille; kulkuteiden tulee olla riittävän levyiset ja, mikäli tämä on käytännössä mahdollista, niiden tulee olla erillään ajoneuvojen käyttämisestä kulkuteistä.

12 artikla

Tarkoituksenmukainen ja riittävä palokalu- to tulee olla saatavilla siellä, missä satamatyötä tehdään.

13 artikla

1. Koneiden kaikki vaaralliset osat on va- rustettava tehokkailla suojalaitteilla, elleivät ne ole siten sijoitetut tai rakenteeltaan sellaiset, että ne ovat yhtä turvalliset kuin jos ne olisi varustettu tehokkailla suojalaitteilla.

2. Tehokkain toimenpide on varmistetta- va, että hätätilanteissa voidaan nopeasti kat- kaista koneiden käyttövoima, mikäli se on tar- peen.

3. Kun koneessa on suoritettava puhdistus-, huolto- tai korjaustöitä, joihin sisältyy vaaran mahdollisuus, on kone pysäytettävä ennen töi- den alkamista ja ryhdyttävä riittäviin toimen- piteisiin sen varmistamiseksi, ettei konetta voi- da uudelleen käynnistää ennen töiden lopetta- mista. Vastuunalainen henkilö voi kuitenkin käynnistää koneen sellaista koekäyttöä tai sää- töä varten, jota ei voitaisi suorittaa koneen ol- lessa pysähdyksissä.

4. Vain valtuutettu henkilö saa

a) poistaa suojuksen, jos se on tarpeellista työn suorittamisen vuoksi;

be suitable for the purpose and properly maintained.

2. Where goods or materials are stacked, stowed, unstacked or unstowed, the work shall be done in a safe and orderly manner having regard to the nature of the goods or materials and their packing.

Article 11

1. Passageways of adequate width shall be left to permit the safe use of vehicles and cargo-handling appliances.

2. Separate passageways for pedestrian use shall be provided where necessary and practicable; such passageways shall be of adequate width and, as far as is practicable, separated from passageways used by vehicles.

Article 12

Suitable and adequate means for fighting fire shall be provided and kept available for use where dock work is carried out.

Article 13

1. All dangerous parts of machinery shall be effectively guarded, unless they are in such a position or of such a construction as to be as safe as they would be if effectively guarded.

2. Effective measures shall be provided for promptly cutting off the power to any machinery in respect of which this is necessary, in an emergency.

3. When any cleaning, maintenance or repair work that would expose any person to danger has to be undertaken on machinery, the machinery shall be stopped before this work is begun and adequate measures shall be taken to ensure that the machinery cannot be restarted until the work has been completed: Provided that a responsible person may restart the machinery for the purpose of any testing or adjustment which cannot be carried out while the machinery is at rest.

4. Only an authorised person shall be permitted to—

(a) remove any guard where this is necessary for the purpose of the work being carried out;

b) poistaa suojalaitteen tai tehdä se toimimattomaksi puhdistamista, säätöä tai korjausta varten.

5. Jos jokin suojus poistetaan, on ryhdyttävä riittäviin varotoimenpiteisiin ja suojus on pantava paikoilleen niin pian kuin se käytännössä on mahdollista.

6. Jos jokin suojalaite poistetaan tai tehdään toimimattomaksi, on se pantava paikoilleen tai saatettava toimivaksi niin pian kuin se on käytännössä mahdollista ja on ryhdyttävä toimenpiteisiin sen varmistamiseksi, ettei kysymyksessä olevaa konetta voida käyttää tai epähuomiossa käynnistää, ennen kuin suojalaite on pantu paikoilleen tai tehty jälleen toimivaksi.

7. Tässä artiklassa tarkoitetaan käsitteellä "kone" kaikkia nostolaitteita, konetoimisia luukunkansia tai moottorikäyttöisiä laitteita.

14 artikla

Kaikki sähkövarusteet ja -laitteet on siten suunniteltava, asennettava ja niitä on siten käytettävä ja huollettava, etteivät ne aiheuta vaaraa, ja niiden tulee olla asianomaisen viranomaisen hyväksymien normien mukaiset.

15 artikla

Kun alusta lastataan tai lastia puretaan laiturin tai toisen aluksen vieressä, on alukseen menoa varten järjestettävä tarkoituksenmukainen ja turvallinen kulkutie, joka on oikein sijoitettu ja kiinnitetty.

16 artikla

1. Milloin työntekijöitä joudutaan vesitse kuljettamaan alukseen tai muuhun paikkaan ja sieltä pois, on riittävin toimenpitein turvattava heidän alukseen menonsa, kuljetuksensa ja aluksesta poistumisensa. Kuljetuksessa käytettävien alusten ominaisuudet on tarkoin määriteltävä.

2. Milloin työntekijät joudutaan maitse kuljettamaan työpaikalle ja sieltä pois, tulee työntantajien hankkimien kuljetusvälineiden olla turvalliset.

17 artikla

1. Kulkutienä aluksen ruumaan tai lastikannelle tulee olla

(b) remove a safety device or make it inoperative for the purpose of cleaning, adjustment or repair.

5. If any guard is removed, adequate precautions shall be taken, and the guard shall be replaced as soon as practicable.

6. If any safety device is removed or made inoperative, the device shall be replaced or its operation restored as soon as practicable and measures shall be taken to ensure that the relevant equipment cannot be used or inadvertently started until the safety device has been replaced or its operation restored.

7. For the purpose of this Article, the term "machinery" includes any lifting appliance, mechanised hatch cover or power-driven equipment.

Article 14

All electrical equipment and installations shall be so constructed, installed, operated and maintained as to prevent danger and shall conform to such standards as have been recognised by the competent authority.

Article 15

When a ship is being loaded or unloaded alongside a quay or another ship, adequate and safe means of access to the ship, properly installed and secured, shall be provided and kept available.

Article 16

1. When workers have to be transported to or from a ship or other place by water, adequate measures shall be taken to ensure their safe embarking, transport and disembarking; the conditions to be complied with by the vessels used for this purpose shall be specified.

2. When workers have to be transported to or from a workplace on land, means of transport provided by the employer shall be safe.

Article 17

1. Access to a ship's hold or cargo deck shall be by means of—

a) kiinteät portaat tai, jos tämä ei ole mahdollista, kiinteät tikkaat tai tarkoituksenmukaisesti mitoitettut, riittävän lujat ja asianmukaisesti suunnitellut astuimet tai syvennykset; tai

b) muu kulkutie, jonka asianomainen viranomainen voi hyväksyä.

2. Mikäli kohtuudella on mahdollista, on tässä artikkelissa tarkoitettujen kulkuteiden oltava erillään luokkuaukoista.

3) Työntekijät eivät saa käyttää eikä heitä saa vaatia käyttämään muita kuin tässä artikkelissa määriteltyjä kulkuteitä aluksen ruumaan tai lastikannelle.

18 artikla

1. Vain sellaisia luukunkansia ja palkkeja saa käyttää, jotka ovat rakenteeltaan lujia, riittävän vahvoja tarkoitettuun käyttöön ja hyvässä kunnossa pidettyjä.

2. Nostolaitteella käsiteltäviin luukunkansiin on tehtävä tarkoituksenmukaiset ja kätevät kiinnityskohdat rakseja tai muita nostovälineitä varten.

3. Luukunkansissa ja palkeissa, jotka eivät ole keskenään vaihdettavia, tulee olla selvä merkintä, joka osoittaa mihin luukkuun ne kuuluvat sekä niiden paikan luukussa.

4. Vain tehtävään valtuutettu henkilö (milloin käytännössä on mahdollista aluksen miehistöön kuuluva) saa avata ja sulkea konekäyttöiset luukunkannet. Luukunkansia ei saa avata tai sulkea milloin niiden liikuttaminen aiheuttaa jollekulle loukkaantumisvaaran.

5. Tämän artiklan 4 momentin määräyksiä sovelletaan tarpeellisin muutoksin konekäyttöisiin oviin aluksen rungossa, ramppeihin, alaslaskettavaan autokanteen tai näiden tapaisiin aluksen konekäyttöisiin laitteisiin.

19 artikla

1. Riittävin toimenpitein on suojattava kaikkien kannen tai välikannen aukot, joihin kannella työskentelemään joutuvat työntekijät tai siellä olevat ajoneuvot saattavat pudota.

2. Kaikki kansiluukut, joita ei ole varustettu riittävän korkealla ja lujalla kehyksellä, on suljettava tai niiden suojus on asetettava jälleen paikalleen, kun luukkua ei enää käytetä, lyhyitä työskentelytaukoja lukuun ottamatta, ja vastuunalaisen henkilön tehtävä on varmistaa, että nämä toimenpiteet on suoritettu.

(a) a fixed stairway or, where this is not practicable, a fixed ladder or cleats or cups of suitable dimensions, of adequate strength and proper construction; or

(b) by other means acceptable to the competent authority.

2. So far as is reasonably practicable, the means of access specified in this Article shall be separate from the hatchway opening.

3. Workers shall not use, or be required to use, any other means of access to a ship's hold or cargo deck than those specified in this Article.

Article 18

1. No hatch cover or beam shall be used unless it is of sound construction, of adequate strength for the use to which it is to be put and properly maintained.

2. Hatch covers handled with the aid of a lifting appliance shall be fitted with readily accessible and suitable attachment for securing the slings or other lifting gear.

3. Where hatch covers and beams are not interchangeable, they shall be kept plainly marked to indicate the hatch to which they belong and their position therein.

4. Only an authorised person (whenever practicable a member of the ship's crew) shall be permitted to open or close power-operated hatch covers; the hatch covers shall not be opened or closed while any person is liable to be injured by the operation of the covers.

5. The provisions of paragraph 4 of this Article shall apply, *mutatis mutandis*, to power-operated ship's equipment such as a door in the hull of a ship, a ramp, a retractable car deck or similar equipment.

Article 19

1. Adequate measures shall be taken to protect any opening in or on a deck where workers are required to work, through which opening workers or vehicles are liable to fall.

2. Every hatchway not fitted with a coaming of adequate height and strength shall be closed or its guard replaced when the hatchway is no longer in use, except during short interruptions of work, and a responsible person shall be charged with ensuring that these measures are carried out.

20 artikla

1. Kaikin tarpeellisin toimenpitein on varmistettava ruumassa tai lastikannella työskentelevien työntekijöiden turvallisuus, silloin kun siellä on samanaikaisesti toiminnassa moottorijoneuvoja tai kun siellä suoritetaan lastausta tai lastin purkamista moottorilla käyvillä laitteilla.

2. Luukunkansia ja palkkeja ei saa poistaa tai panna paikoilleen, jos samanaikaisesti työskennellään ruuman luukkuaukon kohdalla. Ennen kuin lastaus tai purkaus aloitetaan, on poistettava sellaiset luukunkannet ja palkit, joiden paikallaan pysymistä ei voida riittävän hyvin varmistaa.

3. Ruuman ja lastikannen riittävä tuuletus on järjestettävä raittiin ilman kierrolla, jotta estetään polttomoottoreista tai muista lähteistä tulevista kaasuista aiheutuvat terveysvaarat.

4. Työntekijöiden turvallisuuden varmistamiseksi on ryhdyttävä tarkoituksenmukaisiin toimenpiteisiin, joihin mm. kuuluu turvallisen pakotien varaaminen lastattaessa tai purettaessa kuivaa irtotavaraa ruumassa tai välikannella tai kun joudutaan työskentelemään aluksessa olevassa boksissa tai piikissä.

21 artikla

Kaikkien nostolaitteiden, kaikkien irrallisten apuvälineiden ja kaikkien raksien tai taakkaan kiinteästi kuuluvien nostovälineiden

a) tulee olla hyvin suunniteltuja ja valmistettuja, riittävän lujia käyttötarkoitukseensa, hyvin huollettuja ja, kun on kysymys nostolaitteista joiden kohdalla se on tarpeen, asianmukaisesti paikoilleen asennettuja;

b) käytössä on noudatettava turvallisia ja asianmukaisia menetelmiä ja on muistettava erityisesti, että niiden suurinta sallittua kuormitusta tai kuormituksia ei saa ylittää muulloin kuin määräysten mukaisen koetuksen yhteydessä pätevän henkilön valvonnassa.

22 artikla

1. Kaikki nostolaitteet ja irralliset apuvälineet on pätevän henkilön toimesta koetettava kansallisen lainsäädännön mukaisesti, ennen kuin ne otetaan ensimmäistä kertaa käyttöön

Article 20

1. All necessary measures shall be taken to ensure the safety of workers required to be in the hold or on a cargo deck of a ship when power vehicles operate in that hold or loading or unloading operations are taking place with the aid of power-operated appliances.

2. Hatch covers and beams shall not be removed or replaced while work is in progress in the hold under the hatchway. Before loading or unloading takes place, any hatch cover or beam that is not adequately secured against displacement shall be removed.

3. Adequate ventilation shall be provided in the hold or on a cargo deck by the circulation of fresh air to prevent risks of injury to health arising from the fumes emitted by internal combustion engines or from other sources.

4. Adequate arrangements, including safe means of escape, shall be made for the safety of persons when dry bulk cargo is being loaded or unloaded in any hold or 'tween deck or when a worker is required to work in a bin or hopper on board ship.

Article 21

Every lifting appliance, every item of loose gear and every sling or lifting device forming an integral part of a load shall be—

(a) of good design and construction, of adequate strength for the purpose for which it is used, maintained in good repair and working order and, in the case of a lifting appliance in respect of which this is necessary, properly installed;

(b) used in a safe and proper manner and, in particular, shall not be loaded beyond its safe working load or loads, except for testing purposes as specified and under the direction of a competent person.

Article 22

1. Every lifting appliance and every item of loose gear shall be tested in accordance with national laws or regulations by a competent person before being put into use for the first

ja aina sellaisen oleellisen muutoksen tai korjauksen jälkeen, joka saattaa vaikuttaa niiden turvalliseen käyttöön.

2. Nostolaitteet, jotka muodostavat osan aluksen varusteista, on koetettava uudelleen vähintään joka viides vuosi.

3. Maissa sijaitsevat nostolaitteet on koetettava uudelleen asianomaisen viranomaisen määrääminä ajankohtina.

4. Kaikkien tämän artiklan mukaisesti suoritettujen nostolaitteiden ja irrallisten apuvälineiden koetusten jälkeen on koetuksen suorittaneen henkilön perusteellisesti tutkittava laitteet ja välineet ja annettava niistä todistus.

23 artikla

1. 22 artiklan määräysten lisäksi on pätevän henkilön säännöllisin väliajoin perusteellisesti tutkittava kaikki nostolaitteet ja kaikki irralliset apuvälineet ja annettava niistä todistus. Tällaisia tutkimuksia on suoritettava vähintään joka 12. kuukausi.

2. 22 artiklan 4 momentissa ja tämän artiklan 1 momentissa mainittu perusteellinen tutkiminen tarkoittaa pätevän henkilön suorittamaa yksityiskohtaista silmämääräistä tutkimista, jota tarvittaessa voidaan täydentää muilla keinoilla tai toimenpiteillä, jotta päästäisiin luotettavaan tulokseen tutkitun nostolaitteen tai irrallisen apuvälineen turvallisuudesta.

24 artikla

1. Kaikki irralliset apuvälineet on tarkastettava säännöllisesti ennen käyttöä. Käytössä kuluneita tai kertakäyttöisiä rakseja ei saa käyttää uudelleen. Presling-rakset on tarkastettava niin usein kuin kohtuudella on mahdollista.

2. Tämän artiklan 1 momentissa mainittu tarkastaminen tarkoittaa vastuunalaisen henkilön suorittamaa silmämääräistä tarkastusta, jolla määritetään välineen tai raksin turvallisuus jatkuvassa käytössä, sikäli kuin se tällä tavalla voidaan määrittää.

25 artikla

1. Sellaisia asianmukaisesti vahvistettuja asiakirjoja, jotka sisältävät luotettavan todisteen kysymyksessä olevien nostolaitteiden tai irrallis-

time and after any substantial alteration or repair to any part liable to affect its safety.

2. Lifting appliances forming part of a ship's equipment shall be retested at least once in every five years.

3. Shore-based lifting appliances shall be retested at such times as prescribed by the competent authority.

4. Upon the completion of every test of a lifting appliance or item of loose gear carried out in accordance with this Article, the appliance or gear shall be thoroughly examined and certified by the person carrying out the test.

Article 23

1. In addition to the requirements of Article 22, every lifting appliance and every item of loose gear shall be periodically thoroughly examined and certified by a competent person. Such examinations shall take place at least once in every 12 months.

2. For the purpose of paragraph 4 of Article 22 and of paragraph 1 of this Article, a thorough examination means a detailed visual examination by a competent person, supplemented if necessary by other suitable means or measures in order to arrive at a reliable conclusion as to the safety of the appliance or item of loose gear examined.

Article 24

1. Every item of loose gear shall be inspected regularly before use. Expendable or disposable sling shall not be reused. In the case of pre-slung cargoes, the slings shall be inspected as frequently as is reasonably practicable.

2. For the purpose of paragraph 1 of this Article, an inspection means a visual inspection by a responsible person carried out to decide whether, so far as can be ascertained in such manner, the gear or sling is safe for continued use.

Article 25

1. Such duly authenticated records as will provide prima facie evidence of the safe condition of the lifting appliances and items of

ten apuvälineiden turvallisuudesta, on säilytettävä, tapauksesta riippuen, maissa tai aluksissa. Asiakirjoissa on tarkoin määriteltävä suurin sallittu kuormitus ja niistä on käytävä ilmi tämän yleissopimuksen 22, 23 ja 24 artikloissa tarkoitettujen koetusten, perusteellisten tutkimusten ja tarkastusten ajankohdat ja tulokset. Tämän yleissopimuksen 24 artiklan 1 momentissa tarkoitettujen tarkastusten osalta on asiakirja laadittava vain silloin kun tarkastuksessa paljastuu jokin vika.

2. Nostolaitteista ja irrallisista apuvälineistä on pidettävä luetteloa asianomaisen viranomaisen määräämässä muodossa Kansainvälisen työtoimiston suositteleman mallin huomioon ottaen.

3. Luettelon tulee sisältää asianomaisen viranomaisen myöntämät tai hyväksymät todistukset tai näiden todistusten oikeaksi todistetut jäljennökset asianomaisen viranomaisen määräämässä muodossa, huomioon ottaen Kansainvälisen työtoimiston suosittelemat mallit, jotka koskevat, tapauksesta riippuen, nostolaitteiden ja irrallisten apuvälineiden koetusta, perusteellista tutkimista ja tarkastusta.

26 artikla

1. Jotta varmistetaan, että tämän yleissopimuksen ratifioineet jäsenvaltiot keskenään hyväksyvät järjestelyt, jotka koskevat aluksen varusteisiin kuuluvien nostolaitteiden ja irrallisten apuvälineiden koetusta, perusteellista tutkimista, tarkastamista ja niitä koskevien todistusten laatimista sekä hyväksyvät asiaa koskevat pöytäkirjat,

a) tulee kunkin tämän yleissopimuksen ratifioineen jäsenvaltion asianomaisen viranomaisen nimittää tai muulla tavoin hyväksyä pätevät henkilöt tai kansalliset tai kansainväliset järjestöt suorittamaan koetuksia ja/tai perusteellisia tutkimuksia ja niihin liittyviä tehtäviä sellaisin ehdoin, että nimitys tai tunnustaminen riippuu tulevaisuudessa tehtävien tydyttävästä suorittamisesta;

b) tämän yleissopimuksen ratifioineiden jäsenvaltioiden tulee hyväksyä tai tunnustaa tämän momentin (a) kohdan nojalla nimitetyt tai muulla tavoin tunnustetut henkilöt tai järjestöt tai solmia kahdenkeskisiä sopimuksia tällaisesta hyväksymisestä tai tunnustamisesta;

loose gear concerned shall be kept, on shore or on the ship as the case may be; they shall specify the safe working load and the dates and results of the tests, thorough examinations and inspections referred to in Articles 22, 23 and 24 of this Convention: Provided that in the case of inspections referred to in paragraph 1 of Article 24 of this Convention, a record need only be made where the inspection discloses a defect.

2. A register of the lifting appliances and items of loose gear shall be kept in a form prescribed by the competent authority, account being taken of the the model recommended by the International Labour Office.

3. The register shall comprise certificates granted or recognised as valid by the competent authority, or certified true copies of the said certificates, in a form prescribed by the competent authority, account being taken of the models recommended by the International Labour Office in respect of the testing, thorough examination and inspection, as the case may be, of lifting appliances and items of loose gear.

Article 26

1. With a view to ensuring the mutual recognition of arrangements made by Members which have ratified this Convention for the testing, thorough, examination, inspection and certification of lifting appliances and items of loose gear forming part of a ship's equipment and of the records relating thereto—

(a) the competent authority of each Member which has ratified the Convention shall appoint or otherwise recognise competent persons or national or international organisations to carry out tests and/or thorough examinations and related functions, under conditions that ensure that the continuance of appointment or recognition depends upon satisfactory performance;

(b) Members which have ratified the Convention shall accept or recognise those appointed or otherwise recognised pursuant to subparagraph (a) of this paragraph, or shall enter into reciprocal arrangements with regard to such acceptance or recognition; in either case,

kummassakin tapauksessa jatkuvan hyväksymisen tai tunnustamisen ehtona tulee olla tehtävien tyydyttävä suorittaminen.

2. Mitään nostolaitetta, irrallista apuvälinettä tai muuta lastinkäsittelylaitetta ei tule käyttää, jos

a) asianomainen viranomainen koetusta tai tutkimusta koskevaa todistusta tai oikeaksi todistettua asiakirjaa, tapauksesta riippuen, tutkittuaan ei ole voinut todeta että tarpeellinen koetus, tutkimus tai tarkastus on suoritettu tämän yleissopimuksen määräysten mukaisesti; tai

b) nostolaite tai apuväline ei asianomaisen viranomaisen käsityksen mukaan ole turvallisena käytettäväksi.

3. Tämän artiklan 2 momenttia ei saa soveltaa siten, että siitä aiheutuisi viivästymistä aluksen lastauksessa tai lastin purkamisessa milloin käytetään asianomaisen viranomaisen hyväksymiä laitteita.

27 artikla

1. Kaikkiin nostolaitteisiin (lukuunottamatta aluksen lastipuomeja), joille on määriteltä vain yksi suurin sallittu kuormitus, ja kaikkiin irrallisiin apuvälineisiin on selvästi merkittävä suurin sallittu kuormitus meistäällä tai, milloin tämä ei ole mahdollista, muulla sopivalla tavalla.

2. Kaikki nostolaitteet (lukuunottamatta aluksen lastipuomeja), joille on määriteltä useampia kuin yksi suurin sallittu kuormitus, on varustettava tehokkailla laitteilla, joiden avulla kuljettaja voi määritellä kussakin käyttötapauksessa suurimman sallitun kuorman.

3. Aluksen kaikkiin lastipuomeihin (lukuunottamatta puominostureita) on selvästi merkittävä suurimmat sallitut kuormitukset, joita on noudatettava kun lastipuomia käytetään

- a) erillisenä;
- b) alemman lastipylpyrän kanssa;
- c) kytkettynä toiseen lastipuomiin ja riippumatta pylpyrän sijaintipaikasta.

28 artikla

Kaikissa aluksissa tulee olla kaaviot takiloista ja kaikki muut oleelliset tiedot, joita tarvitaan lastipuomien ja niihin liittyvien välineiden turvalliseen rikaamiseen.

acceptance or recognition shall be under conditions that make their continuance dependent upon satisfactory performance.

2. No lifting appliance, loose gear or other cargo-handling appliance shall be used if—

(a) the competent authority is not satisfied by reference to a certificate of test or examination or to an authenticated record, as the case may be, that the necessary test, examination or inspection has been carried out in accordance with the provisions of this Convention; or

(b) in the view of the competent authority, the appliance or gear is not safe for use.

3. Paragraph 2 of this Article shall not be so applied as to cause delay in loading or unloading a ship where equipment satisfactory to the competent authority is used.

Article 27

1. Every lifting appliance (other than a ship's derrick) having a single safe working load and every item of loose gear shall be clearly marked with its safe working load by stamping or, where this is impracticable, by other suitable means.

2. Every lifting appliance (other than a ship's derrick) having more than one safe working load shall be fitted with effective means of enabling the driver to determine the safe working load under each condition of use.

3. Every ship's derrick (other than a derrick crane) shall be clearly marked with the safe working loads applying when the derrick is used—

- (a) in single purchase;
- (b) with a lower cargo block;
- (c) in union purchase in all possible block positions.

Article 28

Every ship shall carry rigging plans and any other relevant information necessary to permit the safe rigging of its derricks and accessory gear.

29 artikla

Kuormalavojen tms. välineiden, joilla taakkoja säilytetään tai kannatetaan, tulee olla huolella valmistettuja ja riittävän lujia eikä niissä saa olla näkyviä vikoja, jotka saattaisivat vaikuttaa haitallisesti niiden turvalliseen käyttämiseen.

30 artikla

Taakkoja ei tule nostaa tai laskea ellei niitä raksilla tai muulla tavoin ole turvallisesti kiinnitetty nostolaitteeseen.

31 artikla

1. Konttiterminaalit on suunniteltava ja hoidettava siten, että tarkoituksenmukaisella tavalla varmistetaan työntekijöiden turvallisuus.

2. Kontteja kuljettavien alusten ollessa kysymyksessä on ryhdyttävä toimenpiteisiin, joilla varmistetaan kontteja surraavien tai niitä irrottavien työntekijöiden turvallisuus.

32 artikla

1. Kaikki vaaralliset lastit on pakattava, merkittävä sekä varustettava varoituslipukkeilla ja käsiteltävä, varastoitava ja ahdattava sekä kansainvälisten asiaanliittyvien määräysten mukaisesti, jotka koskevat vaarallisten tavaroiden kuljetusta vesitse, että niiden määräysten mukaisesti, jotka erityisesti koskevat vaarallisten tavaroiden käsittelyä satamissa.

2. Vaarallisia aineita ei tule käsitellä, varastoida tai ahdata ellei niitä ole pakattu, merkitetty ja varoituslipukkeella varustettu tällaisten aineiden kuljetusta koskevien kansainvälisten määräysten mukaisesti.

3. Milloin vaarallisia aineita sisältävä säiliö tai kontti rikkoontuu tai vahingoittuu siinä määrin, että siitä aiheutuu vaara, on satamatyö, paitsi vaaran poistamiseksi välttämätön työ, keskeytettävä kysymyksessä olevalla alueella ja työntekijät on siirrettävä turvalliseen paikkaan kunnes vaara on poistettu.

4. On ryhdyttävä riittäviin toimenpiteisiin, jotta vältetään työntekijöiden altistuminen myrkyllisille tai haitallisille aineille tai vaikutteille tai vähähappisen tai tulenaran ympäristön vaikutukselle.

Article 29

Pallets and similar devices for containing or supporting loads shall be of sound construction, of adequate strength and free from visible defects liable to affect their safe use.

Article 30

Loads shall not be raised or lowered unless slung or otherwise attached to the lifting appliance in a safe manner.

Article 31

1. Every freight container terminal shall be so laid out and operated as to ensure so far as is reasonably practicable the safety of the workers.

2. In the case of ships carrying containers, means shall be provided for ensuring the safety of workers lashing or unlash the containers.

Article 32

1. Any dangerous cargo shall be packed, marked and labelled, handled, stored and stowed in accordance with the relevant requirements of international regulations applying to the transport of dangerous goods by water and those dealing specifically with the handling of dangerous goods in ports.

2. Dangerous substances shall not be handled, stored or stowed unless they are packed and marked and labelled in compliance with international regulations for the transport of such substances.

3. If receptacles or containers of dangerous substances are broken or damaged to a dangerous extent, dock work, other than that necessary to eliminate danger, shall be stopped in the area concerned and the workers removed to a safe place until the danger has been eliminated.

4. Adequate measures shall be taken to prevent the exposure of workers to toxic or harmful substances or agents, or oxygen-deficient or flammable atmospheres.

5. Milloin työntekijöiden on siirryttävä suljettuun tilaan, jossa saattaa olla myrkyllisiä tai haitallisia aineita tai jossa saattaa esiintyä happipajausta, on ryhdyttävä riittäviin toimenpiteisiin tapaturmien ja terveydellisten vahinkojen estämiseksi.

33 artikla

Tarkoituksenmukaisin toimenpitein on suojattava työntekijöitä joutumasta alttiiksi liiallisen melun haittavaikutuksille työpaikalla.

34 artikla

1. Milloin riittävää suojelua tapaturma- tai terveydellisiltä vaaroilta ei voida muulla keinoin varmistaa, on työntekijöille hankittava sellaiset henkilökohtaiset suojavälineet ja sellainen suojavaatetus, jota heidän työnsä suorittaminen kohtuudella edellyttää, ja heidät on velvoitettava näitä asianmukaisesti käyttämään.

2. Työntekijöiden on pidettävä huolta henkilökohtaisista suojavälineistään ja -vaatteistaan.

3. Työnantajan tulee asianmukaisesti huoltaa nämä henkilökohtaiset suojavälineet ja -vaatteet.

35 artikla

Tapaturmatapauksien varalta on oltava riittävästi varusteita ja koulutettua henkilökuntaa valmiudessa kaikkien vaarassa olevien henkilöiden pelastamiseksi, ensiavun antamiseksi ja loukkaantuneiden henkilöiden poiskuljettamiseksi, sikäli kuin se voidaan kohtuudella suorittaa heidän terveydentilaansa enempää vaarantamatta.

36 artikla

1. Kaikkien jäsenvaltioiden tulee kansallisessa lainsäädännössä tai muulla kansallisen käytännön ja olosuhteiden mukaisella tavalla ja kuultuaan asianomaisia työnantajien ja työntekijöiden järjestöjä määritellä

a) ne työhön liittyvät vaaratekijät, joiden vuoksi on järjestettävä työhöntulotarkastusta vastaava terveystarkastus tai määräjain toistuva terveystarkastus tai molemmat;

5. Where workers are required to enter any confined space in which toxic or harmful substances are liable to be present or in which there is liable to be an oxygen deficiency, adequate measures shall be taken to prevent accidents or injury to health.

Article 33

Suitable precautions shall be taken to protect workers against the harmful effects of excessive noise at the workplace.

Article 34

1. Where adequate protection against risks of accident or injury to health cannot be ensured by other means, workers shall be provided with and shall be required to make proper use of such personal protective equipment and protective clothing as is reasonably required for the performance of their work.

2. Workers shall be required to take care of that personal protective equipment and protective clothing.

3. Personal protective equipment and protective clothing shall be properly maintained by the employer.

Article 35

In case of accident, adequate facilities, including trained personnel, shall be readily available for the rescue of any person in danger, for the provision of first aid and for removal of injured persons in so far as is reasonably practicable without further endangering them.

Article 36

1. Each Member shall determine, by national laws or regulations or other appropriate methods consistent with national practice and conditions, and after consultation with the organisations of employers and workers concerned—

(a) for which risks inherent in the work there is to be an initial medical examination, or a periodical medical examination, or both;

b) vaaran luonteen ja asteen ja erityiset olosuhteet huomioon ottaen kuinka usein terveystarkastukset tulee suorittaa;

c) erityisille työympäristössä esiintyville terveysvaaroille altistettuina olevien työntekijöiden ollessa kysymyksessä tarpeelliseksi katsottujen erityistutkimusten laajuus;

d) asianmukaiset toimenpiteet työterveyspalvelujen järjestämiseksi työntekijöille.

2. Kaikki tämän artiklan 1 momentin nojalla suoritettut terveystarkastukset ja tutkimukset ovat työntekijöille ilmaisia.

3. Terveystarkastuksiin ja tutkimuksiin liittyvät asiakirjat ovat luottamuksellisia.

37 artikla

1. Kaikkiin satamiin, joissa työskentelee huomattava määrä työntekijöitä, on perustettava työsuojelutoimikunta, johon kuuluu työnantajien ja työntekijöiden edustajia. Tällaisia toimikuntia on perustettava myös muihin satamiin tarpeen mukaan.

2. Tällaisten toimikuntien perustamisesta, kokoonpanosta ja tehtävistä on määrättävä kansallisessa lainsäädännössä tai muulla kansallisen käytännön ja olosuhteiden mukaisella tavalla, kun asiassa on ensin kuultu asianomaisia työnantajien ja työntekijöiden järjestöjä ja otettu huomioon paikalliset olosuhteet.

38 artikla

1. Ketään työntekijää ei tule ottaa satamatyöhön, ellei hänelle ole annettu hänen työhönsä liittyviä mahdollisia vaaroja ja tärkeimpiä varotoimenpiteitä koskevaa riittävää opastusta tai koulutusta.

2. Nostolaitetta tai muuta lastinkäsittelylaitetta saa käyttää vain henkilö, joka on vähintään 18 vuoden ikäinen ja joka omaa tähän tarvittavat taidot ja kokemuksen, tai henkilö, jota koulutetaan ja asianmukaisesti valvotaan.

39 artikla

Työtapaturmien ja ammattitautien ehkäisytyön edistämiseksi on ryhdyttävä toimenpitei-

(b) with due regard to the nature and degree of the risks and the particular circumstances, the maximum intervals at which periodical medical examinations are to be carried out;

(c) in the case of workers exposed to special occupational health hazards, the range of special investigations deemed necessary;

(d) appropriate measures for the provision of occupational health services for workers.

2. All medical examinations and investigations carried out in pursuance of paragraph 1 of this Article shall be free of cost to the worker.

3. The records of the medical examinations and the investigations shall be confidential.

Article 37

1. Safety and health committees including employers' and workers' representatives shall be formed at every port where there is a significant number of workers. Such committees shall also be formed at other ports as necessary.

2. The establishment, composition and functions of such committees shall be determined by national laws or regulations or other appropriate methods consistent with national practice and conditions, after consultation with the organisations of employers and workers concerned, and in the light of local circumstances.

Article 38

1. No worker shall be employed in dock work unless he has been given adequate instruction or training as to the potential risks attaching to his work and the main precautions to be taken.

2. A lifting appliance or other cargo-handling appliance shall be operated only by a person who is at least 18 years of age and who possesses the necessary aptitudes and experience or a person under training who is properly supervised.

Article 39

To assist in the prevention of occupational accidents and diseases, measures shall be taken

siin, joilla varmistetaan että niistä ilmoitetaan asianomaiselle viranomaiselle ja, että ne, milloin on tarpeellista, tutkitaan.

to ensure that they are reported to the competent authority and, where necessary, investigated.

40 artikla

Kansallisen lainsäädännön tai käytännön mukaisesti on kaikille satama-alueille järjestettävä ja pidettävä hyvässä kunnossa riittävä määrä tarkoituksenmukaisia saniteettilaitteita ja pesutiloja kohtuullisen lähelle työpaikkaa, mikäli mahdollista.

Article 40

In accordance with national laws or regulations or national practice, a sufficient number of adequate and suitable sanitary and washing facilities shall be provided and properly maintained at each dock, wherever practicable within a reasonable distance of the workplace.

IV OSA

PART IV

Soveltamisala

Implementation

41 artikla

Kunkin tämän yleissopimuksen ratifioivan jäsenvaltion tulee

a) määritellä satamatyön piirissä työskentelevien henkilöiden ja elinten velvollisuudet työsuojelun osalta;

b) ryhtyä tarvittaviin toimenpiteisiin, mukaan lukien asianmukaisten rangaistusten määrääminen, tämän yleissopimuksen määräysten voimaansaattamiseksi;

c) järjestää asianmukaiset tarkkailuelimet valvomaan tämän yleissopimuksen nojalla suoritettavien toimenpiteiden soveltamista tai varmistua siitä, että asianmukaista valvontaa suoritetaan.

Article 41

Each Member which ratifies this Convention shall—

(a) specify the duties in respect of occupational safety and health of persons and bodies concerned with dock work;

(b) take necessary measures, including the provision of appropriate penalties, to enforce the provisions of the Convention;

(c) provide appropriate inspection services to supervise the application of the measures to be taken in pursuance of the Convention, or satisfy itself that appropriate inspection is carried out.

42 artikla

1. Kansallisessa lainsäädännössä on määrättävä ne aikarajat, joiden kuluessa tämän yleissopimuksen määräyksiä on sovellettava

a) alusten rakentamisessa tai varustamisessa;

b) maissa sijaitsevien nostolaitteiden tai muiden lastinkäsittelylaitteiden rakentamisessa tai varustamisessa;

c) irrallisten apuvälineiden valmistamisessa.

2. Tämän artiklan 1 momentin nojalla määrätty aikarajat eivät saa ylittää neljää vuotta tämän yleissopimuksen ratifioimispäivästä lukien.

Article 42

1. National laws or regulations shall prescribe the time-limits within which the provisions of this Convention shall apply in respect of—

(a) the construction or equipping of a ship;

(b) the construction or equipping of any shore-based lifting appliance or other cargo-handling appliance;

(c) the construction of any item of loose gear.

2. The time-limits prescribed pursuant to paragraph 1 of this Article shall not exceed four years from the date of ratification of the Convention.

V OSA

Loppumääräykset

43 artikla

Tällä yleissopimuksella muutetaan sopimus, joka koskee alusten lastauksessa tai purkauksessa työskentelevien työntekijöiden suojelemista tapaturmilta, 1929, ja sopimus, joka koskee alusten lastauksessa tai purkauksessa työskentelevien työntekijöiden suojelemista tapaturmilta (muutettu), 1932.

44 artikla

Tämän yleissopimuksen virallisista ratifioinneista on rekisteröintiä varten lähetettävä ilmoitus Kansainvälisen työtoimiston pääjohtajalle.

45 artikla

1. Tämä yleissopimus sitoo vain niitä Kansainvälisen työjärjestön jäsenvaltioita, joiden ratifioinnit pääjohtaja on rekisteröinyt.

2. Yleissopimus tulee voimaan 12 kuukauden kuluttua siitä päivästä, jona pääjohtaja on rekisteröinyt kahden jäsenvaltion ratifioinnit.

3. Sen jälkeen tämä yleissopimus tulee voimaan kunkin jäsenvaltion osalta 12 kuukauden kuluttua siitä päivästä, jona sen ratifiointi on rekisteröity.

46 artikla

1. Tämän yleissopimuksen ratifioinut jäsenvaltio voi kymmenen vuoden kuluttua siitä päivästä, jona sopimus ensiksi tuli voimaan, sanoa sen irti kirjelmällä, joka lähetetään Kansainvälisen työtoimiston pääjohtajalle rekisteröitäväksi. Irtisanominen tulee voimaan vasta vuoden kuluttua sen rekisteröimisestä.

2. Tämän yleissopimuksen ratifioinut jäsenvaltio, joka ei vuoden kuluessa edellisessä momentissa mainitun kymmenen vuoden määräajan päättymisestä käytä tässä artiklassa määrättyä irtisanomisoikeutta, on sidottu sopimukseen uudeksi kymmenvuotiskaudeksi ja voi sen jälkeen sanoa irti sopimuksen kunkin kymmenvuotiskauden päätyttyä tässä artiklassa määrättyin ehdoin.

PART V

Final Provisions

Article 43

This Convention revises the Protection against Accidents (Dockers) Convention, 1929, and the Protection against Accidents (Dockers) Convention (Revised), 1932.

Article 44

The formal ratifications of this Convention shall be communicated to the Director-General of the International Labour Office for registration.

Article 45

1. This Convention shall be binding only upon those Members of the International Labour Organisation whose ratifications have been registered with the Director-General.

2. It shall come into force 12 months after the date on which the ratifications of two Members have been registered with the Director-General.

3. Thereafter, this Convention shall come into force for any Member 12 months after the date on which its ratification has been registered.

Article 46

1. A Member which has ratified this Convention may denounce it after the expiration of ten years from the date on which the Convention first comes into force, by an act communicated to the Director-General of the International Labour Office for registration. Such denunciation shall not take effect until one year after the date on which it is registered.

2. Each Member which has ratified this Convention and which does not, within the year following the expiration of the period of ten years mentioned in the preceding paragraph, exercise the right of denunciation provided for in this Article, will be bound for another period of ten years and, thereafter, may denounce this Convention at the expiration of each period of ten years under the terms provided for in this Article.

47 artikla

1. Kansainvälisen työtoimiston pääjohtajan on annettava Kansainvälisen työjärjestön kaikille jäsenvaltioille tieto kaikista järjestön jäsenvaltioiden hänelle ilmoittamista ratifioinneista ja irtisanomisista.

2. Ilmoittaessaan järjestön jäsenvaltioille toisen hänelle ilmoitetun ratifioinnin rekisteröimisestä pääjohtajan tulee kiinnittää järjestön jäsenvaltioiden huomio yleissopimuksen voimaantulopäivään.

48 artikla

Kansainvälisen työtoimiston pääjohtajan on annettava kaikista edellisten artiklojen mukaisesti rekisteröimistään ratifioinneista ja irtisanomisista Yhdistyneiden Kansakuntien pääsihteerille täydelliset tiedot Yhdistyneiden Kansakuntien peruskirjan 102 artiklan mukaista rekisteröintiä varten.

49 artikla

Kansainvälisen työtoimiston hallintoneuvoston on, milloin se katsoo tarpeelliseksi, annettava yleiselle konferenssille tämän yleissopimuksen soveltamista koskeva selostus sekä tutkittava, onko aihetta ottaa konferenssin työjärjestykseen kysymys sopimuksen täydellisestä tai osittaisesta muuttamisesta.

50 artikla

1. Mikäli konferenssi hyväksyy uuden yleissopimuksen, joka kokonaan tai osittain muuttaa tämän yleissopimuksen, eikä uusi yleissopimus määrää toisin, niin

a) kun jäsenvaltio ratifioi uuden muutetun yleissopimuksen, aiheutuu tästä välittömästi *ipso jure* tämän yleissopimuksen irtisanominen 46 artiklan määräyksistä riippumatta uuden muutetun yleissopimuksen tullessa voimaan;

b) uuden muutetun yleissopimuksen tultua voimaan eivät jäsenvaltiot enää voi ratifioida tätä yleissopimusta.

2. Tämä yleissopimus jää kuitenkin voimaan nykyisen muotoisena ja sisältöisenä niiden jäsenvaltioiden osalta, jotka ovat sen ratifioineet mutta eivät ole ratifioineet muutettua yleissopimusta.

Article 47

1. The Director-General of the International Labour Office shall notify all Members of the International Labour Organisation of the registration of all ratifications and denunciations communicated to him by the Members of the Organisation.

2. When notifying the Members of the Organisation of the registration of the second ratification communicated to him, the Director-General shall draw the attention of the Members of the Organisation to the date upon which the Convention will come into force.

Article 48

The Director-General of the International Labour Office shall communicate to the Secretary-General of the United Nations for registration in accordance with Article 102 of the Charter of the United Nations full particulars of all ratifications and acts of denunciation registered by him in accordance with the provisions of the preceding Articles.

Article 49

At such times as it may consider necessary the Governing Body of the International Labour Office shall present to the General Conference a report on the working of this Convention and shall examine the desirability of placing on the agenda of the Conference the question of its revision in whole or in part.

Article 50

1. Should the Conference adopt a new Convention revising this Convention in whole or in part, then, unless the new Convention otherwise provides—

(a) the ratification by a Member of the new revising Convention shall *ipso jure* involve the immediate denunciation of this Convention, notwithstanding the provisions of Article 46 above, if and when the new revising Convention shall have come into force;

b) as from the date when the new revising Convention comes into force this Convention shall cease to be open to ratification by the Members.

2. This Convention shall in any case remain in force in its actual form and content for those Members which have ratified it but have not ratified the revising Convention.

51 artikla

Tämän yleissopimuksen englannin- ja ranskankieliset tekstit ovat kumpikin yhtä todistusvoimaiset.

Article 51

The English and French versions of the text of this Convention are equally authoritative.

(Suomennos)

Yleissopimus (n:o 153), joka koskee työ- ja lepoaikoja maantiekuljetuksissa

Kansainvälisen työjärjestön yleinen konferenssi.

aloitettuaan Kansainvälisen työtoimiston hallintoneuvoston kokoonkutsumana Genevessä 6 päivänä kesäkuuta 1979 65. istuntokautensa,

päätettyään hyväksyä eräitä ehdotuksia, jotka koskevat työ- ja lepoaikoja maantiekuljetuksissa, mikä kysymys on viidentenä kohtana istuntokauden työjärjestyksessä, ja

päätettyään, että nämä ehdotukset laaditaan kansainvälisen yleissopimuksen muotoon,

hyväksyy tänä 27 päivänä kesäkuuta 1979 seuraavan yleissopimuksen, jonka nimenä on työ- ja lepoaikoja (maantiekuljetus) koskeva yleissopimus, 1979:

1 artikla

1. Tämä yleissopimus koskee palkkaa ansaitsevia kuljettajia, jotka työskentelevät joko kolmansille osapuolille kuljetusta suorittavien yritysten tai omaan laskuunsa tavaroiden tai matkustajien kuljetusta suorittavien yritysten palveluksessa moottoriajoneuvoissa, joita käytetään ammattimaisesti tavaroiden tai matkustajien kuljettamiseen maanteitse kotimaassa tai ulkomailla.

2. Jos tässä yleissopimuksessa ei muulla tavoin määrätä, tämä yleissopimus koskee lisäksi maantiekuljetusta ammattimaisesti suorittavia moottoriajoneuvojen omistajia ja heidän perheenjäseniään, jotka eivät saa palkkaa, silloin kun he toimivat kuljettajina.

2 artikla

1. Kunkin maan asianomainen viranomainen tai elin voi jättää tämän yleissopimuksen määräysten soveltamisalan ulkopuolelle joko kokonaan tai osittain henkilöt, jotka kuljettavat ajoneuvoja, joita käytetään

Convention (No. 153) Concerning Hours of Work and Rest Periods in Road Transport

The General Conference of the International Labour Organisation,

Having been convened at Geneva by the Governing Body of the International Labour Office and having met in its Sixty-fifth Session on 6 June 1979, and

Having decided upon the adoption of certain proposals with regard to hours of work and rest periods in road transport, which is the fifth item on the agenda of the session, and

Having determined that these proposals shall take the form of an international Convention, adopts this twenty-seventh day of June of the year one thousand nine hundred and seventy-nine the following Convention, which may be cited as the Hours of Work and Rest Periods (Road Transport) Convention, 1979:

Article 1

1. This Convention applies to wage-earning drivers working, whether for undertakings engaged in transport for third parties or for undertakings transporting goods or passengers for own account, on motor vehicles engaged professionally in the internal or international transport by road of goods or passengers.

2. Except as otherwise provided herein, this Convention further applies to owners of motor vehicles engaged professionally in road transport and non-wage-earning members of their families, when they are working as drivers.

Article 2

1. The competent authority or body in each country may exclude from the application of the provisions of this Convention, or of certain of them, persons who drive vehicles engaged in—

(a) kuljetukseen kaupunkialueella tai tietyn tyyppiseen kuljetukseen kaupunkialueella niiden erityisten teknisten toimintaedellytysten ja paikallisten olosuhteiden vuoksi;

(b) maa- tai metsätaloudellisten yritysten tarvitsemiin kuljetuksiin, mikäli nämä kuljetukset suoritetaan traktoreilla tai muilla paikallisiin maa- tai metsätaloustöihin tarkoitetuilla ajoneuvoilla ja yksinomaan tällaisten yritysten tarvetta varten;

(c) sairaiden ja loukkaantuneiden henkilöiden kuljetukseen, kuljetukseen pelastustyössä ja palolaitoksen toimintaan liittyvään kuljetukseen;

(d) maanpuolustusta ja poliisitoimintaa varten suoritettavaan kuljetukseen ja, mikäli tämä ei kilpaile kolmansille osapuolille kuljetuksia suorittavien yritysten kanssa, julkisten viranomaisten vastuulla olevia, muita välttämättömiä palveluja varten suoritettavaan kuljetukseen;

e) taksikuljetukseen; tai

(f) kuljetuksiin, joiden käytetyn ajoneuvon tyyppistä, ajoneuvojen tavara- tai matkustajakapasiteetista, rajoitetuista kulkureiteistä tai korkeimmasta sallitusta ajonopeudesta johtuen ei voida katsoa edellyttävän erityisiä työ- ja lepoaikoja koskevia määräyksiä.

2. Kunkin maan asianomaisen viranomaisen tai elimen tulee vahvistaa riittävät työ- ja lepoaikoja koskevat normit niiden kuljettajien osalta, jotka tämän artiklan 1. momentin nojalla on jätetty kokonaan tai osittain tämän yleissopimuksen määräysten soveltamisalan ulkopuolelle.

3 artikla

Kunkin maan asianomaisen viranomaisen tai elimen on kuultava asianomaisia edustavia työnantaja- ja työntekijäjärjestöjä, ennen kuin se tekee päätöksen tämän yleissopimuksen määräysten piiriin kuuluvasta asiasta.

4 artikla

1. Tässä yleissopimuksessa tarkoittaa käsite "työaika" aikaa, jolloin palkkaa ansaitsevat henkilöt

(a) kuljettavat ajoneuvoa tai suorittavat muuta työtä ajoneuvon ollessa ajossa; ja

(b) suorittavat ajoneuvon, sen matkustajiin tai kuormaan liittyvää aputyötä.

(a) urban transport or certain types of urban transport, by reference to the particular technical operating conditions involved and to local conditions;

(b) transport by agricultural or forestry undertakings in so far as such transport is carried out by means of tractors or other vehicles assigned to local agricultural or forestry activities and is used exclusively for the work of such undertakings;

(c) transport of sick and injured persons, transport for rescue or salvage work and transport for fire-fighting services;

(d) transport for the purpose of national defence and police services and, in so far as it is not in competition with that effected by undertakings engaged in transport for third parties, transport for the purpose of other public authority essential services;

(e) transport by taxi; or

(f) transport which, by reason of the type of vehicle used, the passenger or goods capacity of the vehicles, their limited routes or their maximum authorised speed, can be considered as not requiring special regulations concerning driving time and rest periods.

2. The competent authority or body in each country shall lay down adequate standards concerning driving time and rest periods of drivers excluded from the application of the provisions of this Convention, or of certain of them, pursuant to the provisions of paragraph 1 of this Article.

Article 3

The representative organisations of employers and workers concerned shall be consulted by the competent authority or body in each country before decisions are taken on any matters covered by the provisions of this Convention.

Article 4

1. For the purpose of this Convention the term "hours of work" means the time spent by wage-earning drivers on—

(a) driving and other work during the running time of the vehicle; and

(b) subsidiary work in connection with the vehicle, its passengers or its load.

2. Aikaa, jolloin kuljettajat ovat pelkästään läsnä tai varalla joko ajoneuvossa tai työpaikalla ja jolloin he eivät ole vapaita käyttämään aikaansa, voidaan pitää työaikana siinä määrin kuin kunkin maan asianomainen viranomainen tai elin määrää, taikka työehtosopimuksilla tai muulla kansallisen käytännön mukaisella tavalla määrätään.

5 artikla

1. Älköön kukaan kuljettako ajoneuvoa yhtäjaksoisesti neljää tuntia pitempää aikaa ilman lepotaukoja.

2. Kunkin maan asianomainen viranomainen tai elin voi, kansalliset erityisolosuhteet huomioon ottaen, myöntää luvan tämän artiklan 1 momentissa tarkoitetun työajan ylittämiseen enintään yhdellä tunnilla.

3. Kunkin maan asianomaisen viranomaisen tai elimen tulee määrätä tässä artiklassa tarkoitetun lepotauon pituus ja tarvittaessa tapa, jolla tämä lepotauko voidaan jakaa osiin.

4. Kunkin maan asianomainen viranomainen tai elin voi määritellä yksityiskohtaisesti ne tapaukset, joissa tämän artiklan määräyksiä ei sovelleta sen tähden, että kuljettajilla on riittävästi lepotaukoja aikataulussa mainittujen keskeytysten tai työn ajoittaisen luonteen johdosta.

6 artikla

1. Yhteenlaskettujen ajotuntien enimmäismäärä, ylityö mukaan luettuna, ei saa ylittää yhdeksää tuntia päivässä eikä 48 tuntia viikossa.

2. Tämän artiklan 1 momentissa tarkoitettu ajotuntien yhteenlaskettu määrä voidaan laskea keskimääränä kunkin maan asianomaisen viranomaisen tai elimen määrittämän päivien tai viikkojen lukumäärän perusteella.

3. Tämän artiklan 1 momentissa tarkoitettua ajotuntien yhteenlaskettua määrää tulee vähentää silloin kun kuljetustehtäviä suoritetaan erityisen vaikeissa olosuhteissa. Kunkin maan asianomaisen viranomaisen tai elimen tulee määritellä nämä tehtävät ja määrätä asianomaisiin kuljettajiin sovellettava yhteenlaskettujen ajotuntien määrä.

7 artikla

1. Jokaisella palkkaa ansaitsevalla kuljettajalla tulee olla oikeus lepotaukoon, kun hän on

2. Periods of mere attendance or stand-by, either on the vehicle or at the workplace and during which the drivers are not free to dispose of their time as they please, may be regarded as hours of work to an extent to be prescribed in each country by the competent authority or body, by collective agreements or by any other means consistent with national practice.

Article 5

1. No driver shall be allowed to drive continuously for more than four hours without a break.

2. The competent authority or body in each country, taking into account particular national conditions, may authorise the period referred to in paragraph 1 of this Article to be exceeded by not more than one hour.

3. The length of the break referred to in this Article and, as appropriate, the way in which the break may be split shall be determined by the competent authority or body in each country.

4. The competent authority or body in each country may specify cases in which the provisions of this Article are inapplicable because drivers have sufficient breaks as a result of stops provided for in the timetable or as a result of the intermittent nature of the work.

Article 6

1. The maximum total driving time, including overtime, shall exceed neither nine hours per day nor 48 hours per week.

2. The total driving times referred to in paragraph 1 of this Article may be calculated as an average over a number of days or weeks to be determined by the competent authority or body in each country.

3. The total driving times referred to in paragraph 1 of this Article shall be reduced in the case of transport activities carried out in particularly difficult conditions. The competent authority or body in each country shall define these activities and determine the total driving times to be applied in respect of the drivers concerned.

Article 7

1. Every wage-earning driver shall be entitled to a break after a continuous period of

suorittanut tämän yleissopimuksen 4 artiklan 1 momentissa määriteltä työtä yhtäjaksoisesti 5 tunnin ajan.

2. Kunkin maan asianomaisen viranomaisen tai elimen tulee määrätä tämän artiklan 1 momentissa mainitun lepotauon pituus sekä tarvittaessa tapa, jolla tämä lepotauko voidaan jaksaa osiin.

8 artikla

1. Kuljettajan vuorokausilevon tulee olla vähintään 10 perättäistä tuntia jokaisena 24 tuntia käsittävänä ajanjaksona, joka lasketaan työpäivän alkamisesta.

2. Vuorokausilepo voidaan laskea keskimääränä kunkin maan asianomaisen viranomaisen tai elimen määrämien ajanjaksojen perusteella. Vuorokausilepo ei missään tapauksessa saa olla 8 tuntia lyhyempi eikä sitä saa lyhentää 8 tunniksi useammin kuin kaksi kertaa viikossa.

3. Kunkin maan asianomainen viranomainen tai elin voi antaa määräyksiä eri pituisista vuorokausilepoajoista sen mukaan, onko kysymyksessä matkustajien tai tavaroiden kuljetus ja vietetäänkö lepoaika kotona tai muualla edellytettynä, että noudatetaan tämän artiklan 1 ja 2 momenteissa määrättyä vähimmäislepokautta.

4. Kunkin maan asianomainen viranomainen tai elin voi myöntää poikkeuksia tämän artiklan 1 ja 2 momenttien määräyksistä vuorokausilepoaikojen pituuden ja niiden pitämistavan osalta, kun kysymyksessä ovat kahden kuljettajan ajoneuvot ja lauttaa tai junaa käyttävät ajoneuvot.

5. Vuorokausilevon aikana kuljettajaa ei saa vaatia jäämään ajoneuvoon tai sen lähelle, mikäli kuljettaja on suorittanut tarvittavat varotoimenpiteet ajoneuvon ja sen kuorman turvallisuuden varmistamiseksi.

9 artikla

1. Kunkin maan asianomainen viranomainen tai elin voi sallia tilapäisinä poikkeuksina, kuitenkin ainoastaan siinä määrin kuin on ehdottomasti tarpeellista välttämättömän työn suorittamista varten, tämän yleissopimuksen 5, 6, 7 ja 8 artikloissa tarkoitettua ajoajan ja yhtäjaksoisen työajan pidentämisen sekä vuorokausilevon lyhentämisen

five hours of work as defined in Article 4, paragraph 1, of this Convention.

2. The length of the break referred to in paragraph 1 of this Article and, as appropriate, the way in which the break may be split shall be determined by the competent authority or body in each country.

Article 8

1. The daily rest of drivers shall be at least ten consecutive hours during any 24-hour period starting from the beginning of the working day.

2. The daily rest may be calculated as an average over periods to be determined by the competent authority or body in each country: Provided that the daily rest shall in no case be less than eight hours and shall not be reduced to eight hours more than twice a week.

3. The competent authority or body in each country may provide for daily rest periods of different duration according to whether passenger or goods transport is involved and to whether the rest is taken at home or elsewhere, on condition that the provisions of paragraphs 1 and 2 of this Article concerning the minimum number of hours are observed.

4. The competent authority or body in each country may provide for exceptions to the provisions of paragraphs 1 and 2 of this Article as regards the duration of the daily rest periods and the manner of taking such rest periods in the cases of vehicles having a crew of two drivers and of vehicles using a ferry-boat or a train.

5. During the daily rest the driver shall not be required to remain in or near the vehicle if he has taken the necessary precautions to ensure the safety of the vehicle and its load.

Article 9

1. The competent authority or body in each country may permit as temporary exceptions, but only in so far as may be necessary for the performance of indispensable work, extensions of the driving time, extensions of the continuous working time, and reductions in the duration of the daily rest periods provided for in Articles 5, 6, 7 and 8 of this Convention—

(a) tapaturmien sattuessa, ajoneuvojen vaurioituessa, ennakolta arvaamattomissa myöhästymistapauksissa, työhäiriöiden tai liikennekeskeytysten sattuessa;

(b) *force majeure* tapauksissa; ja

(c) pakottavissa ja poikkeuksellisissa tapauksissa, kun on välttämätöntä turvata yleishyödyllisten tehtävien suorittaminen.

2. Milloin kansalliset tai paikalliset olosuhteet, joissa maantiekuljetusta suoritetaan, eivät salli tämän yleissopimuksen 5, 6, 7 ja 8 artiklojen ehdotonta noudattamista, kunkin maan asianomainen viranomainen tai elin voi myöntää luvan ajoajan pidentämiseen, yhtäjaksoisen työajan pidentämiseen ja vuorokausilevon lyhentämiseen, joista on määrätty näissä artikloissa, sekä myöntää poikkeuksia 5, 6 ja 8 artiklojen soveltamisesta tämän yleissopimuksen 1 artiklan 2 momentissa tarkoitettuihin kuljettajiin. Tällaisessa tapauksessa asianomaisen jäsenvaltion on ratifiointinsa yhteydessä esitettävä selvitys kansallisista tai paikallisista olosuhteista sekä tämän momentin nojalla sallituista pidennyksistä, lyhennyksistä ja poikkeuksista. Kunkin tällaisen jäsenvaltion on ilmoitettava selostuksissaan, jotka se on velvolinen antamaan Kansainvälisen työjärjestön perussäännön 22 artiklan perusteella, mitä edistystä on mahdollisesti tapahtunut tämän yleissopimuksen 5, 6, 7 ja 8 artiklojen täsmällisemmässä soveltamisessa tai soveltamisalan laajentamisessa; jäsenvaltio voi milloin tahansa peruuttaa tämän ilmoituksen lähettämällä uuden ilmoituksen.

10 artikla

1. Kunkin maan asianomaisen viranomaisen tai elimen tulee

(a) antaa määräykset henkilökohtaisesta tarkastuskirjasta, sen antamishetkeistä, sisällöstä sekä tavasta, jolla kuljettajien on tarkastuskirjaa pidettävä; ja

(b) määritellä menettelytapa, jota noudattaen ilmoitetaan tämän yleissopimuksen 9 artiklan 1 momentin nojalla tehty työaika sekä sen perusteena olevat olosuhteet.

2. Jokaisen työnantajan tulee

(a) pitää maan asianomaisen viranomaisen tai elimen vahvistaman kaavan mukaista luetteloa kaikkien hänen palveluksessaan olevien kuljettajien työ- ja lepoajoista;

(a) in case of accident, breakdown, unforeseen delay, dislocation of service or interruption of traffic;

(b) in case of *force majeure*; and

(c) in case of urgent and exceptional necessity for ensuring the work of services of public utility.

2. When national or local conditions in which road transport operates do not lend themselves to the strict observance of Articles 5, 6, 7 or 8 of this Convention, the competent authority or body in each country may also authorise extensions of the driving time, extensions of the continuous working time and reductions in the duration of the daily rest periods provided for therein and authorise exceptions as regards the application of Articles 5, 6 or 8 to the drivers covered by Article 1, paragraph 2, of this Convention. In such case, the Member concerned shall, by a declaration appended to its ratification, describe these national or local conditions as well as the extensions, reductions or exceptions permitted pursuant to this paragraph. Any such Member shall indicate in its reports under article 22 of the Constitution of the International Labour Organisation any progress which may have been made with a view towards stricter or wider application of Articles 5, 6, 7 and 8 of this Convention, and may at any time cancel the declaration by a subsequent declaration.

Article 10

1. The competent authority or body in each country shall—

(a) provide for an individual control book and prescribe the conditions of its issue, its contents and the manner in which it shall be kept by the drivers; and

(b) lay down a procedure for notification of the hours worked in accordance with Article 9, paragraph 1, of this Convention and the circumstances justifying them.

2. Each employer shall—

(a) keep a record, in a form approved by the competent authority or body in each country, indicating the hours of work and of rest of every driver employed by him; and

(b) antaa tämä luettelo valvontaviranomaisen käyttöön maan asianomaisen viranomaisen tai elimen määräämällä tavalla.

3. Tämän artiklan 1 ja 2 momenteissa tarkoitettut perinteiset valvontakeinot on korvattava tai niitä on täydennettävä, mikäli tämä osoittautuu tarpeelliseksi joittenkin kuljetusryhmien osalta, käyttämällä mahdollisuuksien mukaan nykyaikaisia keinoja, esimerkiksi ajo-
piirtureita, maan asianomaisen viranomaisen tai elimen vahvistamien määräysten mukaisesti.

11 artikla

Kunkin maan asianomaisen viranomaisen tai elimen tulee antaa määräykset

(a) riittävästä valvontajärjestelmästä, jonka puitteissa suoritetaan tarkastuksia yrityksessä ja maanteilla; ja

(b) tämän yleissopimuksen määräysten rikkomisesta aiheutuvista asianmukaisista rangaistusseuraamuksista.

12 artikla

Tämän yleissopimuksen määräykset on saatettava voimaan lainsäädännöllä, mikäli niitä ei ole muuten saatettu voimaan työehtosopimuksilla tai välimiestuomioilla taikka muulla kansallisen käytännön mukaisella ja kansallisiin olosuhteisiin soveltuvalla tavalla.

13 artikla

Tällä yleissopimuksella muutetaan sopimus, joka koskee työ- ja lepoaikoja (maantiekuljetus), 1939.

14 artikla

Tämän yleissopimuksen virallisista ratifioinneista on rekisteröintiä varten lähetettävä ilmoitus Kansainvälisen työtoimiston pääjohtajalle.

15 artikla

1. Tämä yleissopimus sitoo vain niitä Kansainvälisen työjärjestön jäsenvaltioita, joiden ratifioinnit pääjohtaja on rekisteröinyt.

2. Yleissopimus tulee voimaan 12 kuukauden kuluttua siitä päivästä, kun pääjohtaja on rekisteröinyt kahden jäsenvaltion ratifioinnit.

(b) place this record at the disposal of the supervisory authorities in a manner determined by the competent authority or body in each country.

3. The traditional means of supervision referred to in paragraphs 1 and 2 of this Article shall, if this proves to be necessary for certain categories of transport, be replaced or supplemented as far as possible by recourse to modern methods, as for instance tachographs, according to rules to be established by the competent authority or body in each country.

Article 11

The competent authority or body in each country shall make provision for—

(a) an adequate inspection system, with verification carried out in the undertaking and on the roads; and

(b) appropriate penalties in the event of breaches of the requirements of this Convention.

Article 12

The provisions of this Convention shall, except in so far as they are otherwise made effective by means of collective agreements or arbitration awards or in such other manner as may be consistent with national practice, be given effect by laws or regulations.

Article 13

This Convention revises the Hours of Work and Rest Periods (Road Transport) Convention, 1939.

Article 14

The formal ratifications of this Convention shall be communicated to the Director-General of the International Labour Office for registration.

Article 15

1. This Convention shall be binding only upon those Members of the International Labour Organisation whose ratifications have been registered with the Director-General.

2. It shall come into force twelve months after the date on which the ratifications of two Members have been registered with the Director-General.

3. Sen jälkeen tämä yleissopimus tulee voimaan kunkin jäsenvaltion osalta 12 kuukauden kuluttua siitä päivästä, jona sen ratifiointi on rekisteröity.

16 artikla

1. Tämän yleissopimuksen ratifioinut jäsenvaltio voi kymmenen vuoden kuluttua siitä päivästä, jona sopimus ensiksi tuli voimaan, sanoa sen irti kirjelmällä, joka lähetetään Kansainvälisen työtoimiston pääjohtajalle rekisteröitäväksi. Irtisanominen tulee voimaan vasta vuoden kuluttua sen rekisteröimisestä.

2. Tämän yleissopimuksen ratifioinut jäsenvaltio, joka ei vuoden kuluessa edellisessä momentissa mainitun kymmenen vuoden määräajan päättymisestä käytä tässä artiklassa määrättyä irtisanomisoikeutta, on sidottu sopimukseen uudeksi kymmenvuotiskaudeksi ja voi sen jälkeen sanoa irti sopimuksen kunkin kymmenvuotiskauden päätyttyä tässä artiklassa määrättyin ehdoin.

17 artikla

1. Kansainvälisen työtoimiston pääjohtajan on annettava Kansainvälisen työjärjestön kaikille jäsenvaltioille tieto kaikista järjestön jäsenvaltioiden hänelle ilmoittamista ratifioinneista ja irtisanomisista.

2. Ilmoittaessaan järjestön jäsenvaltioille toisen hänelle ilmoitetun ratifioinnin rekisteröimisestä pääjohtajan tulee kiinnittää järjestön jäsenvaltioiden huomio yleissopimuksen voimaantulopäivään.

18 artikla

Kansainvälisen työtoimiston pääjohtajan on annettava kaikista edellisten artiklojen mukaisesti rekisteröimistään ratifioinneista ja irtisanomisista Yhdistyneiden Kansakuntien pääsihteerille täydelliset tiedot Yhdistyneiden Kansakuntien peruskirjan 102 artiklan mukaista rekisteröintiä varten.

19 artikla

Kansainvälisen työtoimiston hallintoneuvoston on, milloin se katsoo tarpeelliseksi, annet-

3. Thereafter, this Convention shall come into force for any Member twelve months after the date on which its ratification has been registered.

Article 16

1. A Member which has ratified this Convention may denounce it after the expiration of ten years from the date on which the Convention first comes into force, by an act communicated to the Director-General of the International Labour Office for registration. Such denunciation shall not take effect until one year after the date on which it is registered.

2. Each Member which has ratified this Convention and which does not, within the year following the expiration of the period of ten years mentioned in the preceding paragraph, exercise the right of denunciation provided for in this Article, will be bound for another period of ten years and, thereafter, may denounce this Convention at the expiration of each period of ten years under the terms provided for in this Article.

Article 17

1. The Director-General of the International Labour Office shall notify all Members of the International Labour Organisation of the registration of all ratifications and denunciations communicated to him by the Members of the Organisation.

2. When notifying the Members of the Organisation of the registration of the second ratification communicated to him, the Director-General shall draw the attention of the Members of the Organisation to the date upon which the Convention will come into force.

Article 18

The Director-General of the International Labour Office shall communicate to the Secretary General of the United Nations for registration in accordance with Article 102 of the Charter of the United Nations full particulars of all ratifications and acts of denunciation registered by him in accordance with the provisions of the preceding Articles.

Article 19

At such times as it may consider necessary the Governing Body of the International La-

tava yleiselle konferenssille tämän yleissopimuksen soveltamista koskeva selostus sekä tutkittava, onko aihetta ottaa konferenssin työjärjestykseen kysymys sopimuksen täydellisestä tai osittaisesta muuttamisesta.

20 artikla

1. Mikäli konferenssi hyväksyy uuden yleissopimuksen, joka kokonaan tai osittain muuttaa tämän yleissopimuksen, eikä uusi yleissopimus määrää toisin, niin

(a) kun jäsenvaltio ratifioi uuden muutetun yleissopimuksen, aiheutuu tästä välittömästi *ipso jure* tämän yleissopimuksen irtisanominen 16 artiklan määräyksistä riippumatta uuden muutetun yleissopimuksen tullessa voimaan;

(b) uuden muutetun yleissopimuksen tultua voimaan eivät jäsenvaltiot enää voi ratifioida tätä yleissopimusta.

2. Tämä yleissopimus jää kuitenkin voimaan nykyisen muotoisena ja sisältöisenä niiden jäsenvaltioiden osalta, jotka ovat sen ratifioineet mutta eivät ole ratifioineet muutettua yleissopimusta.

21 artikla

Tämän yleissopimuksen englannin- ja ranskankieliset tekstit ovat kumpikin yhtä todistusvoimaiset.

bour Office shall present to the General Conference a report on the working of this Convention and shall examine the desirability of placing on the agenda of the Conference the question of its revision in whole or in part.

Article 20

1. Should the Conference adopt a new Convention revising this Convention in whole or in part, then, unless the new Convention otherwise provides—

(a) the ratification by a Member of the new revising Convention shall *ipso jure* involve the immediate denunciation of this Convention, notwithstanding the provisions of Article 16 above, if and when the new revising Convention shall have come into force;

(b) as from the date when the new revising Convention comes into force this Convention shall cease to be open to ratification by the Members.

2. This Convention shall in any case remain in force in its actual form and content for those Members which have ratified it but have not ratified the revising Convention.

Article 21

The English and French versions of the text of this Convention are equally authoritative.

*(Suomennos)***Suositus (n:o 160), joka koskee työturvallisuutta ja -terveyttä satamatyössä**

Kansainvälisen työjärjestön yleinen konferenssi,

aloitettuaan Kansainvälisen työtoimiston hallintoneuvoston kokoonkutsumana Genevessä 6 päivänä kesäkuuta 1975 65. istuntokautensa.

päätettyään hyväksyä eräitä ehdotuksia, jotka koskevat alusten lastauksessa tai purkauksessa työskentelevien työntekijäin suojelemista tapaturmilta koskevan sopimuksen (muutettu), 1932 (n:o 32) muuttamista, mikä kysymys on neljäntenä kohtana istuntokauden työjärjestyksessä, sekä

päätettyään, että nämä ehdotukset laaditaan suosituksen muotoon täydentämään työsuojelua satamatyössä koskevaa yleissopimusta, 1979,

hyväksyy tänä 25 päivänä kesäkuuta 1979 seuraavan suosituksen, jonka nimenä on työturvallisuutta ja -terveyttä satamatyössä koskeva suositus, 1979:

I. Soveltamisala ja määritelmät

1. Tässä suosituksessa tarkoitetaan käsitteellä "satamatyö" sekä kokonaisuudessaan että erikseen kaikkia aluksen lastauksen ja purkauksen kuuluvia työvaiheita sekä niihin liittyviä töitä. Tällaisen työn määritelmä olisi vahvistettava kansallisessa lainsäädännössä tai valitsevan käytännön mukaisesti. Asianomaisia työnantaja- ja työntekijäjärjestöjä olisi kuultava tätä määritelmää vahvistettaessa tai muutettaessa tai niiden olisi siihen muulla tavoin osallistuttava.

2. Tässä suosituksessa tarkoittaa

Recommendation (No. 160) Concerning Occupational Safety and Health in Dock Work

The General Conference of the International Labour Organisation,

Having been convened at Geneva by the Governing Body of the International Labour Office, and having met in its Sixty-fifth Session on 6 June 1979, and

Having decided upon the adoption of certain proposals with regard to the revision of the Protection against Accidents (Dockers) Convention (Revised), 1932 (No. 32), which is the fourth item on the agenda of the session, and

Having determined that these proposals shall take the form of a Recommendation supplementing the Occupational Safety and Health (Dock Work) Convention, 1979,

adopts this twenty-fifth day of June of the year one thousand nine hundred and seventy-nine the following Recommendation, which may be cited as the Occupational Safety and Health (Dock Work) Recommendation, 1979:

I. Scope and Definitions

1. For the purpose of this Recommendation, the term "dock work" covers all and any part of the work loading or unloading any ship as well as any work incidental thereto; the definition of such work should be established by national law or practice. The organisations of employers and workers concerned should be consulted on or otherwise participate in the establishment and revision of this definition.

2. For the purpose of this Recommendation—

a) käsite "työntekijä" jokaista satamatyötä tekevää henkilöä;

b) käsite "pätevä henkilö" henkilöä, joka omaa yhden tai useamman erityistehtävän suorittamiseen tarvittavat tiedot ja kokemuksen ja jonka asianomainen viranomais voi sel-laiseksi hyväksyä;

c) käsite "vastuunalainen henkilö" tapauk-sesta riippuen työnantajan, aluksen päällikön tai laitteiden omistajan nimittämää henkilöä, jonka tulee vastata yhden tai useamman erityis-tehtävän suorittamisesta ja jolla on riittävät tiedot ja kokemus sekä tarvittavat valtuudet tehtävän tai tehtävien asianmukaista suoritta-mista varten;

d) käsite "valtuutettu henkilö" henkilöä, jonka työnantaja, aluksen päällikkö tai vastuun-alainen henkilö valtuuttaa suorittamaan erityis-tehtävän tai erityistehtäviä ja jolla on siihen tarvittavat tekniset tiedot ja kokemus;

e) käsite "nostolaite" kaikkia kiinteitä tai liikuteltavia lastinkäsittelylaitteita, mukaan lu-kien maalla sijaitsevat konekäyttöiset rampit, joita käytetään maalla tai aluksessa taakkojen kannattamiseen, nostamiseen tai laskemiseen tai niiden siirtämiseen paikasta toiseen taakan riippuessa tai sitä kannatettaessa;

f) käsite "irallinen väline" kaikkia apuvä-lineitä, joiden avulla taakka voidaan kiinnittää nostolaitteeseen mutta jotka eivät muodosta kiinteää osaa nostolaitteesta tai taakasta;

g) käsite "kulkutie" myös poistumistietä;

h) käsite "alus" kaikenlaisia aluksia, proo-muja tai ilmatyynyaluksia sota-aluksia lukuun-ottamatta.

(a) the term "worker" means any person engaged in dock work;

(b) the term "competent person" means a person possessing the knowledge and experience required for the performance of a specific duty or duties and acceptable as such to the competent authority;

(c) the term "responsible person" means a person appointed by the employer, the master of the ship or the owner of the gear, as the case may be, to be responsible for the per-formance of a specific duty or duties and who has sufficient knowledge and experience and the requisite authority for the proper perform-ance of the duty or duties;

(d) the term "authorised person" means a person authorised by the employer, the master of the ship or a responsible person to under-take a specific task or tasks and possessing the necessary technical knowledge and experience;

(e) the term "lifting appliance" covers all stationary or mobile cargo-handling appliances, including shore-based power-operated ramps, used on shore or on board ship for suspending, raising or lowering loads or moving them from one position to another while suspended or supported;

(f) the term "loose gear" covers any gear by means of which a load can be attached to a lifting appliance but which does not form an integral part of the appliance or load;

(g) the term "access" includes egress;

(h) the term "ship" covers any kind of ship, vessel, barge lighter or hovercraft, ex-cluding ships of war.

II. Yleiset määräykset

3. Työsuojelua satamatyössä koskevan yleis-opimuksen, 1979, täytäntöönpanon yhteydessä kunkin jäsenvaltion tulisi ottaa huomioon

a) hallitusten välisen merenkulkualan neu-voa-antavan järjestön (IMCO) suosituksen pe-rusteella hyväksyttyjen a.o. yleissopimusten, ohjeiden ja suositusten määräykset, erityisesti turvallisia kontteja koskevan kansainvälisen yleissopimuksen, 1972, määräykset, niiden kul-loinkin voimassa olevassa muodossa;

II. General Provisions

3. In giving effect to the Occupational Safety and Health (Dock Work) Convention, 1979, each Member should take into consid-eration—

(a) the provisions of the relevant conven-tions and recommendations adopted under the auspices of the Inter-Governmental Maritime Consultative Organisation and, in particular, those of the International Convention for Safe Containers, 1972, as at any time revised;

b) päteviksi tunnustettujen kansainvälisten standardisoimisjärjestöjen hyväksymät a.o. standardit;

c) kansainvälisten järjestöjen suosituksen perusteella hyväksytyjen sisävesiliikennettä koskevien yleissopimusten, ohjeiden ja suositusten a.o. määräykset.

4. Ryhtyessään valmistelemaan työsuojelua satamatyössä koskevan yleissopimuksen, 1979, 4 artiklan 1 momentin mukaisia toimenpiteitä kunkin jäsenvaltion tulisi ottaa huomioon Kansainvälisen työtoimiston julkaiseman satamatyön työturvallisuutta ja -terveyttä koskevan ohjekirjan (the Code of Practice on Safety and Health in Dock Work) viimeksi ilmestyneen painoksen sisältämät tekniset suositukset, sikäli kuin ne osoittautuvat tarkoituksenmukaisiksi ja sovellutuskelpoisiksi kansalliset olosuhteet ja edellytykset huomioon ottaen.

5. Ryhtyessään toteuttamaan työsuojelua satamatyössä koskevan yleissopimuksen, 1979, 4 artiklan 1 momentin mukaisia toimenpiteitä tulisi kunkin jäsenvaltion ottaa huomioon tämän suosituksen III osan määräykset, jotka täydentävät mainitun yleissopimuksen III osan määräyksiä.

6. Työtapaturmien ja ammattitautien ehkäisemiseksi työntekijöille tulisi antaa riittävästi turvallisia työmenetelmiä, työterveyttä ja tarvittaessa ensiaputoimenpiteitä ja lastinkäsittelylaitteiden turvallista käyttämistä käsittelevää opastusta tai koulutusta.

III. Tekniset toimenpiteet

7. (1) Kaikki kulkutiet olisi

(a) merkittävä selvästi;

(b) sikäli kuin on kohtuudella mahdollista, pidettävä vapaina kaikista esteistä, jotka eivät liity meneillä olevaan työhön.

(2) Ajoneuvoille tarkoitetuilla kulkuteilla tulisi liikenteen olla yksisuuntaista, mikäli tämä on kohtuudella mahdollista.

8. (1) Milloin kohtuudella on mahdollista, olisi kulkutiet sijoitettava siten, ettei niiden ylitse siirretä riippuvia taakkoja.

(2) Tarvittaessa olisi alukseen johtava kulkutie varustettava asianmukaisesti kiinnitetyllä suojaverkolla, jotta estetään työntekijöiden putoaminen veteen aluksen ja viereisen laiturin väliin.

(b) the relevant standards adopted by recognised international organisations dealing with matters of standardisation

(c) the relevant provisions of conventions, regulations and recommendations concerning inland navigation adopted under the auspices of international organisations.

4. In developing measures under Article 4, paragraph 1, of the Occupational Safety and Health (Dock Work) Convention, 1979, each Member should take into consideration the technical suggestions in the latest edition of the Code of Practice on safety and health in dock work published by the International Labour Office in so far as they appear to be appropriate and relevant in the light of national circumstances and conditions.

5. In taking the measures referred to in Article 4, paragraph 1, of the Occupational Safety and Health (Dock Work) Convention, 1979, each Member should take account of the provisions of art III of this Recommendation, which are supplementary to those set out in Part I of that Convention.

6. With a view to preventing occupational accidents and diseases, workers should be given adequate instruction or training in safe working procedures, occupational hygiene and, where necessary, first-aid procedures and the safe operation of cargo-handling appliances.

III. Technical Measures

7. (1) All passageways should be—

(a) plainly marked;

(b) so far as is reasonably practicable, kept free of any obstruction not related to the work in progress.

(2) passageways used for vehicles should, so far as is reasonably practicable, be one-way in operation

8. (1) Wherever reasonably practicable, means of access should be so placed that not suspended loads pass over them.

(2) Wherever necessary, the means of access to a ship should be fitted with a safety net properly secured so as to prevent workers from falling into the water between the ship's side and the adjacent quay.

9. Ro/ro-alusten ajosiltojen (ramppien) yhteydessä käytettävät yhteyslohkot olisi suunniteltava turvallisiksi käyttötarkoitustaan varten.

10. (1) Kaikki sääkannen luukut, joita ei ole suojattu riittävän korkealla ja lujalla kehyksellä, olisi peitettävä tai tehokkaasti suojattava.

(2) Kaikki avoimet välikannen luukut olisi niiden avoinna ollessa varustettava riittävän korkealla suojuksella.

(3) Suojukset voidaan tilapäisesti poistaa luukun kaikilta sivuilta, milloin se on tarpeen tavaroiden lastausta tai purkausta varten.

(4) Milloin tämän kohdan (1) ja (2) alakohtien määräyksiä ei voida teknisistä syistä toimeenpanna, tulisi valtuutetun henkilön valvoa työntekijöiden turvallisuutta.

(5) Luukun kansien päälle ei tulisi sijoittaa kansilastia eikä ajoneuvoilla ajaa niiden yli, elleivät kannet ole riittävän vahvoja tähän tarkoitukseen.

11. Milloin ruuman koon vuoksi on tarpeellista, olisi huolehdittava siitä, että käytettävissä on useampia kuin yksi poistumistie.

12. Nostolaitteiden kuljettajien tulisi tarkastaa nostolaitteiden turvalaitteiden toiminta ennen työn aloittamista.

13. (1) Bensiinikäyttöisten ajoneuvojen tai nostolaitteiden polttoainetäydennystä ei tulisi suorittaa aluksen ruumassa; muilla polttoaineilla käyvien ajoneuvojen ja nostolaitteiden polttoainetäydennys olisi suoritettava aluksen ruumassa vain sellaisissa olosuhteissa, joissa kohtuudella voidaan varmistaa työntekijöiden turvallisuus.

(2) Mikäli kohtuudella on mahdollista, olisi aluksen ruumassa ensisijaisesti käytettävä sellaisia moottoreita, jotka eivät saastuta ilmaa.

14. Mikäli kohtuudella on mahdollista, työntekijöitä ei tulisi määrätä työskentelemään ruuman sellaisessa osassa, jossa trimmauskone tai nosturin kahmari on toiminnassa.

15. Nostolaitteiden uusia osia eikä irrallisia apuvälineitä tulisi valmistaa takoraudasta.

16. Irrallisia apuvälineitä ei tulisi lämpökäsitellä, ellei käsittelyä suoriteta pätevän henkilön valvonnassa ja hänen ohjeidensa mukaisesti.

9 Junction plates used with ramps on roll-on/roll-off ships should be so designed and used as to be safe.

10. (1) Every hatchway on the weatherdeck not protected by means of a coaming of adequate height and strength should be effectively guarded or covered

(2) Every 'tween-deck hatchway should, when it is open, be effectively guarded to an adequate height.

(3) Guards may be temporarily removed on any side of a hatchway where this is necessary for loading or unloading goods

(4) If, for technical reasons, the provisions of subparagraphs (1) and (2) of this Paragraph cannot be implemented, an authorised person should ensure the safety of the workers.

(5) Deck cargoes should not be placed on nor vehicles pass over any hatch cover which is not of adequate strength for that purpose.

11. When necessary, due to the size of the hold, provision should be made for more than one means of escape.

12. Operators of lifting appliances should check the operation of their safety devices before commencing work.

13. (1) Petrol-driven vehicles or lifting appliances should not be refuelled in the hold of a ship vehicles or lifting appliances driven by other fuels should only be refuelled in the hold of a ship under conditions which, so far as is reasonably practicable, ensure the safety of the workers.

(2) If reasonably, preference should be given to the use in the hold of engines which do not pollute the air.

14. As far as is reasonably practicable, workers should not be required to work in the part of a hold where a trimming machine or grab is operating.

15. No new part of a lifting appliance or item of loose gear should be manufactured of wrought iron.

16. No heat treatment should be applied to any item of loose gear unless the treatment is carried out under the supervision of a competent person and in accordance with his instructions.

17. Tarvittaessa olisi tarkoituksenmukaisia aluspuita käytettävä riittävästi suojaamaan tavaran mukana kulkevia nostovälineitä (presling-yksikköjen nostorakseja).

18. Rakseja, joita ei ole hyväksytty tai tarkastettu, ei missään olosuhteissa tulisi käyttää presling-nostovälineinä.

19. Kaikkiin nostopalkkeihin, nostokehikoihin ja tyhjö- tai magneettitoimisiin nostovälineisiin jotka eivät kuulu nostolaitteen kiinteisiin osiin ja jokaiseen muuhun yli 100 kilogrammaa painavaan irralliseen apuvälineeseen olisi selvästi merkittävä sen oma paino.

20.

(a) Kertakäyttöiset kuormalavat ja vastaavanlaiset kertakäyttöiset välineet olisi varustettava selvällä merkinnällä tai lipukkeella, josta ilmenee, että ne ovat kertakäyttöisiä;

(b) kertakäyttöisiä kuormalavoja ja vastaavanlaisia kertakäyttöisiä välineitä ei tulisi käyttää, jos niissä on vikoja, jotka saattavat vaikuttaa haitallisesti niiden turvalliseen käyttöön; ja

(c) kertakäyttöisiä kuormalavoja ja vastaavanlaisia kertakäyttöisiä välineitä ei tulisi käyttää uudelleen.

21. Langalla tai vanteella sidottuja taakkoja ei tulisi nostaa tai laskea koukuilla tai muilla lankojen tai vanteiden alle työnnettävillä välineillä, elleivät langat tai vanteet ole riittävän lujia.

22. Olisi ryhdyttävä kaikkiin kohtuullisiin toimenpiteisiin tapaturmavaaran vähentämiseksi niin pieneksi kuin mahdollista, kun joudutaan työskentelemään kuljetuskonttien päällä.

23. (1) Vaarallisia aineita olisi käsiteltävä, varastoitava tai ahdattava ainoastaan vastuunalaisen henkilön valvonnassa.

(2) Milloin vaarallisia aineita käsitellään, varastoidaan tai ahdataan, olisi asianomaisille työntekijöille annettava riittävästi tietoja erityisistä varotoimenpiteistä, joita heidän tulee noudattaa sekä toimenpiteistä, joihin on ryhdyttävä vaarallisen aineen vuotaessa tai päästessä vahingossa säiliöstä tai pakkauksesta.

24. Ensiapuhenkilöstön tulisi pystyä käyttämään asianmukaisia elvytys- ja pelastusmenetelmiä.

25. Mikäli tarpeellista ja kohtuudella mahdollista olisi nostolaitteiden ohjaamot varustet-

17. Suitable and adequate dunnage should be used if necessary to protect slings of pre-slung cargoes.

18. Slings which have not been approved or inspected should not under any circumstances be used for pre-slinging.

19. Every lifting beam, lifting frame, vacuum lifting or magnetic lifting device which does not form an integral part of a lifting appliance and every other item of loose gear weighing more than 100 kg should be clearly marked with its own weight.

20. Disposable pallets and similar disposable devices should—

(a) be clearly marked or labelled to indicate that they are disposable;

(b) not be used unless they are free from defects liable to affect their safe use; and

(c) not be re-used.

21. Loads secured together by means of bailing wires or straps should not be raised or lowered by means of hooks or other devices inserted in the wires or straps unless the wires or straps are of adequate strength.

22. Every reasonable measure should be taken to minimise risks of accident when work has to be carried out on top of freight containers.

23. (1) Dangerous substances should only be handled, stored or stowed under the supervision of a responsible person.

(2) When dangerous substances are to be handled, stored or stowed, the workers concerned should be given adequate information as to the special precautions to be observed, including action to be taken in the event of a spillage or accidental escape from containment.

24. First-aid personnel should be proficient in the use of appropriate resuscitation techniques and rescue work.

25. Lifting appliances, where necessary and reasonably practicable, should be fitted a means

tava varauoskäytävällä. Olisi varauduttava loukkaantuneen tai sairastuneen koneenkuljettajan poissiirtämiseen hänen tilaansa lisää vaaran-tamatta.

26. (1) Työsuojelua satamatyössä koskevan yleissopimuksen, 1979, 36 artiklassa tarkoitettujen terveystarkastusten ja tutkimusten tulokset olisi ilmoitettava asianomaiselle työntekijälle.

(2) Työnantajalle olisi ilmoitettava, onko työntekijä sopiva suoritettavaan työhön ja onko hän mahdollisesti vaaraksi muille henkilöille, kuitenkin niin, että samalla kun otetaan huomioon yleissopimuksen 39 artiklan määräykset, pidetään mielessä, että tiedot ovat luottamuksellisia.

27. Työsuojelua satamatyössä koskevan yleissopimuksen, 1979, 40 artiklan nojalla järjestettäviin tiloihin tulisi, mikäli tämä on kohtuudella mahdollista, kuulua pukuhuoneet.

of emergency escape from the driver's cabin. There should be arrangements for the removal of an injured or ill driver without further endangering him.

26. (1) The results of the medical examinations and investigations referred to in Article 36 of the Occupational Safety and Health (Dock Work) Convention, 1979, should be communicated to the worker concerned.

(2) The employer should be informed whether the worker is fit for the work to be carried out and whether he may constitute a risk to other persons, on the condition that, subject to Article 39 of the Convention, the confidential character of the information is respected.

27. The facilities provided in pursuance of Article 40 of the Occupational Safety and Health (Dock Work) Convention, 1979, should, so far as is reasonably practicable, include changing rooms.

*(Suomennos)***Suositus (n:o 161), joka koskee työ- ja lepoaikoja maantiekuljetuksissa**

Kansainvälisen työjärjestön yleinen konferenssi,

aloitettuaan Kansainvälisen työtoimiston hallintoneuvoston kokoonkutsumana Genevessä 6 päivänä kesäkuuta 1979 65. istuntokautensa,

päätettyään hyväksyä eräitä ehdotuksia, jotka koskevat työ- ja lepoaikoja maantiekuljetuksissa, mikä kysymys on viidentenä kohtana istuntokauden työjärjestyksessä, ja

päätettyään, että nämä ehdotukset laaditaan suosituksen muotoon,

hyväksyy tänä 27 päivänä kesäkuuta 1979 seuraavan suosituksen, jonka nimenä on työ- ja lepoaikoja (maantiekuljetus) koskeva suositus, 1979:

I. Soveltamisala

1. Tämä suositus koskee palkansaajia, jotka työskentelevät joko kolmansille osapuolille kuljetusta suorittavien yritysten tai omaan laskuunsa tavaroiden tai matkustajien kuljetusta suorittavien yritysten palveluksessa moottoriajoneuvoissa, joita käytetään ammattimaisesti tavaroiden tai matkustajien kuljettamiseen maanteiste kotimaassa tai ulkomailla

(a) kuljettajina; tai

(b) maantiekuljetuksissa käytettävissä ajoneuvoissa matkustavina kuljettajan apulaisina, rahastajina ja muina henkilöinä, jotka suorittavat ajoneuvon, sen matkustajien tai kuorman aiheuttamia töitä.

2. Tämän suosituksen osat II ja VII—IX sekä näihin liittyvät osien X—XII määräykset koskevat lisäksi ammattimaisesti maantiekuljetuksissa käytettävien moottoriajoneuvojen omis-

Recommendation (No 161) Concerning Hours of Work and Rest Periods in Road Transport

The General Conference of the International Labour Organisation,

Having been convened at Geneva by the Governing Body of the International Labour Office, and having met in its Sixty-fifth Session on 6 June 1979, and

Having decided upon the adoption of certain proposals with regard to hours of work and rest periods in road transport, which is the fifth item on the agenda of the session, and

Having determined that these proposals shall take the form of a Recommendation,

adopts this twenty-seventh day of June of the year one thousand nine hundred and seventy-nine the following Recommendation, which may be cited as the Hours of Work and Rest Periods (Road Transport) Recommendation, 1979:

I. Scope

1. This Recommendation applies to wage earners working, whether for undertakings engaged in transport for third parties or for undertakings transporting goods or passengers for own account, on motor vehicles engaged professionally in the internal or international transport by road of goods or passengers, namely as—

(a) drivers; or

(b) drivers' mates, attendants, conductors and other persons who travel with a road transport vehicle in a capacity connected with the vehicle, its passengers or its load.

2. Parts II and VII to IX of this Recommendation, as well as the provisions of Parts X to XII relevant thereto, further apply to owners of motor vehicles engaged professionally

jia ja näiden perheenjäseniä, jotka eivät saa palkkaa, silloin kun nämä työskentelevät tämän suosituksen 1 kohdan (a) tai (b) alakohdassa tarkoitettussa tehtävässä.

3. (1) Kunkin maan asianomainen viranomainen tai elin voi jättää tämän suosituksen soveltamisalan ulkopuolelle joko kokonaan tai osittain tämän suosituksen 1 ja 2 kohdissa tarkoitettut henkilöt, jotka suorittavat

(a) kuljetusta kaupunkialueella tai tietyn tyyppistä kuljetusta kaupunkialueella erityisten teknisten toimintaedellytysten ja paikallisten olosuhteiden vuoksi;

(b) maa- ja metsätaloudellisten yritysten tarvitsemaa kuljetusta, mikäli nämä kuljetukset suoritetaan traktoreilla tai muilla paikallisiin maa- ja metsätaloustöihin tarkoitetuilla ajoneuvoilla ja yksinomaan tällaisten yritysten tarvetta varten;

(c) sairaiden ja loukkaantuneiden henkilöiden kuljetusta, kuljetusta pelastustyössä ja palolaitoksen toimintaan liittyvää kuljetusta;

(d) kuljetusta maanpuolustus- ja poliisitoimintaa varten ja, mikäli tämä ei kilpaile kolmansille osapuolille kuljetusta suorittavien yritysten kanssa, julkisten viranomaisten vastulla oleviin, muihin välttämättömiin palveluihin liittyvää kuljetusta;

(e) taksikuljetusta; ja

(f) kuljetusta, jonka käytetyn ajoneuvon tyyppistä, ajoneuvojen tavara- tai matkustajakapasiteetistä, rajoitetuista kulkureiteistä tai suurimmasta sallitusta ajonopeudesta johtuen ei katsota edellyttävän erityisiä työ- ja lepoaikoja koskevia määräyksiä.

(2) Kunkin maan asianomaisen viranomaisen tai elimen tulisi vahvistaa sopivat työ- ja lepoaikoja koskevat normit sellaisten henkilöiden osalta, jotka tämän kohdan (1) alakohdan määräysten nojalla on joko kokonaan tai osittain jätetty tämän suosituksen määräysten soveltamisalan ulkopuolelle.

in road transport and non-wage-earning members of their families, when they are working in a capacity referred to in clause (a) or (b) of Paragraph 1 of this Recommendation.

3. (1) The competent authority or body in each country may exclude from the application of the provisions of this Recommendation, or of certain of them, persons covered by Paragraphs 1 and 2 of this Recommendation who work in—

(a) urban transport or certain types of urban transport, by reference to the particular technical operating conditions involved and to local conditions;

(b) transport by agricultural or forestry undertakings in so far as such transport is carried out by means of tractors or other vehicles assigned to local agricultural or forestry activities and is used exclusively for the work of such undertakings;

(c) transport of sick and injured persons, transport for rescue or salvage work and transport for fire-fighting services;

(d) transport for the purpose of national defence and police services and, in so far as it is not in competition with that effected by undertaking engaged in transport for third parties, transport for the purpose of other public authority essential services;

(e) transport by taxi; and

(f) transport which, by reason of the type of vehicle used, the passenger or goods capacity of the vehicles, their limited routes or their maximum authorised speed, can be considered as not requiring special regulations concerning hours of work and rest periods.

(2) The competent authority or body in each country should lay down suitable standards concerning hours of work and rest periods of persons excluded from the application of the provisions of this Recommendation, or of certain of them, pursuant to the provisions of subparagraph (1) of this Paragraph.

II. Työntekijöiden kuuleminen

4. Kunkin maan asianomaisen viranomaisen tai elimen olisi kuultava asianomaisia edustavia työnantaja- ja työntekijäjärjestöjä, ennen kuin se tekee päätöksen tämän suosituksen määräysten piiriin kuuluvasta asiasta.

II. Consultation of Employers and Workers

4. The representative organisations of employers and workers concerned should be consulted by the competent authority or body in each country before decisions are taken on any matters covered by the provisions of this Recommendation.

II. Työajan määritelmä

5. Tässä suosituksessa käsite "työaika" tarkoittaa sitä aikaa, jolloin tämän suosituksen 1 kohdassa tarkoitetut henkilöt

(a) kuljettavat ajoneuvoa tai suorittavat muuta työtä ajoneuvon ollessa ajossa; ja

(b) suorittavat ajoneuvon, sen matkustajiin tai kuormaan liittyvää aputyötä.

6. Aikaa, jolloin työntekijät ovat pelkästään läsnä tai varalla joko ajoneuvossa tai työpaikalla ja jolloin he eivät voi vapaasti käyttää aikaansa, sekä aikaa, jonka työntekijät käyttävät koulutukseen ja jatkokoulutukseen, milloin asianomaisten työnantajien ja työntekijöiden järjestöt ovat tästä sopineet, voidaan pitää työaikana siinä määrin kuin kunkin maan asianomainen viranomainen tai elin asiasta määrää tai työehtosopimuksilla tai muulla kansallisen käytännön mukaisella tavalla määrätään.

IV. Säännöllinen työaika

A. Säännöllinen viikottainen työaika

7. Säännöllinen työaika, mikä tarkoittaa sitä työaikaa, johon ei sovelleta kansallisia ylityötä koskevia määräyksiä, ei saisi ylittää 40 tuntia viikossa.

8. Tämän suosituksen 7 kohdassa tarkoitettu säännöllinen viikottainen työaika voidaan ottaa käytäntöön asteittain ja vaiheittain.

9. (1) Kun kysymys on pitkänmatkan kuljetuksesta tai muusta kuljetustoiminnasta, johon nähden tämän suosituksen 7 kohdassa tarkoitetun normin soveltaminen on epäkäytännöllistä yhden viikon osalle sovellettuna, tätä normia voidaan soveltaa keskimääränä laskettuna enintään neljän viikon ajanjakson perusteella.

(2) Kunkin maan asianomaisen viranomaisen tai elimen tulisi määrätä niiden työntuntien enimmäismäärä, joina saadaan työskennellä yhden yksittäisen viikon aikana silloin kun 7 kohdan tarkoittamaa normia sovelletaan keskimääränä tämän kohdan (1) alakohdan nojalla.

III. Definition of Hours of Work

5. For the purpose of this Recommendation the term "hours of work" means the time spent by the persons covered by Paragraph 1 of the Recommendation on—

(a) driving and other work during the running time of the vehicle; and

(b) subsidiary work in connection with the vehicle, its passengers or its load.

6. Periods of mere attendance or stand-by, either on the vehicle or at the workplace and during which the workers are not free to dispose of their time as they please, as well as time spent by them on training and advanced training when agreed upon between the organisations of employers and workers concerned, may be regarded as hours of work to an extent to be prescribed in each country by the competent authority or body, by collective agreements or by any other means consistent with national practice.

IV. Normal Hours of Work

A. Normal Weekly Hours of Work

7. Normal hours of work, namely those in respect of which national provisions concerning overtime do not apply, should not exceed 40 per week.

8. The normal weekly hours of work referred to in Paragraph 7 of this Recommendation may be introduced gradually and by stages.

9. (1) In the case of long-distance transport and in other transport activities where the standard covered by Paragraph 7 of this Recommendation would be impracticable if applied to one week, this standard may be applied as an average over a maximum period of four weeks.

(2) The competent authority or body in each country should determine the maximum number of hours of work in a single week when, pursuant to subparagraph (1) of this Paragraph, the standard covered by Paragraph 7 is applied as an average.

B. Säännöllinen päivittäinen työaika

10. Tämän suosituksen 7 kohdassa määritelty säännöllinen työaika ei saisi ylittää keskimääräisesti kahdeksaa tuntia päivässä.

11. (1) Milloin säännöllinen viikottainen työaika jakautuu epätasaisesti viikon eri päivien osalle, säännöllinen työaika ei saisi ylittää 10 tuntia päivässä.

(2) Milloin säännölliseen päivittäiseen työaikaan sisältyy huomattavan pitkiä ajanjaksoja, jolloin työntekijä on pelkästään läsnä tai varalla tai jolloin työskentely keskeytyy, tai milloin se on välttämätöntä, jotta ajoneuvon miehistö pääsisi sopivaan lepoaikkaan, tämän kohdan (1) alakohdassa tarkoitettu työtuntien enimmäismäärä voi olla enemmän kuin 10 tuntia, mutta ei enempää kuin 12 tuntia päivässä.

B. Normal Daily Hours of Work

10. Normal hours of work, as defined in Paragraph 7 of this Recommendation, should not exceed eight per day as an average.

11. (1) When normal weekly hours of work are unevenly distributed over the various days of the week, the normal hours of work should not exceed ten per day.

(2) When the normal daily hours of work include substantial periods of mere attendance or stand-by or interruptions of work or when it is necessary to enable the crew of the vehicle to reach a suitable place of rest, the maximum limit referred to in subparagraph (1) of this Paragraph may be more than ten hours but not more than 12 hours per day.

V. Yhtäjaksoisen työskentelyajan enimmäispituus

12. (1) Jokaisella palkkaa ansaitsevalle työntekijällä tulisi olla oikeus lepotaukoon hänen suorittettuaan yhtäjaksoisesti viiden tunnin ajan tämän suosituksen 5 kohdassa määriteltyä työtä.

(2) Kunkin maan asianomaisen viranomaisen tai elimen tulisi määrätä tämän kohdan (1) alakohdassa tarkoitettun lepotauon pituus ja tarvittaessa tapa, jolla tämä lepotauko voidaan jakaa osiin.

V. Maximum Period of Continuous Work

12. (1) Every wage-earning worker should be entitled to a break after a continuous period of five hours of work as defined in Paragraph 5 of this Recommendation.

(2) The length of the break referred to in subparagraph (1) of this Paragraph and, as appropriate, the way in which the break may be split should be determined by the competent authority or body in each country.

VI. Vuorokautinen jakautuma

13. (1) Kunkin maan asianomaisen viranomaisen tai elimen tulisi määrätä maantiekuljetuselinkeinon eri alojen osalta se enimmäistuntimäärä, joka saa kulua kahden toisiaan seuraavan vuorokautisen lepoajan välillä.

(2) Lepoaikojen väli ei saisi olla niin pitkä, että se lyhentää sitä vuorokausilepoa, jonka työntekijät ovat oikeutettuja pitämään.

VI. Daily Spreadover

13. (1) The competent authority or body in each country should prescribe for the various branches of the road transport industry the maximum number of hours which may separate two successive daily rest periods.

(2) The spreadover should not be so long as to reduce the period of daily rest to which the workers are entitled.

VII. Ajoaika

14. (1) Kenenkään ei olisi sallittava kuljettaa ajoneuvoa yhtäjaksoisesti neljää tuntia pitempää aikaa ilman lepotaukoa.

VII. Driving time

14. (1) No driver should be allowed to drive continuously for more than four hours without a break.

(2) Kunkin maan asianomainen viranomainen tai elin voi, kansalliset olosuhteet huomioon ottaen, myöntää luvan tämän kohdan (1) alakohdassa tarkoitettujen ajanjakson ylittämiseen enintään kahdella tunnilla.

(3) Kunkin maan asianomaisen viranomaisen tai elimen tulisi määrätä tässä kohdassa tarkoitettujen lepotaukojen pituus ja tarvittaessa tapa, jolla tämä lepotauko voidaan jakaa osiin.

(4) Kunkin maan asianomainen viranomainen tai elin voi määritellä yksityiskohtaisesti ne tapaukset, joissa tämän kohdan määräyksiä ei sovelleta sen tähden, että kuljettajilla on riittävästi lepotaukoja aikataulussa mainittujen keskeytysten tai työn ajoittaisen luonteen johdosta.

15. Yhteenlaskettujen ajotuntien enimmäismäärä, ylityö mukaan luettuna, ei saisi ylittää yhdeksää tuntia päivässä eikä 48 tuntia viikossa.

16. Tämän suosituksen 15 kohdassa tarkoitettua yhteenlaskettujen ajotuntien määrää voidaan laskea keskimääränä enintään neljän viikon ajanjakson perusteella.

17. Tämän suosituksen 15 kohdassa tarkoitettua yhteenlaskettujen ajotuntien määrää voidaan vähentää silloin, kun kysymyksessä ovat erityiset vaikeissa olosuhteissa suoritettavat kuljetustehtävät. Kunkin maan asianomainen viranomainen tai elin voi määritellä nämä tehtävät ja määrätä asianomaisten kuljettajien osalta sovellettavat yhteenlaskettujen ajotuntien määrät.

VIII. Vuorokausilepo

18. Tämän suosituksen 1 ja 2 kohdissa tarkoitettujen henkilöiden vuorokausilevon pituuden tulisi olla vähintään 11 perättäistä tuntia jokaisena 24 tuntia käsittävänä ajanjaksona, joka lasketaan työpäivän alkamisesta.

19. Vuorokausilepo voidaan laskea keskimääränä kunkin maan asianomaisen viranomaisen tai elimen määrittämän ajanjakson perusteella. Vuorokausilepo ei missään tapauksessa saisi olla kahdeksaa tuntia lyhyempi.

20. Kunkin maan asianomainen viranomainen tai elin voi määrätä eri pituisia lepoaikoja sen mukaan, onko kysymyksessä matkusta-

(2) The competent authority or body in each country, taking into account particular national conditions, may authorise the period referred to in subparagraph (1) of this Paragraph to be exceeded by not more than one hour.

(3) The length of the break referred to in this Paragraph and, as appropriate, the way in which the break may be split should be determined by the competent authority or body in each country.

(4) The competent authority or body in each country may specify cases in which the provisions of this Paragraph are inapplicable because drivers have sufficient breaks as a result of stops provided for in the time-table or as a result of the intermittent nature of the work.

15. The maximum total driving time, including overtime, should exceed neither nine hours per day nor 48 hours per week.

16. The total driving times referred to in Paragraph 15 of this Recommendation may be calculated as an average over a maximum period of four weeks.

17. The total driving times referred to in Paragraph 15 of this Recommendation may be reduced in the case of transport activities carried out in particularly difficult conditions. The competent authority or body in each country may define these activities and determine the total driving times to be applied in respect of the drivers concerned.

VIII. Daily Rest

18. The daily rest of persons covered by Paragraphs 1 and 2 of this Recommendation should be at least 11 consecutive hours during any 24-hour period starting from the beginning of the working day.

19. The daily rest may be calculated as an average over periods to be determined by the competent authority or body in each country: Provided that the daily rest should in no case be less than eight hours.

20. The competent authority or body in each country may provide for daily rest periods of different duration according to whether

jiän tai tavaroiden kuljetus ja vietetäänkö lepoaika kotona vai muualla kuitenkin niin, että noudatetaan tämän suosituksen 18 ja 19 kohtien määräyksiä, jotka koskevat lepotuntien vähimmäismäärää.

21. Kunkin maan asianomainen viranomainen tai elin voi myöntää poikkeuksia tämän suosituksen 18 ja 19 kohtien määräysten soveltamisesta vuorokausilevon ja sen pitämistavan osalta, kun kysymyksessä ovat kahden kuljettajan ajoneuvot ja lauttaa tai junaa käyttävät ajoneuvot.

22. Vuorokausilevon aikana miehistöä ei pitäisi vaatia jäämään ajoneuvoon tai sen lähelle, mikäli miehistö on suorittanut tarvittavat varotoimenpiteet ajoneuvon ja sen kuorman turvallisuuden varmistamiseksi.

IX. Viikkolepo

23. Viikkolevon vähimmäispituuden tulisi olla 24 perättäistä tuntia, joita edeltää tai seuraa vuorokausilepo.

24. Viikkolevon tulisi osua, mikäli mahdollista, sunnuntaihin tai perinteisiin ja tavanomaisiin lepopäiviin, ja tietyn jakson aikana tulisi olla mahdollista viettää tämä lepoaika kotona niin monta kertaa kuin kunkin maan asianomainen viranomainen tai elin määrää.

25. Kaukoliikenteen kuljetuksissa tulisi olla mahdollista yhdistää kahden perättäisen viikon viikkolevot. Sopivissa tapauksissa kunkin maan asianomainen viranomainen tai elin voi hyväksyä näiden lepoaikojen yhdistämisen pitemmältä ajanjaksolta.

X. Poikkeukset ja ylityö

26. (1) Kunkin maan asianomainen viranomainen tai elin voi myöntää tilapäisinä poikkeuksina, kuitenkin ainoastaan siinä määrin kuin on tarpeellista välttämättömän työn suorittamista varten, pidennyksiä tämän suosituksen edellisissä kohdissa määrättyihin työaikoihin ja ajoaikoihin ja lyhennyksiä lepoaikoihin

passenger or goods transport is involved and to whether the rest is taken at home or elsewhere, on condition that the provisions of Paragraphs 18 and 19 of this Recommendation concerning the minimum number of hours are observed.

21. The competent authority or body in each country may provide for exceptions to the provisions of Paragraphs 18 and 19 of this Recommendation as regards the duration of the daily rest periods and the manner of taking such rest periods in the cases of vehicles having a crew of two drivers and of vehicles using a ferry-boat or a train.

22. During the daily rest the crew should not be required to remain in or near the vehicle if they have taken the necessary precautions to ensure the safety of the vehicle and its load.

IX. Weekly Rest

23. The minimum duration of the weekly rest should be 24 consecutive hours, preceded or followed by the daily rest.

24. The weekly rest should, as far as possible, coincide with a Sunday or with traditional and customary days of rest, and it should during a given period be possible for this rest to be spent at home a certain number of times, to be determined by the competent authority or body in each country.

25. In long-distance transport, it should be possible to cumulate weekly rest over two consecutive weeks. In appropriate cases, the competent authority or body in each country may approve the cumulation of this rest over a longer time.

X. Exceptions and Overtime

26. (1) The competent authority or body in each country may permit as temporary exceptions, but only in so far as may be necessary for the performance of indispensable work, extensions of the hours of work, extensions of the driving time and reductions in the duration of the rest periods provided for in the preceding Paragraphs of this Recommendation—

(a) tapaturmien sattuessa, ajoneuvon vaurioituessa, ennalta arvaamattomissa myöhästymistapauksissa sekä työhäiriöiden ja liikennekeskeytysten sattuessa;

(b) force majeure -tapauksissa; tai

(c) pakottavissa ja poikkeuksellisissa tapauksissa on välttämätöntä turvata yleishyödyllisten tehtävien suorittaminen.

(2) Kunkin maan asianomainen viranomainen tai elin voi myös myöntää pidennyksiä tämän suosituksen aikaisemmissa kohdissa määrättyjen työ- ja lepoaikojen pituuksiin sekä lyhennyksiä tämän suosituksen aikaisemmissa kohdissa määrättyjen lepotaukojen pituuksiin silloin, kun se on välttämätöntä, jotta miehistö pääsisi sopivaan pysähdyspaikkaan tai matkansa päätepisteeseen, tapauksesta riippuen, sillä edellytyksellä, ettei liikenneturvallisuus tästä vaarannu.

27. Kunkin maan asianomainen viranomainen tai elin voi tilapäisenä poikkeuksena myöntää luvan säännöllisen työajan ylittämiseen, kun kysymyksessä on epätavallinen työpaine.

28. Kaikki säännöllisen työajan ylittävät työtunnit on katsottavat ylityöksi, josta on maksettava korkeampi palkka tai joka on korvattava muulla kansallisen lainsäädännön, työehtosopimusten tai kansallisten olosuhteiden mukaisella tavalla.

XI. Valvontatoimenpiteet

29. Kunkin maan asianomaisen viranomaisen tai elimen tulee

(a) antaa määräykset henkilökohtaisesta tarkastuskirjasta ja sen antamishdoista, sen sisällöstä sekä tavasta, jolla kuljettajien on sitä pidettävä;

(b) määritellä menettelytapa, jota noudattaen kuljettajat ilmoittavat tämän suosituksen 26 kohdan nojalla tehtyjen työtuntien määrän ja niiden perustana olevat olosuhteet; ja

(c) määritellä menettelytapa, jota noudattaen vahvistetaan tämän suosituksen 27 kohdan nojalla tehtävien työtuntien luvallisuus, sekä niiden työtuntien luku, joille lupa voidaan myöntää kuljetustehtävien luonteesta ja työtuntien laskentatavan mukaisesti.

(a) in case of accident, breakdown, unforeseen delay, dislocation of service or interruption of traffic;

(b) in case of *force majeure*; or

(c) in case of urgent and exceptional necessity for ensuring the work of services of public utility.

(2) The competent authority or body in each country may also permit extensions of the hours of work, extensions of the driving time and reductions in the duration of the rest periods provided for in the preceding Paragraphs of this Recommendation where these are necessary to enable the crew to reach a suitable stopping place or the end of their journey, as the case may be, provided that road safety is not thereby jeopardised.

27. The competent authority or body in each country may grant authorisations for an extension of the normal hours of work, as a temporary exception, in case of abnormal pressure of work.

28. All hours worked in excess of normal hours should be considered as overtime and, as such, remunerated at a higher rate or, as prescribed by national laws or regulations, collective agreements or in any other manner consistent with national practice, otherwise compensated.

XI. Supervisory Measures

29. The competent authority or body in each country should—

(a) provide for an individual control book and prescribe the conditions of its issue, its contents and the manner in which it shall be kept by the drivers;

(b) lay down a procedure for notification of the hours worked in accordance with Paragraph 26 of this Recommendation and the circumstances justifying them; and

(c) lay down a procedure for authorising the hours that may be worked in accordance with Paragraph 27 of this Recommendation as well as the number of hours for which the authorisation may be granted, according to the nature of the transport operations and the method of calculating the hours of work.

30. Jokaisen työnantajan tulisi

(a) pitää kunkin maan asianomaisen viranomaisen tai elimen hyväksymän kaavan mukaisesti luetteloa kaikkien tässä suosituksessa tarkoitettujen ja hänen palveluksessaan olevien työntekijöiden työ- ja lepoajoista; ja

(b) asettaa tämä luettelo valvontaviranomaisten käyttöön kunkin maan asianomaisen viranomaisen tai elimen määräämällä tavalla.

31. Tämän suosituksen 29 ja 30 kohdissa tarkoitetut valvontakeinot tulisi, mikäli se on joittenkin kuljetusryhmien osalta välttämätöntä, korvata tai niitä tulisi täydentää mahdollisuuksien mukaan nykyaikaisilla menetelmillä, esimerkiksi ajopiirtureilla, kunkin maan asianomaisen viranomaisen tai elimen antamien määräysten mukaisesti.

32. Kunkin maan asianomaisen viranomaisen tai elimen tulisi määrätä

(a) perustettavaksi riittävä valvontajärjestelmä, jonka puitteissa suoritetaan tarkastuksia yrityksissä ja maanteillä; ja

(b) tämän suosituksen määräysten rikkomisesta asianmukaiset rangaistusseuraamukset.

XII. Soveltamiskeinot ja -menetelmät

33. (1) Tämän suosituksen määräyksiä voidaan soveltaa kansallisella lainsäädännöllä, työehtosopimuksilla, välimiestuomioilla tai näitä tapoja yhdessä käyttäen taikka muulla kansallisen käytännön mukaisella tavalla sen mukaan mikä tapa näyttää sopivimmalta kansallisten olosuhteiden ja kunkin kuljetusryhmän tarpeiden osalta.

(2) Niitä tämän suosituksen määräyksiä, joilla on välitön vaikutus liikenneturvallisuuteen, nimittäin niitä, jotka koskevat yhtäjaksoisen työskentelyn enimmäispituutta, ajoaikaa, vuorokausilepoa ja valvontatoimenpiteitä, olisi mieluummin sovellettava lainsäädännöllä.

30. Each employer should—

(a) keep a record, in a form approved by the competent authority or body in each country, indicating the hours of work and of rest of every person covered by this Recommendation and employed by him; and

(b) place this record at the disposal of the supervisory authorities in a manner to be determined by the competent authority or body in each country.

31. The traditional means of supervision referred to in Paragraphs 29 and 30 of this Recommendation should, if this proves to be necessary for certain categories of transport, be replaced or supplemented as far as possible by recourse to modern methods, as for instance tachographs, according to rules to be established by the competent authority or body in each country.

32. The competent authority or body in each country should make provision for—

(a) an adequate inspection system, with verification carried out in the undertaking and on the roads; and

(b) appropriate penalties in the event of breaches of the provisions giving effect to this Recommendation.

XII. Means and Methods of Application

33. (1) The provisions of this Recommendation may be applied by laws or regulations, collective agreements, arbitration awards or a combination of these methods, or in any other manner consistent with national practice which may be appropriate, account being taken of national conditions and the needs of each category of transport.

(2) The provisions of this Recommendation which have a direct bearing on road safety, namely those relating to the maximum period of continuous work, driving time, daily rest and supervisory measures, should preferably be applied by laws or regulations.

