

Skýrsla félagsmálaráðuneytisins um

65. og 66. Alþjóðavinnuálagningið í Genf 1979 og 1980.

Allsherjarþing Alþjóðavinnuálagstofnunarinnar (II.O) er haldið í Genf í júnímánuði ár hvert og stendur það um þriggja vikna skeið.

Hér skal gerð nokkur grein fyrir því helsta sem gerðist á þingum þessum árin 1979 og 1980 og samþykktir þær, sem gerðar voru birtast sem fylgiskjöl með skýrslu þessari.

Þingið 1979 sóttu um 1700 fulltrúar og ráðunautar frá 132 aðildarríkjum, en árið 1980 sendu 138 aðildarríki um 1800 manns til þings. Auk þessara fulltrúa og ráðunauta sátu þessi þing áheyrnarfulltrúar frá ýmsum stofnunum og samtökum.

Forsetar á þessum þingum voru vinnuálagráðherra Indlands, Ravindra Varma, 1979 og félagsmálaráðherra Austurríkis, Gerard Weissenberg, 1980.

Fulltrúar Íslands á fyrra þinginu voru Haraldur Kröyer sendiherra og Tómas Karlsson sendiráðunautur, en á síðara þinginu þeir Tómas Karlsson sendiráðunautur og Jón S. Ólafsson skrifstofustjóri.

Dagskrá.

Fastir liðir á dagskrá hvers þings eru þrír, en þeir eru þessir:

1. Skýrsla forstjóra.
2. Fjárhagsmálefni.
3. Skýrslur um framkvæmd samþykta og tillagna.
Auk þess voru á dagskrá þessara þinga eftirtalin mál:
4. Endurskoðun samþykktar nr. 32 um slysavarnir hafnarverkamanna (síðari umræða 1979).
5. Vinnustundir og hvíldartími við akstur (síðari umræða 1979).
6. Aldraðir verkamenn, atvinna og starfslok (1979 og 1980).
7. Alþjóðlega atvinnuálagráðstefnan (almenn umræða 1979).
8. Aukið gildi kjarasamninga (fyrri umræða 1980).
9. Jafnrétti kvenna og karla í atvinnulífinu (fyrri umræða 1980).
10. Öryggi og heilbrigði við vinnu (fyrri umræða 1980).
11. Skýrsla starfshóps um skipulagsmál ILO.

1. Skýrsla forstjóra.

Eins og árið 1978 fjölluðu skýrslur forstjóra á þessum þingum einungis um starfsemi stofnunarinnar, en um margra ára skeið hafði það verið venja að hann tæki einnig til umfjöllunar annað ákveðið málefni, sem hann teldi sérstaka ástæðu til að ræða hverju sinni. Skýrslunni 1980 fylgdu þó drög að áætlun um starfsemi og framkvæmdir Alþjóðavinnuálagstofnunarinnar á tímabilinu 1982—1987. Í þessum drögum er lögð megináhersla á baráttuna gegn fátækt í þróunarlöndunum og félagslegar framfarir í þróaðri löndum.

Undir þessum dagskrárlið fara fram almennar umræður á þinginu og tekur jafnan mikill fjöldi manna til máls í þeim.

Eru þessar umræður ekki takmarkaðar við framlagða skýrslu forstjórans heldur er einnig rætt um framvindu mála í einstökum löndum og heimshlutum.

2. Fjárhagsmálefni.

Fjármálanefnd þingsins er skipuð einum ríkisstjórnarfulltrúa frá hverju landi. Er það eina nefnd þingsins, sem fulltrúar atvinnurekenda og verkamanna eiga ekki aðild að.

Á þinginu 1979 var samþykkt fjárhagsáætlun fyrir tveggja ára tímabilið 1980—1981. Hluttur Íslands í samanlögðum framlögum aðildarríkjanna var 0,02% eða 27.171 dollarar árið 1980, en 0,03% eða 28.789 dollarar 1981.

3. Skýrslur um framkvæmd samþykktu.

Samkvæmt 7. grein þingskapa er á hverju þingi kosin nefnd til þess að fjalla um þetta dagskrármál, sem skipta má í þrjú þætti:

1. Skýrslur um fullgiltar samþykktir, sem aðildarríkin hafa sent samkvæmt 22. og 35. gr. stofnskrár ILO.
2. Upplýsingar um það hvort samþykktir eða tillögur Alþjóðavinnuálagings hafi verið lagðar fyrir löggjafa í aðildarríkjunum í samræmi við 19. grein stofnskrár ILO.
3. Skýrslur varðandi ófullgiltar samþykktir, 19. gr. 5(c) í stofnskrá ILO. Á hverju ári eru aðildarríkin krafín um slíkar skýrslur varðandi samþykktir um ákveðið efni.

Saminn er listi yfir þau ríki, sem ekki hafa fullnægt skyldum sínum í þessum efnunum og þau flokkuð eftir því hvers kyns og hve langvarandi vanræksla þeirra var.

Engar athugasemdir voru gerðar varðandi Ísland.

4. Endurskoðun samþykktar nr. 32 um slysavarnir hafnarverkamanna.

Þetta mál var til fyrri umræðu á þinginu 1978. Á þinginu 1979 fór svo fram síðari umræða og endanleg afgreiðsla í formi samþykktar og tillögu um öryggi og heilbrigði í hafnarvinnu.

Samþykktin skiptist í fimm kafla.

Fyrsti kaflinn hefur að geyma skilgreiningar á orðum og gildissviði samþykktarinnar, en hún tekur til allra starfa við lestun og losun skipa og nátengdra starfa. Tilteknar undanþágur eða frávik má þó gera í samráði við samtök hlutadeigandi verkamanna og atvinnurekenda.

Í öðrum kaflanum eru almenn ákvæði. Þar er að finna upptalningu fjölmargra atriða, sem gæta ber í því skyni að tryggja sem best öryggi hafnarverkamanna við vinnu sína. Þessi atriði varða hvers konar aðbúnað og aðstöðu á vinnustað, öryggisbúnað, fræðslu, þjálfun, eftirlit, vinnuáðferðir, heilbrigðiseftirlit o. fl. Í þessum kafla eru einnig ákvæði, sem eiga að tryggja raunhæfa framfylgju þeirra krafna, sem settar eru í þessum kafla. Lögd er áhersla á samvinnu og samráð stjórnvalda við samtök verkamanna og atvinnurekendur um þessi mál.

Þriðji kaflinn, sem er 33 greinar, fjallar um ýmsar tæknilegar aðgerðir og hefur að geyma meginefni samþykktarinnar. Þar er að finna fjölmörg og ýtarleg ákvæði sem stuðla eiga að öryggi og heilbrigði hafnarverkamanna við vinnu sína bæði í landi og um borð í skipum, svo og í ferðum til og frá vinnu. Þessi ákvæði taka til aðbúnaðar og umhverfis á vinnustað, öryggisbúnaðar og öryggisráðstafana og eftirlits.

Í fjórða kaflanum eru ákvæði um ráðstafanir, sem gera skal til þess að framfylgja ákvæðum samþykktarinnar.

Fimmti kaflinn fjallar svo um fullgildingum samþykktarinnar og gildistöku, en hún er einungis bindandi fyrir þau aðildarríki, sem látið hafa skrá fullgildingar sínar.

Þessi samþykkt kemur í stað samþykktu um sama efni frá árunum 1929 og 1932.

Aðeins tvö ríki hafa fullgilt samþykktina þ. e. Noregur og Svíþjóð.

Samþykkt þessi er prentuð hér með sem fylgiskjal I.

Þá samþykkti þingið einnig tillögu um öryggi og heilbrigði í hafnarvinnu, en í henni er að finna ábendingar til aðildarríkja í sambandi við framkvæmd samþykktarinnar, sem um ræðir hér að framan. Er tillaga þessi prentuð hér með sem fylgiskjal III.

Þá skal þess getið að þingið gerði ályktun um aukningu aðstoðar stofnunarinnar til ríkja sem vilja koma á fót stöðvum til fræðslu um öryggis- og heilbrigðismál hafnarverkamanna.

5. Vinnustundir og hvíldartími við akstur.

Árið 1939 gerði Alþjóðavinnuálagið samþykkt um þetta efni. Sú samþykkt hefur aðeins hlotið fullgildingu fjögurra ríkja. Það var því talið æskilegt að taka þetta mál fyrir að nýju og var það á dagskrá þingsins 1978 til fyrri umræðu. Á því þingi voru samþykkt drög að samþykkt og tillögu. Að fengnum athugasemdum ríkisstjórna voru þessir textar endurskoðaðir og síðan lagðir fyrir þingið 1979 til síðari umræðu og afgreiðslu. Við þessa síðari umræðu voru svo enn gerðar nokkrar breytingar og málið síðan afgreitt með samþykkt og tillögu.

Samþykktin tekur til ökumanna, sem hafa akstur með vörur eða farþega að atvinnu. Heimilt er þó að gera ýmsar undantekningar frá ákvæðum samþykktarinnar, en jafnframt er svo kveðið á, að settar skuli hæfilegar reglur um aksturstíma og hvíldartíma þeirra ökumanna, sem slíkar undanþágur taka til.

Hafa skal samráð við samtök hlutaðeigandi atvinnurekenda og starfsmanna um allar ákvarðanir sem teknar eru um atriði, sem ákvæði samþykktarinnar taka til.

Aðalregla samþykktarinnar er að ökumanni skuli ekki leyfilegt að aka lengur en 4 stundir í striklotu og að hámark aksturstíma skuli hvorki vera hærra en 9 stundir á dag né 48 stundir á viku. Eftir fimm samfelldar vinnustundir skal ökumaður eiga rétt á tilteknu vinnuhlí. Daglegur hvíldartími ökumanna skal vera a. m. k. 10 samfelldar stundir á sólarhring.

Veita mál ýmsar undanþágur frá þessum aðalreglum samþykktarinnar, en það skal eins og áður segir gert í samráði við hlutaðeigandi samtök.

Þá hefur samþykktin að geyma ákvæði um eftirlit með framkvæmd ákvæða hennar svo og venjuleg ákvæði um gildistöku, fullgildingar, uppsagnir o. fl.

Auk samþykktarinnar gerði þingið tillögu um vinnustundir og hvíldartíma við akstur. Hefur hún að geyma reglur og ábendingar, sem eru ýtarlegri en þær sem í samþykktinni greinir.

Samþykktin er prentuð hér með sem fylgiskjal II og tillagan sem fylgiskjal IV.

6. Aldraðir verkamenn, atvinna og starfslok.

Um margra ára skeið hefur ILO látið sig sérstaklega skipta málefni aldraðra verkamanna. Á vinnuálaginu 1961 var samþykkt ályktun, sem til þess var gerð að vekja athygli á þeim erfiðleikum, sem verða á vegi aldraðra verkamanna, sér í lagi vegna nýrrar tækni og breyttra starfshátta. Í ályktun þessari var bent á nauðsyn þess að aldraðir starfsmenn geti átt kost á starfsþjálfun og vinnutíma sem þeim hentar. Síðan hefur þetta mál oft borið á góma á þingum ILO svo sem 1962, 1967, 1970, 1972, 1974 og 1977, en á fundi sínum í nóvember það ár ákvað stjórn ILO að taka þetta mál á dagskrá þingsins 1979 með það fyrir augum að marka stefnu í þessum málum með setningu reglna eða ákvæða í einhverju formi.

Var mál þetta tekið til fyrri umræðu á þinginu 1979 og síðan afgreitt í formi tillögu á þinginu 1980. Um þetta form voru mjög skiptar skoðanir á báðum þingunum. Fulltrúar launafólks vildu að gerð yrði bindandi samþykkt um málið en fulltrúar atvinnurekenda og meirihluti fulltrúa ríkisstjórna voru fylgjandi tillöguforminu.

Með þessari tillögu er leitast við að vinna bug á þeim erfiðleikum sem menn verða fyrir í störfum sínum þegar starfsorkan dvínar vegna aldurs.

Vegna mjög ólíkra aðstæðna í hinum ýmsu löndum þótti ekki fært að miða við ákveðið aldurstakmark og er tillagan því látin taka til allra verkamanna, sem líklegir eru til þess að mæta erfiðleikum í atvinnu eða starfi fyrir aldurs sakir.

Í tillögunni eru aðildarríkin hvött til þess að láta aldraða verkamenn njóta jafnréttis við aðra í sambandi við atvinnu og störf og eru talin upp ýmis atriði sem einkum koma til álita í því sambandi.

Þá hefur tillagan að geyma ákvæði sem miða að því að gera öldruðum kleift að halda áfram í fyrri starfi. Meðal aðgerða í því skyni má nefna styttingu vinnutíma og breytt vinnuskilyrði þeim til hagsbóta o. fl. Einnig er þar að finna ábendingar um ýmislegt sem verða

má til þess að létta mönnum þær erfiðu breytingar, sem verða á lífi manna og kjörum er þeir fyrir aldurs sakir verða að láta af sínu ævistarfi. Fjallað er einnig um réttinn til ellilífeyris og eftirlauna.

Í síðustu grein tillögunnar segir, að gera ætti ráðstafanir til þess að kynna öldruðum verkamönnum ýtarlega réttindi þeirra og möguleika og hvetja þá til þess að færa sér þá í nyt. Tillagan er prentuð hér með sem fylgiskjal V.

7. Alþjóðlega atvinnuáráðstefnan.

Í samræmi við ályktun, sem gerð var á ILO-þinginu árið 1974 var haldin sérstök atvinnuáráðstefna í Genf árið 1976 á sama tíma og ILO-þingið. Ísland átti hvorki fulltrúa á þessari ráðstefnu né ILO-þinginu það ár.

Skýrsla um þessa ráðstefnu var lögð fyrir þingið 1979. Fóru fram almennar umræður um efni hennar, en þær verða ekki raktar hér.

8. Aukið gildi kjarasamninga.

Þetta mál var til fyrri umræðu á þinginu 1980 en til grundvallar henni lá skýrsla Alþjóðavinnuáráðsstofunnar. Í þeirri skýrslu voru drög að textum samþykktar og tillögu. Á þessum textum voru gerðar margar breytingar. Samþykkt var að taka þetta mál til annarrar umræðu og afgreiðslu á næsta þingi og verður gerð nánari grein fyrir því í skýrslu um það þing.

9. Jafnrétti kvenna og karla í atvinnulífinu.

Þetta mál var til fyrri umræðu á þinginu 1980. Alþjóðavinnuáráðsstofan hafði samið skýrslu um það, sem hafði að geyma drög að samþykkt og tillögu. Í nefndinni, sem um málið fjallaði, voru mjög skiptar skoðanir um efni og form fyrirhugaðra gjörninga, en niðurstaðan varð sú, að stefnt skyldi að því að afgreiða málið bæði í formi samþykktar og tillögu.

Mál þetta var svo tekið til síðari umræðu og afgreiðslu á þinginu 1981.

10. Öryggi og heilbrigði við vinnu.

Um þetta dagskrármál er hið sama að segja og hin tvö næstu hér að framan og verður þess nánar getið í skýrslu um þingið 1981.

11. Skipulagsmál II.O.

Í aðalatriðum eru uppbygging og skipulag ILO óbreytt frá 1945 enda þótt listinn yfir aðildarríkin hafi tekið miklum breytingum. Síðan 1964 hafa þróunarlöndin og ríki Austur-Evrópu unnið að því að fá þessu breytt. Einkum hafa síðarnefndu ríkin lagt áherslu á að fá meiri áhrif í röðum atvinnurekenda og launafólks í stjórninni. Þróunarlöndin hafa aftur á móti lagt mest áherslu á að afnema þá reglu að tíu mestu iðnadarríkin hafi föst sæti í stjórn ILO.

Árið 1974 var sett á laggirnar sérstök nefnd eða starfshópur til þess að fjalla um þessi mál, en áratuginn á undan höfðu þau verið rædd bæði á þingum stofnunarinnar og í stjórn hennar. Formennska í þessari nefnd hefur jafnan verið í höndum Norðmanna.

Störf þessarar nefndar hafa borið mikinn árangur og hún komist að niðurstöðu um veigamiklar breytingar. Á þinginu 1979 var gert ráð fyrir að nefndin gæti lokið störfum og skilað endanlegu álit og tillögum fyrir þingið 1980. Af þessu gat þó ekki orðið og var umboð nefndarinnar þá enn framlengt um eitt ár.

12. Ályktanir.

Samkvæmt þingsköpum er heimilt að leggja fram tillögur til ályktana um mál sem ekki eru á dagskrá þingsins. Slíkar tillögur verða að berast forstjóra ILO a. m. k. 15 dögum fyrir þingsetningu. Jafnan berast fleiri tillögur en unnt er að ræða og afgreiða. Í nefndinni sem þessi

mál annast á þinginu, eru því greidd atkvæði um röðun þessara tillagna. Síðan tekur nefndin þær til umræðu í þeirri röð sem úrslit atkvæðagreiðslunnar segja til um.

Fyrir þingið 1979 bárust alls fjórtán tillögur, en með samciningu tillagna um sama málefni komst sú tala niður í tólf.

Ályktananeftinni vannst aðeins tími til þess að ræða 6 þessara tillagna, en einungis fjórar þeirra hlutu endanlega afgreiðslu sem þingsályktanir.

Sú fyrst þessara ályktana er þess efnis að arabíska verði tekin upp hjá ILO í ritum og ræðum til viðbótar þeim tungumálum sem áður hafa verið notuð þar.

Önnur ályktunin felur í sér hvatningu til aðildarríkjanna um að útrýma barnavinnu og veita börnum vernd og velferð í hvívetna.

Með þriðju ályktuninni er stjórn ILO hvött til þess að fela forstjóranum að framfylgja stefnu hennar, sem miðar að bættum samskiptum á vinnumarkaðnum. Bent er á að veigamest í þessu máli sé að tryggja aðilum vinnumarkaðarins óskorað félagafrelsi og að samtök þeirra geti haft raunhæf áhrif á mótun og framkvæmd mála í samvinnu við stjórnvöld t. d. með aðild að samstarfsnefnd skipuðum fulltrúum þessara þriggja aðila.

Fjórdða ályktunin er gerð af tilefni alþjóðaárs fatlaðra og felast í henni fyrirmæli um aðgerðir af hálfu ILO í því sambandi og tilmæli um að við fyrstu hentugleika taki þingið til endurskoðunar tillögu frá 1955 um endurþjálfun fatlaðra.

Fyrir þingið 1980 höfðu borist 17 tillögur til þingsályktana, en ekki vannst tími til að ræða nema þrjár þeirra.

Fyrsta tillagan var borin fram af fulltrúum arabaríkja. Í henni er lýst áhyggjum vegna ísraelsks landnáms í Palestínu og á hernumdum arabískum landsvæðum og þeirra efnahagslegu og félagslegu afleiðinga, sem þessu landnámi fylgja og skerða stórlega réttindi arabísku verkafólks. Harmað er landnám ísraelska á þessum landsvæðum, sem þeir hafa hersetið síðan í júní 1967. Öll ríki eru hvött til þess að veita ekki Ísrael neina þá aðstoð, sem notuð yrði í sambandi við umrætt landnám. Stjórn ILO er beðin að veita arabískum borgurum á þessum landsvæðum alla mögulega aðstoð og forstjórinn er beðinn að gefa þinginu árlega skýrslu um stöðu arabískra verkamanna á umræddum svæðum.

Tillaga þessi olli miklum og hörðum deilum, en hún var að lokum samþykkt með mjög naumum meirihluta í leynilegri atkvæðagreiðslu.

Önnur tillagan varðaði Zimbabve, sem á þessu þingi gerðist aðili að ILO. Í þessari tillögu er farið viðurkenningarorðum um aðstoð, sem ILO hafði þegar veitt þessu ríki og lögd áhersla á framhald slíkrar aðstoðar einkum á sviði starfsfræðslu og starfsþjálfunar. Þessi tillaga var samþykkt einróma.

Þriðja tillagan var einnig samþykkt einróma. Hún felur í sér stefnumörkun í málefnum landbúnaðarfólks og miðar að bættum kjörum þess, betri menntun, félagafrelsi og jafnrétti, svo og að útrýmingu fátæktar, næringarskorts og atvinnuleysis.

13. Aðskilnaðarstefna Suður-Afríku.

Árið 1964 samþykkti ILO yfirlýsingu varðandi aðskilnaðarstefnu Suður-Afríku og var forstjóra falið að fylgjast með ástandinu þar í landi að því er vinnumál varðar og gefa þinginu árlega skýrslu um málið ásamt tillögum um ráðstafanir, sem stuðlað gætu að afnámi þess misréttis, sem umræddri stjórnarstefnu fylgir.

Í samræmi við þessa yfirlýsingu hefur forstjórinn lagt fyrir hvert ársþing ILO skýrslu um þetta mál, en á þinginu 1980 var í fyrsta sinn skipuð sérstök þingnefnd til þess að fjalla um málið.

Í tillögu, sem þingið samþykkti er ILO falið að endurskoða yfirlýsinguna frá 1964 og kveðja innan árs til alþjóðlegs fundar með þátttöku ríkisstjórna, atvinnurekenda og launþega til þess að móta alþjóðlega áætlun um framkvæmdir í þessu máli.

Fylgiskjal I.**Samþykkt nr. 152 um öryggi og heilbrigði í hafnarvinnu.**

Allsherjarþing Alþjóðavinnumálastofnunarinnar, er kom saman til 65. þingsetu sinnar í Genf 6. júní 1979 eftir kvaðningu stjórnar Alþjóðavinnumálaskrifstofunnar,

minnst ákvæða gildandi alþjóðavinnumálasamþykkt og tillagna, sem þetta mál varða og þá einkum Samþykktar frá 1929 um að þyngd skuli letruð á þunga hluti, sem fluttir eru með skipum, Samþykktar frá 1963 um öryggisbúnað véla og Samþykktar frá 1977 um verndun verkamanna gegn hættu frá loftmengun, hávaða og titringi á vinnustað,

hefur samþykkt ákveðnar ábendingar um endurskoðun Samþykktar nr. 32 frá 1932 um slysavarnir hafnarverkamanna, en það er fjórða mál á dagskrá þessa þings, og

þar sem þingið hefur ákveðið að þessar ábendingar skuli gerðar í formi alþjóðasamþykktar, gerir það í dag, hinn 25. júní 1979 eftirfarandi samþykkt, sem nefnist Samþykkt um öryggi og heilbrigði í hafnarvinnu:

I. KAFLI
Gildissvið og skilgreiningar.

1. gr.

Í þessari samþykkt tekur orðið „hafnarvinna“ til allra starfa við lestun og losun hvaða skips sem er, svo og hvers konar nátengdra starfa. Skilgreining slíkra starfa skal byggjast á lögum eða venju í landinu. Samtök hlutaðeigandi atvinnurekenda og verkamanna skulu höfð með í ráðum eða taka á annan hátt þátt í gerð og endurskoðun þessarar skilgreiningar.

2. gr.

1. Sérhvert aðildarríki getur veitt undanþágur eða leyft að vikið sé frá ákvæðum þessarar samþykktar að því er tekur til hafnarvinnu á stöðum þar sem einungis er óregluleg umferð smárra skipa, svo og að því er tekur til hafnarvinnu í sambandi við fiskiskip eða sérstaka flokka þeirra, að því tilskildu:
 - a. að gætt sé öryggis við vinnu;
 - b. að hlutaðeigandi stjórnvald sé þess fullvisst, að höfðu samráði við samtök hlutaðeigandi atvinnurekenda og verkamanna, að eðlilegt sé í öllu tilliti að veita slíkar undanþágur eða frávik.
2. Einstökum kröfum í III. kafla má breyta ef hlutaðeigandi stjórnvald er þess fullvisst, að höfðu samráði við samtök hlutaðeigandi atvinnurekenda og verkamanna, að breytingarnar veiti samsvarandi kosti og að verndin, sem veitt er, sé í heild ekki lakari en vera myndi ef ákvæðum þessarar samþykktar væri beitt að fullu.
3. Allar undanþágur og frávik, sem veitt eru samkvæmt 1. málsgrein þessarar greinar og allar verulegar breytingar, sem gerðar eru samkvæmt 2. málsgrein þessarar greinar, svo og ástæður til þeirra, skal tilgreina í skýrslum um framkvæmd samþykktarinnar, sem gefnar eru samkvæmt 22. grein stofnskrár Alþjóðavinnumálastofnunarinnar.

3. gr.

Í þessari samþykkt

- a. tákna orðið „verkamaður“ sérhvern mann, sem stundar hafnarvinnu;
- b. tákna orðin „fullfær maður“ mann, sem hefur þá þekkingu og reynslu, sem krafist er til þess að inna af hendi sérstakt starf eða störf og viðurkenndur er sem slíkur af hlutaðeigandi stjórnvaldi;

- c. tákna orðin „ábyrgur maður“ mann, sem atvinnurekandinn, skipstjórinn eða eigandi tækja, eftir því sem við kann að eiga, hefur falið að bera ábyrgð á sérstöku starfi eða störfum og hefur næga þekkingu og reynslu og nauðsynlegt vald til þess að að starfið eða störfín séu innt af hendi á réttan hátt;
- d. tákna orðin „tilnefndur maður“ mann, sem avinnurekandinn, skipstjórinn eða ábyrgur maður hefur tilnefnt til þess að inna af hendi sérstakt starf eða störf og hefur nauðsynlega tæknilega þekkingu og reynslu;
- e. tekur orðið „lyftitæki“ til allra fastra og færanlegra tækja til tilfæringar á farmi, þar með taldir véldrifnir bryggjukranar, sem notuð er í landi eða á skipsfjöllum til þess að hengja upp hlöss, lyfta þeim eða slaka eða flytja þau til meðan þau hanga eða þeim er lyft;
- f. tekur orðið „tengibúnaður“ til sérhvers búnaðar sem notaður er til þess að tengja hláss við lyftitæki, en er ekki fastur hluti lyftitækisins eða hlássins;
- g. tekur orðið „aðgangur“ einnig til útgangs;
- h. tekur orðið „skip“ til alls konar skipa, báta, pramma, uppskipunarbáta eða svifnökkva, að undanskildum herskipum.

II. KAFLI Almenn ákvæði.

4. gr.

1. Lög eða reglugerðir skulu mæla fyrir um að ráðstafanir í samræmi við III. kafla þessarar samþykktar séu gerðar varðandi hafnarvinnu til þess
 - a. að sjá fyrir og viðhalda vinnustöðum, búnaði og vinnuaðferðum, er séu öruggar og án hættu á heilsutjóni;
 - b. að sjá fyrir og viðhalda öruggum aðgangi að sérhverjum vinnustað;
 - c. að veita þær upplýsingar, þjálfun og eftirlit, sem þörf er á til þess að vernda verkamennina gegn hættu á slysum eða heilsutjóni í starfi eða sem afleiðingu þess;
 - d. að láta verkamönnum í té hvers konar persónulegan varnarbúnað og varnarklæðnað og slysavarnabúnað, sem með sanngirni má krefjast þar sem ekki er unnt með öðrum hætti að veita tilhlýðilega vernd gegn hættu á slysum eða heilsutjóni;
 - e. að sjá fyrir og viðhalda hæfilegum og nægilegum búnaði og aðstöðu til hjálpar í viðlögum og björgunar;
 - f. að gera og efla ráðstafanir til þess að fást við hvers konar hættu, sem að kann að stöðja.
2. Þær ráðstafanir, sem gerðar eru samkvæmt þessari samþykkt, skulu varða:
 - a. almennar kröfur um byggingu, búnað og viðhald hafnarmannvirkja og annarra staða þar sem hafnarvinna er unnin;
 - b. varnir gegn eldhættu og sprengihættu;
 - c. öryggi aðgangs að skipum, lestum, vinnupöllum, áhöldum og lyftitækjum;
 - d. flutning verkamanna;
 - e. opnun og lokun lestaropa, öryggi á lestarhlutum og vinnu í lestum;
 - f. byggingu, viðhald og notkun lyftitækja og annars búnaðar til meðhöndlunar farms;
 - g. byggingu, viðhald og notkun vinnupalla;
 - h. uppsetningu og notkun skipsbóma;
 - i. prófun, skoðun, eftirlit og vottorðsgjöf, eftir því sem við á um lyftitæki, tengibúnað, þar með talið keðjur og kaðlar, svo og stroffur og annar búnaður, sem ómissandi er við lyftingu eða slökun á hlási;
 - j. meðhöndlun mismunandi tegundar farms;
 - k. stöflun og geymslu á vöru;

- l. hættuleg efni og aðrar hættur á vinnustað;
 - m. persónulegan varnarbúnað og varnarklæðnað;
 - n. hrcinlætis- og baðherbergi og önnur þægindi;
 - o. lækniseftirlit;
 - p. búnað til hjálpar í viðlögum og hjörgunar;
 - q. skipulagningu öryggis- og heilbrigðismála;
 - r. þjálfun verkamanna;
 - s. tilkynningar um atvinnusjúkdóma og slys og rannsóknir á þeim.
3. Raunhæfa framfylgju þeirra krafna, sem settar eru samkvæmt 1. málsgrein þessarar greinar skal tryggja eða treysta með tæknilegum stöðlum eða framkvæmdareglum, sem hlotið hafi viðurkenningu frá hlutaðeigandi stjórnvaldi eða með öðrum hætti, sem við á og samrýmist landsvenju og aðstæðum.

5. gr.

1. Með lögum eða reglugerðum skal ábyrgð á þeim ráðstöfunum, sem um ræðir í 1. málsgrein 4. greinar þessarar samþykktar, lögð á herðar viðkomandi manna, atvinnurekenda, eigenda, skipstjóra eða annarra manna eftir því sem við á.
2. Jafnan þegar tveir eða fleiri atvinnurekendur eru með starfrækslu samtímis á sama vinnustað skal þeim skylt að vinna saman í því skyni að fullnægja settum reglum án skerðingar á ábyrgð hvers atvinnurekanda á heilbrigði og öryggi starfsmanna sinna. Þar sem það þykir henta skal hlutaðeigandi stjórnvald setja almennar reglur um þessa samvinnu.

6. gr.

1. Settar skulu reglur um að verkamenn:
 - a. megi hvorki án gildirar ástæðu skipta sér af notkun né misnota néns konar öryggistæki eða búnað, sem látinn er í té þeim sjálfum eða öðrum til verndar;
 - b. gæti vel eigin öryggis og öryggis annarra manna, sem athafnir þeirra eða vanræksla við vinnu getur bitnað á;
 - c. skýri næsta yfirmanni sínum tafarlaust frá ástandi, sem þeir hafa ástæðu til að ætla að gæti haft í för með sér hættu og þeir geta ekki lagfært sjálfir, svo að lagfæring geti farið fram.
2. Á sérhverjum vinnustað skulu verkamenn hafa rétt til þess að taka þátt í að tryggja öryggi við vinnu að svo miklu leyti sem þeir hafa stjórn á búnaði eða starfsaðferðum og til þess að láta í ljós álit sitt á viðteknum starfsháttum að því er öryggi varðar. Að svo miklu leyti sem það samrýmist landslögum og venju skal þessum rétti framfylgt fyrir milligöngu öryggis- og heilbrigðisnefnda þar sem slíkar nefndir hafa verið stofnaðar í samræmi við 37. grein þessarar samþykktar.

7. gr.

1. Við framkvæmd ákvæða þessarar samþykktar að lögum, reglugerðum eða öðrum hætti, sem hæfir venju og aðstæðum í landinu, skal hlutaðeigandi stjórnvald starfa í samráði við samtök hlutaðeigandi atvinnurekenda og verkamanna.
2. Gerðar skulu ráðstafanir til náins samstarfs milli atvinnurekenda og verkamanna eða fulltrúa þeirra um framkvæmd þeirra ráðstafana, sem um ræðir í 1. málsgrein 4. greinar þessarar samþykktar.

III. KAFLI Tæknilegar aðgerðir.

8. gr.

Jafnan þegar vinnustaður er orðinn óöruggur eða hættu er á slysum eða heilsutjóni, skulu gerðar raunhæfar ráðstafanir (með því að afgangi, setja upp veifur eða með öðrum viðeigandi hætti þar á meðal stöðvun vinnu ef nauðsyn krefur) til þess að vernda verkamennina þar til vinnustaðurinn hefur verið gerður öruggur á ný.

9. gr.

1. Allir vinnustaðir þar sem hafnarvinna fer fram og allar aðgönguleiðir að þeim skulu nægilega lýstir.
2. Sérhver hindrun, sem getur verið hættuleg við tilfærslu lyftitækja, ökutækja eða manna, skal vera vel og greinilega merkt og nægilega lýst þar sem þess gerist þörf, ef ekki er af hagsýnum ástæðum unnt að fjarlægja hana.

10. gr.

1. Öll svæði, sem notuð eru til umferðar ökutækja eða stöflunar vara eða efna, skulu til þess hæf og þeim vel við haldið.
2. Þegar vörum eða efnum er stafað eða raðað, eða þau tekin úr stöflum eða röðum skal það gert á öruggan og skipulegan hátt og tillit tekið til þess hvers konar vörur eða efni um er að ræða og hvernig um er búið.

11. gr.

1. Skilja skal eftir ganga nægilega rúmgóða til öruggrar umferðar fyrir ökutæki og tæki til meðhöndlunar á vörum.
2. Þar sem þörf gerist og því verður við komið skulu vera sérstakir gangar fyrir fógangendur. Slíkir gangar skulu vera hæfilega rúmír og eftir því sem við verður komið skulu þeirra aðskildir frá göngum sem ökutæki fara um.

12. gr.

Séð skal fyrir og við haldið viðeigandi og nægilegum búnaði til eldvarna til notkunar þar sem hafnarvinna fer fram.

13. gr.

1. Allir hættulegir vélahlutar skulu varðir á raunhæfan hátt, nema þeir séu þannig staðsettir eða þeirrar gerðar að þeir séu eins öruggir og væru þeir varðir á raunhæfan hátt.
2. Gerðar skulu raunhæfar ráðstafanir til þess að unnt sé að rjúfa þegar í stað orkuflutning til hverrar þeirrar vélar sem nauðsynlegt er að stöðva þegar hættu ber að höndum.
3. Þegar inna þarf af hendi hreinsun, viðhald eða viðgerð á vélum og starfið getur haft í för með sér hættu fyrir einhvern mann, skulu vélarnar stöðvaðar áður en það starf hefst og viðeigandi ráðstafanir skulu gerðar til tryggingar því að ekki sé unnt að setja þær í gang aftur fyrr en verkinu er lokið. Þó getur ábyrgur maður sett vélarnar í gang aftur til þess að framkvæma prófanir og stillingar, sem ekki er unnt að gera nema vélarnar séu í gangi.
4. Einungis tilnefndum manni er heimilt:
 - a. að fjarlægja öryggishlíf, þegar það er nauðsynlegt vegna starfsins, sem verið er að inna af hendi;

- b. fjarlægja öryggisbúnað eða gera hann óvirkan vegna hreinsunar, stillingar eða viðgerðar.
- 5. Ef öryggishlíf er fjarlægð skal gæta viðeigandi varúðar og hlífín sett aftur á sinn stað svo fljótt sem unnt er.
- 6. Ef öryggisbúnaður er fjarlægður eða gerður óvirkur skal hann settur aftur á sinn stað eða gerður virkur á ný svo fljótt sem við verður komið og ráðstafanir skulu gerðar til tryggingar því að tæki þau, sem um er að ræða, sé ekki unnt að nota eða setja óvart í gang fyrr en öryggisbúnaðurinn hefur verið settur aftur á sinn stað eða gerður virkur á ný.
- 7. Að því er tekur til þessarar greinar tekur orðið „vélar“ til hvers konar lyftitækja, aflknúinna lestarhlera eða vélknúins búnaðar.

14. gr.

Öll raftæki og raflagnir skal hanna, setja upp, nota og viðhalda þannig að komið sé í veg fyrir hættu og gætt þeirra reglna, sem hlutadeigandi stjórnvald hefur viðurkennt.

15. gr.

Þegar skip er lestað eða losað við hafnarbakka eða hlið annars skips skal sjá til þess að hæfilegur og öruggur aðgangur sé að skipinu og hann sé vel frá genginn og öruggur.

16. gr.

- 1. Þegar flytja verður verkamenn sjóleiðis til skips eða frá því eða öðrum stað sjóleiðis, skal gera ráðstafanir til þess að tryggja öryggi þeirra er þeir fara um borð, meðan á flutningi stendur og er þeir fara frá borði. Kveða skal á um hvaða skilyrði farkostir þurfa að uppfylla sem notaðir eru í þessu skyni.
- 2. Þegar flytja verður verkamenn til eða frá vinnustað á landi, skulu þau farartæki, sem atvinnurekandinn lætur í té, vera örugg.

17. gr.

- 1. Aðgangur að skipslest eða farmþilfari skal vera:
 - a. um fastan stiga, eða, þar sem því verður ekki við komið, um fastar tröppur, þrep eða inngreipt stig af hæfilegri stærð, styrkleika og gerð; eða
 - b. með öðrum hætti, sem hlutadeigandi stjórnvald samþykkir.
- 2. Að svo miklu leyti, sem því verður með góðu móti við komið, ætti aðgangur sá, sem um ræðir í þessari grein, að vera aðskilinn frá lestaropi.
- 3. Verkamenn skulu ekki nota, né til þess ætlast að þeir noti, aðrar aðkomuleiðir að lest eða farmþilfari en þær, sem um ræðir í þessari grein.

18. gr.

- 1. Ekki skal nota neinn lestarhlera eða bita nema hann sé traustlega gerður, nægilega sterkur til sinna nota og vel við haldið.
- 2. Lestarhlerar, sem hreyfðir eru með lyftitækjum, skulu vera með handhægum festingum til þess að tengja við stroffur eða annan lyftibúnað.
- 3. Þegar ekki er hægt að víxla lestarhlerum eða bitum skulu þeir greinilega merktir til þess að sýna á hvaða lestaropi þeir skuli vera og hvar í röð.
- 4. Einungis tilnefndum manni (skipsmanni ef því verður við komið) skal heimilt að opna eða loka lestaropum með aflknúnum lestarhlerum. Lestarop skal ekki opna né loka meðan nokkrum manni getur stafað hættu af því.
- 5. Ákvæði 4. málsgreinar þessarar greinar skulu gilda að breyttu breytanda (mutatis mutandis), um aflknúinn búnað á skipi svo sem hurðir á skipsskrokk, palla, hreyfanleg bílaþilför eða svipaðan búnað.

19. gr.

1. Viðeigandi ráðstafanir skulu gerðar til varnar við op á þillförum þar sem verkamenn þurfa að vinna og verkamenn eða flutningstæki gætu fallið niður um.
2. Sérhverju lestaropi, sem ekki er með nægilega hárrí og styrkri umgerð skal lokað eða varnarhlífar þess settar á aftur þegar lokið er notkun þess, nema þegar stutt hlé verður á vinnu. Ábyrgum manni skal falið að gæta þess að þessum reglum sé fylgt.

20. gr.

1. Allar nauðsynlegar ráðstafanir skulu gerðar til þess að tryggja öryggi verkamanna, sem verða að vera í lest eða á farmþilfari skips þegar vélknúin ökutæki eru notuð í þeirri lest eða lestun eða afferming fer fram með vélknúnum tækjum.
2. Lestahlera og bita má ekki taka af eða setja á meðan unnið er undir lestaropinum. Áður en lestun eða losun hefst skal fjarlægja sérhvern lestarhlera og bita sem ekki er öruggt að haldist í skorðum.
3. Séð skal fyrir nægilegri loftræstingu í lest eða á farmþilfari með hringrás fersks lofts til þess að varna heilsutjóni af útblæstri véla eða af öðrum sökum.
4. Viðeigandi ráðstafanir, þar á meðal öruggar undanþakmuleiðir, skulu gerðar til öryggis fyrir menn við lestun eða losun stykkjavöru í lest eða á milliþilfari eða þegar verkamaður verður að vinna í geymum eða hólfum um þjörð í skipum.

21. gr.

Sérhvert lyftitæki, hvers konar tengibúnaður og allar stroffur eða lyftibúnaður, sem er nátengdur vöruhlassi skal:

- a. vera vel hannað og byggt, nægilega sterkt til þeirra nota, sem það er ætlað, vel við haldið og í góðu ástandi og að því er varðar lyftitæki skal þeim vel fyrir komið eftir því sem nauðsyn krefur;
- b. nota á öruggan og réttan hátt og sér í lagi má ekki leggja á þessa hluti meiri þunga en öryggi leyfir nema til prófunar, sem mælt er fyrir um og undir stjórn fullfærs manns.

22. gr.

1. Öll lyftitæki og allur lyftibúnaður skal prófaður samkvæmt lögum eða reglugerðum af fullfærum manni áður en það er tekið í notkun í fyrstu og eftir sérhverja verulega breytingu eða viðgerð á nokkrum hluta búnaðarins, sem getur haft áhrif á öryggi hans.
2. Lyftitæki, sem eru hluti af búnaði skips skal endurprófa að minnsta kosti á fimm ára fresti.
3. Lyftitæki í landi skulu endurprófuð á þeim tímum sem hlutaðeigandi stjórnvald ákveður.
4. Að lokinni hverri prófun á lyftitækjum eða tengibúnaði, sem gerð er samkvæmt þessari grein skal sá, sem prófunina gerir, kanna tækin eða búnaðinn rækilega og gefa vottorð um það.

23. gr.

1. Auk þess, sem krafist er í 22. grein, skal fullfær maður skoða öll lyftitæki og tengibúnað rækilega með vissu millibili og gefa um það vottorð. Slíkar skoðanir skulu fara fram að minnsta kosti einu sinni á hverjum 12 mánuðum.
2. Að því er tekur til ákvæða í 4. málsgrein 22. greinar og 1. málsgrein þessarar greinar er með rækilegri skoðun átt við nákvæma skoðun fullfærs manns, en til viðbótar henni komi, ef nauðsyn krefur, aðrar viðeigandi aðferðir til þess að komast að ábyggilegri niðurstöðu um öryggi skoðaðra tækja eða einstakra hluta tengibúnaðar.

24. gr.

1. Allan tengibúnað skal kanna fyrir notkun. Stroffur, sem eru slitnar eða úr sér gengnar má ekki endurnota. Þegar vörur eru fyrirfram settar í stroffur skulu stroffurnar skoðaðar svo oft sem það með góðu móti er unnt.

2. Að því er tekur til 1. málsgreinar þessarar greinar er með skoðun átt við sjónarskoðun ábyrgs manns, sem framkvæmd er til þess að skera úr um það hvort tæki eða stroffur séu örugg í notkun að svo miklu leyti sem það er unnt með þessum hætti.

25. gr.

1. Í landi eða um borð í skipi, eftir því sem við á, skal varðveita staðfesta skýrslu sem við fyrstu sýn (prima facie) sanni á ótvíræðan hátt að viðkomandi lyftitæki og tengibúnaður sé í fullnægjandi og öruggu ástandi. Í þessum skýrslum skal tilgreina þá hámarksþyngd, sem öruggt er að lyfta svo og dagsetningu og niðurstöðu prófana, skoðana og rannsókna, sem um ræðir í 22., 23. og 24. grein þessarar samþykktar. Að því er varðar skoðanir, sem um getur í 1. málsgrein 24. greinar þessarar samþykktar þarf þó aðeins að gera slíka skýrslu ef skoðunin leiðir galla í ljós.
2. Halda skal skrá yfir lyftitæki og tengibúnað í því formi sem hlutaðeigandi stjórnvald ákveður með tilliti til þeirrar fyrirmyndar sem Alþjóðavinnuáskrifstofan mælir með.
3. Skráin skal hafa að geyma vottorð, sem veitt eru eða viðurkennd gild af hlutaðeigandi stjórnvaldi, eða staðfest afrit af þessum vottorðum í því formi sem hlutaðeigandi stjórnvald ákveður og sé tekið tillit til þeirra fyrirmýnda sem Alþjóðavinnuáskrifstofan mælir með varðandi prófun, rækilega rannsókn og könnun á lyftitækjum og tengibúnaði, eftir því sem við kann að eiga.

26. gr.

1. Í því skyni að tryggja gagnkvæma viðurkenningu á þeim ráðstöfunum, sem aðildarríki, er fullgilt hafa þessa samþykkt, gera í sambandi við prófun, gagngera könnun, skoðun og viðurkenningu á lyftitækjum og tengibúnaði, sem er hluti af búnaði skips og tilheyrandi skrám:
 - a. skal hlutaðeigandi stjórnvald í sérhverju ríki, sem fullgilt hefur þessa samþykkt, tilnefna eða á annan hátt viðurkenna fullfæra menn, eða innlendir eða alþjóðlegar stofnanir, til þess að framkvæma prófanir og/eða gagngerar kannanir og skyld störf við skilyrði, sem tryggja að framhald á tilnefningu eða viðurkenningu byggist á fullnægjandi framkvæmd þessa hlutverks;
 - b. aðildarríki, sem hafa fullgilt samþykktina, skulu samþykkja eða viðurkenna þá sem tilnefndir eru eða á annan hátt viðurkenndir samkvæmt staflið a í þessari grein, eða gera gagnkvæmt samkomulag varðandi slíkt samþykki eða viðurkenningu. Í báðum tilvikum skal samþykki eða viðurkenning háð skilyrðum sem hafi það í för með sér að framhald þeirra byggist á fullnægjandi framkvæmdum.
2. Engin lyftitæki, tengibúnaður, eða annar búnaður til meðferðar farms skal notaður ef:
 - a. hlutaðeigandi stjórnvald telur ekki sannað með vottorði um prófun eða skoðun eða staðfestri skýrslu, eftir því sem við á, að hin nauðsynlega prófun, skoðun eða eftirlit hafi verið framkvæmd í samræmi við ákvæði þessarar samþykktar; eða
 - b. búnaðurinn er ekki öruggur í notkun að áliti hlutaðeigandi stjórnvalds.
3. Eigi skal beita 2. málsgrein þessarar greinar þannig að lestun eða losun skips tefjist af þeim sökum þegar notuð eru tæki sem hlutaðeigandi stjórnvöld telja fullnægjandi.

27. gr.

1. Öll lyftitæki (önnur en lestarbómur skips) sem eru gefin upp fyrir ákveðið burðarþol og allur tengibúnaður skal greinilega merktur öruggu burðarþoli með áltrun eða með öðrum viðeigandi hætti ef því verður ekki við komið.
2. Sérhver lyftitæki (önnur en lestarbómur skips), sem gefin eru upp fyrir meira en eitt burðarþol, skulu vera með hjálpartækjum, sem geri stjórnanda fært að ákvarða hvað sé öruggt álag við mismunandi aðstæður við notkun.

3. Allar lestarbómur á skipum (aðrar en skipskranar) skulu greinilega merktar með öruggu burðarþoli þeirra í notkun
 - a. þegar lyft er með einni bómu;
 - b. þegar notuð er aukablökk;
 - c. þegar bómur eru samtengdar og notaðar á ýmsa vegu við lyftingar.

28. gr.

Í sérhverju skipi skal vera uppdráttur af reiðabúnaði og aðrar viðeigandi upplýsingar, sem nauðsynlegar eru fyrir öruggan frágang á bómum og tilheyrandi búnaði.

29. gr.

Bretti og aðrir hlutir, sem hafðir eru undir vörur, skulu traustlega gerðir, nægilega sterkir og lausir við sýnilega galla, sem skert gætu öryggi við notkun þeirra.

30. gr.

Vörum skal ekki lyfta né slaka nema þær séu í stroffum eða á annan tryggan hátt tengdar við lyftitæki.

31. gr.

1. Sérhver geymslustöð fyrir vörugáma skal vera þannig skipulögð og starfrækt að gætt sé öryggis verkamannanna svo sem unnt er.
2. Þegar skip flytja gáma skal gera ráðstafanir til að tryggja öryggi verkamanna við að festa og leysa gámana.

32. gr.

1. Allur hættulegur farmur skal undirbúinn, merktur, meðhöndlaður, settur í geymslu eða honum staflað í samræmi við gildandi kröfur í alþjóðlegum reglum um flutning á hættulegum varningi sjóðleiðis og þær reglur, sem sérstaklega varða meðhöndlun hættulegs varnings í höfnum.
2. Hættuleg efni skulu ekki meðhöndluð, sett í geymslu eða þeim staflað nema þau séu umbúin og merkt í samræmi við alþjóðlegar reglur um flutning slíkra efna.
3. Ef geymar eða gámar með hættulegum efnum eru brotnir eða skemmdir, svo að hættulegt sé, skal hafnarvinna, önnur en sú sem nauðsynleg er til að afstýra hættunni, stöðvuð á því svæði, sem um er að tefla, og verkamennirnir fluttir á öruggan stað þar til hættan er liðin hjá.
4. Viðeigandi ráðstafanir skulu gerðar til varnar því að verkamenn séu í hættu frá eitruðum eða hættulegum efnum, súrefnisskortri eða eldfimum lofttegundum.
5. Þegar verkamenn verða að fara inn í lokað rými þar sem hætta er á að séu eitruð eða hættuleg efni eða hætta er á súrefnisskortri, skal gera viðeigandi ráðstafanir til þess að koma í veg fyrir slysum eða heilsutjón.

33. gr.

Gera skal viðeigandi ráðstafanir til þess að vernda verkamenn fyrir skaðlegum hávaða á vinnustað.

34. gr.

1. Þegar ekki er unnt að tryggja nægilega vernd gegn hættu á slysum eða heilsutjóni á annan hátt, skal láta verkamönnum í té og þeim gert skylt að nota á réttan hátt þann persónulegan varnarbúnað og hlífðarfatnað sem eðlileg þörf er á við vinnu þeirra.
2. Verkamönnum skal skylt að varðveita vel þennan persónulega varnarbúnað og hlífðarfatnað.
3. Persónulegum varnarbúnaði og hlífðarfatnaði skal atvinnurekandinn halda vel við.

35. gr.

Þegar slys ber að höndum skulu viðeigandi hjálpartæki og þjálfað starfslíð vera til taks til þess að hjarga manni úr hættu, veita hjálp í viðlögum og til þess að flytja slasaða menn eftir því sem við verður komið, án frekari hættu fyrir þá.

36. gr.

1. Með lögum, reglugerðum eða með öðrum viðeigandi aðferðum samkvæmt venju og aðstæðum í landinu og að höfðu samráði við samtök hlutadeigandi atvinnurekanda og verkamanna skal sérhvertt aðildarríki ákvarða:
 - a. hvaða hættur í starfi gefi tilefni til læknisskoðunar við byrjun starfs eða á vissum fresti eða hvorutveggja;
 - b. þann hámarkstíma, sem líða má milli læknisskoðana, með fullu tilliti til eðlis og stigs hættunnar og hinna sérstöku aðstæðna;
 - c. hversu víðtækar hinar sérstöku rannsóknir, sem taldar eru nauðsynlegar, skulu vera að því er varðar verkamenn, sem eru í sérstakri hættu á heilsutjóni í starfi;
 - d. viðeigandi heilbrigðisþjónustu fyrir verkamenn.
2. Allar læknisskoðanir og rannsóknir, sem gerðar eru samkvæmt 1. málsgrein þessarar greinar skulu vera verkamanninum að kostnaðarlausu.
3. Skýrslur um læknisskoðanir og rannsóknir skulu vera trúnaðarmál.

37. gr.

1. Öryggis- og heilbrigðisnefndir með fulltrúum atvinnurekanda og verkamanna skulu skipaðir í sérhverri höfn þar sem er verulegur fjöldi verkamanna. Slíkar nefndir skal einnig skipa í öðrum höfnum eftir þörfum.
2. Skipun, samsetning og hlutverk slíkra nefnda skal ákvarða með lögum eða reglugerðum eða á annan viðeigandi hátt í samræmi við venju og aðstæður í landinu að höfðu samráði við samtök hlutadeigandi atvinnurekanda og verkamanna og með tilliti til aðstæðna á hverjum stað.

38. gr.

1. Engan verkamann má setja til starfa í hafnarvinnu nema hann hafi fengið nægilegar leiðbeiningar eða þjálfun varðandi mögulegar hættur sem starfi hans fylgja og helstu varúðarráðsáfanir, sem gera skal.
2. Lyftitækjum eða öðrum búnaði til meðhöndlunar á farmi skal einungis stjórnað af mönnum, sem eru að minnsta kosti 18 ára að aldri og hafa til að bera nauðsynlega hæfni og reynslu eða manni, sem er í þjálfun og undir traustu eftirliti.

39. gr.

Til þess að stuðla að vörnum gegn vinnuslysum og sjúkdómum skal gera ráðstafanir til þess að tryggja að þau séu tilkynnt hlutadeigandi stjórnvaldi og rannsókuð ef nauðsyn krefur.

40. gr.

Í samræmi við lög eða reglugerðir eða landsvenju skulu á hverju hafnarsvæði vera nægilega margir viðeigandi snyrti- og baðklefar og þeim vel við haldið. Þeir skulu vera í hæfilegri fjarlægð frá vinnustað þar sem því verður við komið.

IV. KAFLI
Framkvæmd.

41. gr.

Hvert það aðildarríki, sem fullgildir þessa samþykkt, skal

- a. tiltaka skyldur manna og stofnana í tengslum við hafnarvinnu að því er varða öryggi og heilbrigði í starfi;
- b. gera nauðsynlegar ráðstafanir til þess að framfylgja ákvæðum samþykktarinnar þ. á. m. setja viðeigandi viðurlög;
- c. láta í té viðeigandi eftirlitsþjónustu til þess að annast eftirlit með þeim ráðstöfunum, sem gerðar eru samkvæmt samþykktinni eða fullvissa sig um að viðeigandi eftirlit fari fram.

42. gr.

1. Lög eða reglugerðir skulu hafa að geyma ákvæði um tímamörk þess að skylt sé að heita ákvæðum samþykktarinnar um:
 - a. byggingu eða útbúnað skips;
 - b. byggingu eða búnað sérhvers lyftitækis í landi eða annarra tækja til meðhöndlunar á farmi;
 - c. smíði sérhvers hluta tengibúnaðar.
2. Frestir þeir, sem settir eru samkvæmt 1. málsgrein þessarar greinar, skulu ekki vera lengri en fjögur ár talið frá fullgildingardegi samþykktarinnar.

V. KAFLI
Lokaákvæði.

43. gr.

Þessi samþykkt er endurskoðuð útgáfa Samþykktar um slysavarnir hafnarverkamanna, 1929, og Samþykktar um slysavarnir hafnarverkamanna (endurskoðuð) 1932.

44. gr.

Formlegar fullgildingar þessarar samþykktar skal senda forstjóra Alþjóðavinnuáskrifstofunnar til skrásetningar.

45. gr.

1. Þessi samþykkt er einungis bindandi fyrir þau aðildarríki Alþjóðavinnuáskrifstofunnar, sem hafa látið forstjórann skrásetja fullgildingar sínar.
2. Hún gengur í gildi 12 mánuðum eftir að forstjórinn hefur skrásett fullgildingar tvöggja aðildarríkja.
3. Síðan gengur þessi samþykkt í gildi, að því er snertir hvert aðildarríki tólf mánuðum eftir að fullgilding þess hefur verið skrásett.

46. gr.

1. Aðildarríki, sem hefur fullgilt þessa samþykkt, getur sagt henni upp að liðnum tíu árum frá fyrstu gildistöku hennar. Tilkynningu um uppsögn skal senda forstjóra Alþjóðavinnuáskrifstofunnar til skrásetningar. Slík uppsögn öðlast ekki gildi fyrr en ár er liði frá skrásetningardegi hennar.

2. Hvert það aðildarríki, sem fullgilt hefur samþykkt þessa og notfærir sér ekki innan árs frá lokum tíu ára tímabilsins, sem um getur í fyrri tölulið, rétt þann til uppsagnar, sem kveðið er á um í þessari grein, skal bundið af henni í annað tíu ára tímabil, og síðan getur það sagt þessari samþykkt upp að loknu hverju tíu ára tímabili í samræmi við ákvæði þessarar greinar.

47. gr.

1. Forstjóri Alþjóðavinnumálaskrifstofunnar skal tilkynna öllum aðildarríkjum Alþjóðavinnumálastofnunarinnar skrásetningu allra fullgildinga og uppsagna, sem aðildarríki stofnunarinnar hafa sent honum.
2. Þegar forstjórinn tilkynnir aðildarríkjum stofnunarinnar skrásetningu annarrar fullgildingarinnar, sem honum berst, skal hann vekja athygli þeirra á, hvaða dag samþykktin gangi í gildi.

48. gr.

Forstjóri Alþjóðavinnumálaskrifstofunnar skal senda aðalritara Sameinuðu þjóðanna til skrásetningar í samræmi við 102. grein sáttmála Sameinuðu þjóðanna, allar upplýsingar um fullgildingar og uppsagnir, sem hann hefur skrásett í samræmi við ákvæði undanfarandi greina.

49. gr.

Þegar stjórn Alþjóðavinnumálaskrifstofunnar kann að álíta það nauðsynlegt, skal hún leggja fyrir allsherjarþingið skýrslu um framkvæmd þessarar samþykktar og athuga jafnframt, hvort æskilegt sé að setja á dagskrá þingsins endurskoðun hennar í heild eða að hluta.

50. gr.

1. Ef þingið gerir nýja samþykkt, sem breytir þessari samþykkt að meira eða minna leyti og sú samþykkt mælir ekki fyrir á annan veg, þá skal:
 - a. fullgilding aðildarríkis á hinni nýju samþykkt ipso jure hafa í för með sér tafarlaust uppsögn þessarar samþykktar, hvað sem ákvæðum 46. greinar hér að framan líður, ef hin nýja samþykkt öðlast gildi og þá frá þeim tíma er það gerðist;
 - b. aðildarríkjum ekki heimilt að fullgilda þessa samþykkt, eftir að hin nýja samþykkt er gengin í gildi.
2. Þessi samþykkt skal, hvað sem öðru líður, halda gildi sínu eins og hún er að formi og efni hvað snertir þau aðildarríki, sem hafa fullgilt hana, en ekki hina nýju samþykkt.

51. gr.

Hinn enski og franski texti þessarar samþykktar eru jafngildir.

Fylgiskjal II.

Samþykkt nr. 153 um vinnustundir og hvíldartíma við akstur.

Allsherjarþing Alþjóðavinnumálastofnunarinnar, er kom saman til 65. þingsetu sinnar í Genf hinn 6. júní 1979 eftir kvaðningu stjórnar Alþjóðavinnumálaskrifstofunnar,

hefur samþykkt ákveðnar ábendingar um vinnustundir og hvíldartíma við akstur, en það er fimmta mál á dagskrá þessa þings, og

þar sem þingið hefur ákveðið að þessar ábendingar skuli gerðar í formi alþjóðasamþykktar, gerir þingið í dag, hinn 27. júní 1979, eftirfarandi samþykkt, sem nefnist Samþykkt um vinnustundir og hvíldartíma við akstur, 1979:

1. gr.

1. Þessi samþykkt tekur til launaðra ökumanna, sem vinna annað hvort fyrir fyrirtæki, sem annast flutninga fyrir þriðja aðila, eða fyrir fyrirtæki, sem flytja vörur eða farþega fyrir eigin reikning á vélknúnum farartækjum, sem notuð eru í atvinnuskyni til flutninga á vörum eða farþegum eftir vegum innanlands eða utan.
2. Ef ekki er annað ákveðið í þessari samþykkt, tekur hún ennfremur til eigenda vélknúinna farartækja, sem notuð eru í atvinnuskyni til flutninga á vegum og ólaunaðra vandamanna þeirra, þegar þeir starfa sem ökumenn.

2. gr.

1. Hlutaðeigandi stjórnvald eða stofnun í hverju aðildarríki getur undanþegið framkvæmd allra eða nokkurra ákvæða þessarar samþykktar stjórnendur ökutækja, sem notuð eru:
 - a. í akstri innanbæjar eða sérstakri grein bæjaraksturs með skírskotun til sérstakra tæknilegra akstursskilyrða og aðstæðna á staðnum;
 - b. til flutninga landbúnaðar- eða skógræktarfyrirtækja að svo miklu leyti sem við slíka flutninga eru notaðar dráttarvélar eða önnur ökutæki, sem ætluð eru til starfa við landbúnað eða skógrækt og eru einungis notuð við starfsemi slíkra fyrirtækja;
 - c. til flutninga sjúkra eða slasaðra manna, eða flutninga í sambandi við björgunarstörf og slökkvistörf;
 - d. til flutninga vegna landvarna og löggæslu svo og flutninga sem eru liður í öðrum mikilvægum störfum stjórnvalda, að svo miklu leyti sem það er ekki í samkeppni við flutninga á vegum fyrirtækja, sem annast flutninga fyrir þriðja aðila;
 - e. til flutninga með leigubílum, eða
 - f. í flutningum, þar sem telja má að ekki sé þörf sérstakra reglna um aksturstíma og hvíldartíma, vegna gerðar farartækjanna, hversu mikið af vörum eða hve marga farþega þau taka, takmarkaðra akstursleiða þeirra og leyfilegs hámarkshraða.
2. Hlutaðeigandi stjórnvald eða stofnun í hverju landi skal setja hæfilegar reglur um aksturstíma og hvíldartíma ökumanna, sem eru undanþegnir öllum eða nokkrum ákvæðum þessarar samþykktar samkv. 1. málsgrein þessarar greinar.

3. gr.

Áður en ákvarðanir eru teknar um nokkuð það, sem ákvæði þessarar samþykktar taka til, skal hlutaðeigandi stjórnvald eða stofnun í hverju landi hafa samráð við aðalsamtök hlutaðeigandi atvinnurekenda og verkamanna.

4. gr.

1. Í þessari samþykkt merkir orðið „vinnustundir“ þann tíma, sem launaður ökumaður ver til:
 - a. aksturs og annarra starfa meðan ökutækið er á ferð, og
 - b. annarra starfa í sambandi við ökutækið, farþega þess eða farm.
2. Tíma þann, sem ökumenn skulu vera til staðar eða til taks, annað hvort í ökutæki eða á vinnustað og þeim er ekki frjálst að ráðstafa tíma sínum að eigin geðþótta, má einnig reikna sem vinnustundir að því marki sem ákveðið er í hverju landi af hlutaðeigandi stjórnvaldi eða stofnun, eða með kjarasamningum eða öðrum hætti í samræmi við landsvenju.

5. gr.

1. Engum ökumanni skal leyft að aka samfellt lengur en fjórar stundir án hlés.
2. Með tilliti til sérstakra aðstæðna í landinu getur hlutaðeigandi stjórnvald eða stofnun í hverju landi samþykkt að tíminn, sem tiltekinn er í 1. málsgrein þessarar greinar, lengist í mesta lagi um eina klukkustund.

3. Hlutaðeigandi stjórnvald eða stofnun í hverju landi skal ákveða lengd þess hlés sem nefnt er í þessari grein og, eftir því sem við kann að eiga, hvernig því megi skipta.
4. Hlutaðeigandi stjórnvald eða stofnun í hverju landi getur ákvarðað tilvik, sem ákvæði þessarar greinar geta ekki átt við vegna þess að ökumenn fá næg vinnuhlé vegna viðvala samkvæmt áætlun eða vegna þess hve vinnan er í eðli sínu ósamfelld.

6. gr.

1. Hámark samanlagðs aksturstíma að meðtöldum yfirvinnutíma, skal hvorki vera hærra en 9 stundir á dag né 48 stundir á viku.
2. Samanlagðan aksturstíma, sem um getur í 1. málsgrein þessarar greinar, má reikna sem meðaltal tiltekins fjölda daga eða vikna, sem ákveðinn sé af hlutaðeigandi stjórnvaldi eða stofnun í hverju landi.
3. Samanlagðan aksturstíma, sem um getur í 1. málsgrein þessarar greinar skal stytta að því er tekur til flutninga við sérlega erfið skilyrði. Hlutaðeigandi stjórnvald eða stofnun í hverju landi skal skilgreina þessa starfsemi og ákveða þann samanlagðan vinnutíma, sem gilda skal fyrir hlutaðeigandi ökumenn.

7. gr.

1. Sérhver launaður ökumaður skal eiga rétt á vinnuhléi eftir fimm samfelldar vinnustundir eins og þær eru skilgreindar í 1. málsgrein 4. greinar þessarar samþykktar.
2. Hlutaðeigandi stjórnvald eða stofnun í hverju landi skal ákveða lengd þess vinnuhlés, sem nefnt er í 1. málsgrein þessarar greinar og eftir því sem við kann að eiga, hvernig því megi skipta.

8. gr.

1. Daglegur hvíldartími ökumanna skal vera að minnsta kosti tíu samfelldar stundir á hverju 24 stunda tímabili, sem hefst í byrjun vinnudags.
2. Daglegan hvíldartíma má reikna sem meðaltal á tímabilum, sem ákvörðuð séu af hlutaðeigandi stjórnvaldi eða stofnun í hverju landi. Þó skal daglegur hvíldartími aldrei vera skemmi en átta stundir og skal ekki stytur í átta stundir oftar en tvisvar í viku.
3. Hlutaðeigandi stjórnvald eða stofnun í hverju landi getur kveðið á um mismunandi langan daglegan hvíldartíma eftir því hvort um er að ræða flutninga á farþegum eða vörum og hvort hvíldin er tekin heima eða annars staðar, enda sé gætt ákvæða 1. og 2. málsgreinar þessarar greinar um lágmark hvíldartíma.
4. Hlutaðeigandi stjórnvald eða stofnun í hverju landi getur veitt undanþágur frá ákvæðum 1. og 2. málsgreinar þessarar greinar að því er varðar daglegan hvíldartíma og hvernig hann skuli tekinn, þegar tveir ökumenn eru á ökutæki og þegar ökutæki eru flutt með ferjum eða járnbrautum.
5. Í daglegum hvíldartíma skal ökumanni ekki skylt að dvelja í ökutæki eða í námunda við það ef hann hefur gert nauðsynlegar ráðstafanir til þess að tryggja öryggi ökutækis og farms.

9. gr.

1. Um stundarsakir og einungis að svo miklu leyti sem nauðsyn krefur til þess að inna af hendi bráðnauðsynleg störf, getur hlutaðeigandi stjórnvald eða stofnun í hverju landi leyft lengingu ökutíma og samfellds vinnutíma og einnig styttingu daglegs hvíldartíma, sem um ræðir í 5., 6., 7. og 8. grein þessarar samþykktar:
 - a. þegar um er að ræða slys, bilun, ófyrirséða seinkun, röskun á þjónustu eða umferðartruflun;
 - b. þegar um er að ræða óviðráðanleg atvik (force majeure);
 - c. þegar um er að ræða brýna þörf og sérstaka nauðsyn til þess að tryggja starfsemi opinberra þjónustustofnana.

2. Þegar aðstæður í landinu eða á svæðum þar sem flutningar landleiðis eiga sér stað, eru þannig að ekki er unnt að framfylgja stranglega ákvæðum 5., 6., og 7. eða 8. greinar þessarar samþykktar getur hlutaðeigandi stjórnvald eða stofnun í hverju landi einnig leyft lengingu aksturstíma og samfellds vinnutíma og styttingu daglegs hvíldartíma, sem þar er kveðið á um, svo og leyft undanþágur frá framkvæmd 5., 6. eða 8. greinar að því er varðar ökumenn, sem 2. málsgrein 1. greinar þessarar samþykktar tekur til. Í slíkum tilvikum skal hlutaðeigandi aðildarríki með yfirlýsingu, er fylgi fullgildingarskjali þess, lýsa þessum aðstæðum í landinu eða á landssvæðinu og einnig þeim lengingum, styttingum og undanþágum, sem leyfðar eru samkvæmt þessari málsgrein. Sérhvert slíkt aðildarríki skal í skýrslum sínum samkvæmt 22. grein stofnskrár Alþjóðavinnuálastofnunarinnar greina frá þeim framförum, sem kunna að hafa orðið í áttina til strangari eða víðtækari framkvæmdar 5., 6., 7. og 8. greinar þessarar samþykktar og það getur hvenær sem er ógilt yfirlýsinguna með nýrri yfirlýsingu.

10. gr.

1. Hlutaðeigandi stjórnvald eða stofnun í hverju landi skal:
- lata gera eftirlitsbók fyrir ökumenn og setja reglur um afhendingu hennar og innihald og hvernig ökumenn skuli skrá í hana;
 - setja reglur um tilkynningar um vinnustundir samkvæmt 1. málsgrein 9. greinar þessarar samþykktar og aðstæður, sem réttlæta þær.
2. Sérhver atvinnurekandi skal:
- í því formi, sem viðurkennt er af hlutaðeigandi stjórnvaldi eða stofnun, halda skrá, er sýni vinnustundir og hvíldartíma sérhvers ökumanns í þjónustu hans; og
 - lata þessar skrár eftirlitsstjórnvöldum í té með þeim hætti, sem hlutaðeigandi stjórnvald eða stofnun í hverju landi ákveður.
3. Ef það reynist nauðsynlegt að því er tekur til sérstakra greina flutninga ætti í stað venjulegs eftirlits samkvæmt 1. og 2. málsgrein þessarar greinar að koma, eða við það að bætast, svo sem við verður komið, nýjar aðferðir, svo sem notkun akstursrita (Tachograph) í samræmi við reglur, sem settar eru af hlutaðeigandi stjórnvaldi eða stofnun í hverju landi.

11. gr.

Hlutaðeigandi stjórnvald eða stofnun í hverju landi skal sjá fyrir:

- viðeigandi eftirliti, er fram fari í fyrirtækinu og á vegum úti; og
- viðeigandi viðurlögum við brotum á ákvæðum þessarar samþykktar.

12. gr.

Ákvæðum þessarar samþykktar skal framfylgja með lögum eða reglugerðum ef það er ekki gert með heildarsamningum, gerðardómum eða með öðrum hætti, sem samrýmist landsvenju.

13. gr.

Þessi samþykkt er endurskoðuð útgáfa Samþykktar frá 1939 um vinnustundir og hvíldartíma við akstur.

14. gr.

Formlegar fullgildingar á þessari samþykkt skulu sendar forstjóra Alþjóðavinnuálastofnunarinnar til skrásetningar.

15. gr.

1. Þessi samþykkt skal einungis bindandi fyrir þau aðildarríki Alþjóðavinnuálastofnunarinnar, sem hafa látið forstjóran skrá fullgildingar sínar.

2. Hún gengur í gildi tólf mánuðum eftir að fullgildingar tveggja aðildarríkja hafa verið skráðar hjá forstjóranum.
3. Síðan gengur þessi samþykkt í gildi, að því er snertir hvert aðildarríki, tólf mánuðum eftir að fullgilding þess hefur verið skráð.

16. gr.

1. Aðildarríki, sem fullgilt hefur samþykkt þessa, getur sagt henni upp að liðnum tíu árum frá fyrstu gildistöku hennar. Tilkyningu um uppsögn skal senda forstjóra Alþjóðavinnu-
málaskrifstofunnar til skrásetningar. Slík uppsögn öðlast ekki gildi fyrr en ár er liðið frá skrásetningardegi hennar.
2. Hvert það aðildarríki, sem fullgilt hefur samþykkt þessa, en notfærir sér ekki innan árs frá lokum tíu ára tímabilsins, sem um getur í fyrri tölulið, rétt þann til uppsagnar, sem kveðið er á um í þessari grein, skal bundið af henni í annað tíu ára tímabil, og síðan getur það sagt þessari samþykkt upp að loknu hverju tíu ára tímabili í samræmi við ákvæði þessarar greinar.

17. gr.

1. Forstjóri Alþjóðavinnu-
málaskrifstofunnar skal tilkynna öllum aðildarríkjum Alþjóð-
avinnu-
málaskrifstofunnar skráningu allra fullgildinga og uppsagna, sem aðildarríki stofnunarinnar hafa sent honum.
2. Þegar forstjórinn tilkynnir aðildarríkjum stofnunarinnar skrásetningu annarrar fullgildingarinnar, sem honum berst, skal hann vekja athygli þeirra á, hvaða dag samþykktin gangi í gildi.

18. gr.

Forstjóri Alþjóðavinnu-
málaskrifstofunnar skal senda aðalritara Sameinuðu þjóðanna til skrásetningar samkvæmt 102. grein sáttmála Sameinuðu þjóðanna allar upplýsingar um fullgildingar og uppsagnir, sem hann hefur skrásett í samræmi við ákvæði undanfarandi greina.

19. gr.

Þegar stjórn Alþjóðavinnu-
málaskrifstofunnar kann á álíta það nauðsynlegt, skal hún leggja fyrir allsherjarþingið skýrslu um framkvæmd þessarar samþykktar og athuga jafnframt hvort æskilegt sé að setja á dagskrá þingsins breytingar á henni allri eða hluta hennar.

20. gr.

1. Ef þingið gerir nýja samþykkt, sem breytir þessari samþykkt að meira eða minna leyti og sú samþykkt mælir ekki fyrir á annan veg, þá skal:
 - a. fullgilding aðildarríkis á hinni nýju samþykkt ipso jure hafa í för með sér tafarlausa uppsögn þessarar samþykktar, hvað sem ákvæðum 16. greinar hér að framan líður, ef hin nýja samþykkt öðlast gildi og þá frá þeim tíma er það gerist;
 - b. aðildarríkjum ekki heimilt að fullgilda þessa samþykkt, eftir að hin nýja samþykkt gekk í gildi.
2. Þessi samþykkt skal, hvað sem öðru líður, halda gildi sínu eins og hún er að formi og efni hvað snertir þau aðildarríki, sem hafa fullgilt hana en ekki hina nýju samþykkt.

21. gr.

Hinn enski og franski texti þessarar samþykktar eru jafngildir.

Fylgiskjal III.**Tillaga nr. 160 um öryggi og heilbrigði í hafnarvinnu.**

Allsherjarþing Alþjóðavinnuálastofnunarinnar, er kom saman til 65. þingsetu sinnar í Genf hinn 6. júní 1979 eftir kvaðningu stjórnar Alþjóðavinnuálastofnunarinnar

hefur samþykkt ákveðnar ábendingar varðandi endurskoðun samþykktar nr. 32 um slysavarnir hafnarverkamanna (endurskoðuð) 1932, en það er fjórða mál á dagskrá þessa þings, og

þar sem þingið hefur ákveðið að ábendingar þessar skuli gerðar í formi tillögu til viðbótar Samþykkt um öryggi og heilbrigði í hafnarvinnu, 1979, gerir þingið í dag hinn 25. júní 1979 eftirfarandi tillögu sem nefnist Tillaga um öryggi og heilbrigði í hafnarvinnu, 1979:

I. Gildissvið og skilgreiningar.

1. Í þessari tillögu tekur orðið „hafnarvinna“ til allra starfa við lestun og losun hvaða skips sem er, svo og hvers konar náttengdra starfa. Skilgreiningu slíkrar vinnu ætti að gera samkvæmt lögum eða venju í landinu. Samtök hlutadeigandi atvinnurekenda og verkamanna ættu að vera höfð með í ráðum eða á annan hátt taka þátt í samningu og endurskoðun þessarar skilgreiningar.
2. Í þessari tillögu
 - a. tákna orðið „verkamaður“ sérhvern mann sem stundar hafnarvinnu;
 - b. tákna orðin „fullfær maður“ mann, sem hefur þá þekkingu og reynslu, sem krafist er til þess að inna af hendi sérstakt starf eða störf og viðurkenndur er sem slíkur af hlutadeigandi stjórnvaldi;
 - c. tákna orðin „ábyrgur maður“ mann, sem atvinnurekandinn, skipstjórinn eða eigandi tækja, eftir því sem við kann að eiga, hefur falið að bera ábyrgð á sérstöku starfi eða störfum og hefur næga þekkingu og reynslu og nauðsynlegt vald til þess að starfið eða störfin séu innt afhendi á réttan hátt;
 - d. tákna orðin „tilnefndur maður“ mann, sem atvinnurekandinn, skipstjórinn eða ábyrgur maður hefur tilnefnt til þess að inna af hendi sérstakt starf eða störf og hefur nauðsynlega tæknilega þekkingu og reynslu;
 - e. tekur orðið „lyftitæki“ til allra fastra og færanlegra tækja til meðhöndlunar farms, sem notað eru í landi eða á skipsfjöllum til þess að hengja upp vörur, lyfta þeim eða slaka eða lyfta eða flytja þær til meðan þær hanga eða þeim er lyft;
 - f. tekur orðið „tengibúnaður“ til sérhvers búnaðar, sem notaður eru til þess að tengja hlass við lyftitæki en er ekki fastur hluti tækjanna eða hlassins;
 - g. tekur orðið „aðgangur“ einnig til útgangs;
 - h. tekur orðið „skip“ til alls konar skipa, báta, pramma, uppskipunarbáta og svifnökkva, að undanskildum herskipum.

II. Almenn ákvæði.

3. Í sambandi við framkæmd Samþykktarinnar um öryggi og heilbrigði í hafnarvinnu ætti sérhvert aðildarríki að gefa gaum að:
 - a. ákvæðum viðeigandi samþykktarinnar, reglugerða og tillagna, sem gerðar eru á vegum Alþjóðasiglingamálastofnunarinnar (IMCO), sér í lagi ákvæða Alþjóðasamþykktarinnar um örugga gáma, eins og hún er með breytingum á hverjum tíma;

- b. viðeigandi stöðlum, sem settir eru af viðurkenndum alþjóðastofnunum, sem annst stöðlunarmál;
 - c. viðeigandi ákvæðum samþykktar, reglugerða og tillagna varðandi siglingar innanlands, sem settar eru á vegum alþjóðastofnana.
4. Við framkvæmd ráðstafana samkv. 1. málsg. 4. greinar Samþykktarinnar um öryggi og heilbrigði í hafnarvinnu, 1979, ætti sérhvert aðildarríki að gefa gaum að tæknilegum tillögum í nýjustu útgáfu starfsreglna varðandi öryggi og heilbrigði í hafnarvinnu, sem Alþjóðavinnuumálaskrifstofan gefur út, að svo miklu leyti sem þær geta átt við aðstæður í landinu.
 5. Við framkvæmd þeirra ráðstafana, sem ræðir í 1. málsg. 4. greinar Samþykktarinnar um öryggi og heilbrigði í hafnarvinnu, 1979, ætti sérhvert aðildarríki að taka tillit til ákvæða III. kafla þessarar tillögu, sem eru viðauki við ákvæði III. kafla þeirrar samþykktar.
 6. Í því skyni að koma í veg fyrir vinnuslys og sjúkdóma ætti að veita verkamönnum nægilegar leiðbeiningar eða þjálfun í öruggum vinnuáðferðum, hollustuháttum við vinnu og þar sem það telst nauðsynlegt í hjálp í viðlögum og öruggri meðferð tækja til meðhöndlunar farms.

III. Tæknilegar ráðstafanir.

7. (1) Allir gangar ættu að vera:
 - a. greinilega merktir;
 - b. svo sem unnt er, lausir við hvers konar hindranir, sem ekki eru í sambandi við það verk, sem verið er að vinna.
- (2) Gangar, sem notaðir eru fyrir flutningstæki, ættu eftir því sem við verður komið, að vera fyrir einstefnu umferð.
8. (1) Þar sem því verður við komið ættu aðkomuleiðir að vera þannig staðsettar að engin hangandi vöruhlöss fari yfir þær.
- (2) Þar sem þörf gerist ætti aðkomuleið að skipi að vera búin öryggisneti vel festu til þess að koma í veg fyrir að verkamenn falli í sjóinn milli skips og bryggju.
9. Tengipallar, sem notaðir eru í sambandi við eikjuskip skulu þannig hannaðir og notaðir að öryggt sé.
10. (1) Sérhvert lestarop á efsta þilfari, sem ekki er varið með nægilega háum og sterkum karmi, ætti að vera vel varið eða lokað.
- (2) Sérhvert lestarop á millipilfari ætti, þegar það er opið, að vera vel varið með nægilega hárrí hlíf.
- (3) Hlífar má fjarlægja um stundarsakir á hvaða hlið lestarops sem er, ef það er nauðsynlegt vegna hleðslu eða affermingar vöru.
- (4) Ef það af tæknilegum ástæðum er ekki unnt að framfylgja ákvæðum málsgreina (1) og (2) í þessari grein, ætti tilnefndur maður að tryggja öryggi verkmannanna.
- (5) Ekki ætti að setja farm á lestarhlera eða fara með ökutæki yfir þá nema þeir séu nægilega sterkbygðir til þess.
11. Þegar það er nauðsynlegt vegna stærðar á lest ætti að sjá til þess að þar væri fleiri en ein útgönguleið.
12. Stjórnendur lyftitækja ættu að reyna öryggisbúnað þeirra áður en vinna hefst.
13. (1) Á ökutæki eða lyftitæki, sem gengur fyrir bensíni, ætti ekki að setja eldsneyti niðri í skipslest og á ökutæki eða lyftitæki, sem ganga fyrir öðru eldsneyti, ætti því aðeins að bæta eldsneyti niðri í skipslest að unnt sé að tryggja öryggi verkamannanna.
- (4) Ef því verður með góðu móti við komið ætti fremur að nota í lestum vélar, sem ekki valda loftmengun.

14. Að svo miklu leyti sem því verður við komið ætti ekki að láta verkamenn vinna í þeim hluta lestar þar sem mokstursvélar eða gripeskóflur eru að verki.
15. Engan hluta lyftitækja eða lyftibúnaðar skal gera úr smíðajárni.
16. Enga upphitun á neinum hluta lyftibúnaðar skal hafa um hönd nema hún fari fram undir eftirliti fullfærs manns og samkvæmt fyrirmælum hans.
17. Ef þörf gerist skal nota hlífur til þess að verja stroffur á farmi, sem fyrirfram er settur í stroffur.
18. Stroffur, sem ekki hafa verið viðurkenndar eða skoðaðar ætti aldrei að nota þegar farmur er settur í stroffur fyrirfram.
19. Sérhver lyftibóma, lyftirammi, þrýstilofts- eða segulmagnslyftibúnaður, sem ekki eru óskiptir hlutar lyftibúnaðar, og sérhver annar hluti lyftibúnaðar, sem vegur meira en 100 kg ætti að vera greinilega merktur með eigin þyngd.
20. Bretti og hliðstæðir hlutir, sem aðeins á að nota einu sinni, ættu:
 - a. að vera með greinilegu merki, sem sýnir að þeir skuli aðeins notaðir einu sinni;
 - b. ekki að notast nema þeir séu lausir við galla, sem geti skert öryggi við notkun þeirra; og
 - c. ekki að notast aftur.
21. Nú eru vörur festar saman með vírum eða böndum og ætti þá ekki að lyfta þeim eða slaka með því að festa króka eða önnur tæki í vírana eða böndin nema þau séu nægilega sterk.
22. Allar eðlilegar ráðstafanir ætti að gera til að draga úr slysaþættu þegar vinna verður uppi á gámum.
23. (1) Hættuleg efni ætti ekki að meðhöndla, stafla þeim eða koma fyrir í geymslu nema undir eftirliti ábyrgs manns.
- (2) Þegar hættuleg efni eru meðhöndluð, þeim staflað eða komið fyrir í geymslu ætti að gefa hlutaðeigandi verkamönnum nauðsynlegar upplýsingar um sérstakar varúðar-ráðstafanir sem gæta verður, þ. á. m. hvað gera skal ef umrædd efni leka út eða losna úr umbúðum.
24. Starfslíð til hjálpar í viðlögum ætti að vera þjálfað í beitingu viðeigandi aðferða við lífgunar- og björgunarstörf.
25. Þar sem þess gerist þörf og því verður við komið ættu lyftitæki, að vera með neyðarútgangi úr stjórnklefa. Þannig ætti að vera um búíð, að unnt sé að fjarlægja særðan eða sjúkan stjórnanda án þess að setja hann í frekari hættu.
26. (1) Niðurstöður læknisskoðana og rannsókna, sem um getur í 36. grein Samþykktar um öryggi og heilbrigði í hafnarvinnu 1979, ætti að senda hlutaðeigandi verkamanni.
- (2) Tilkynna ætti atvinnurekandanum hvort verkamaðurinn sé fær um þá vinnu, sem inna skal af hendi og hvort öðrum mönnum geti stafað hættu af honum, enda sé virtur sá trúnaður sem gæta ber um þessar upplýsingar samkvæmt 39. grein samþykktarinnar.
27. Meðal þeirra þæginda, sem láta ber í té samkvæmt 40. grein Samþykktar um öryggi og heilbrigði við hafnarvinnu, 1979, ættu að vera herbergi til fataskipta.

Fylgiskjal IV.

Tillaga nr. 161 um vinnustundir og hvíldartíma við akstur.

Allsherjarþing Alþjóðavinnuálastofnunarinnar, er kom saman til 65. þingsetu sinnar í Genf hinn 6. júní 1979 eftir kvaðningu stjórnar Alþjóðavinnuálastofnunarinnar,

hefur samþykkt ákveðnar ábendingar um vinnustundir og hvíldartíma við akstur, en það er fimmta mál á dagskrá þessa þings, og

þar sem þingið hefur ákveðið að þessar ábendingar skuli gerðar í tillöguformi, gerir þingið í dag hinn 27. júní 1979 eftirfarandi tillögu, sem nefnist Tillaga um vinnustundir og hvíldartíma við akstur, 1979:

I. Gildissvið.

1. Þessi tillaga tekur til launþega, sem vinna annaðhvort fyrir fyrirtæki, sem annast flutninga fyrir þriðja aðila, eða fyrirtæki, sem flytja vörur eða farþega fyrir eigin reikning á vélknúnum farartækjum, sem notuð eru í atvinnuskyni til flutnings á vörum eða farþegum eftir vegum innanlands eða utan, nánar tiltekið:
 - a. ökumanna; eða
 - b. aðstoðarmanna ökumanna, leiðsögumanna og annarra, sem ferðast með ökutæki á vegum vegna starfa sinna í sambandi við ökutækið, farþega þess eða farm.
2. Kaflarnir II og VII til IX í þessari tillögu svo og viðkomandi ákvæði í köflunum X til XII taka enn fremur til eigenda vélknúinna farartækja, sem notuð eru í atvinnuskyni til flutninga eftir vegum, svo og ólaunaðra vandamanna þeirra þegar þeir gegna störfum sem nefnd eru í staflíðum a eða b í 1. grein þessarar tillögu.
3. (1) Hlutaðeigandi stjórnvald eða stofnun í hverju landi getur undanþegið nokkrum eða öllum ákvæðum þessarar tillögu menn, sem 1. og 2. grein þessarar tillögu taka til og vinna við:
 - a. innanbæjarakstur eða sérstakar greinar bæjaraksturs með skírskotun til sérstakra tæknilegra akstursskilyrða og aðstæðna á staðnum;
 - b. flutninga landbúnaðar- eða skógræktarfyrirtækja að svo miklu leyti sem við slíka flutninga eru notaðar dráttarvélar eða önnur ökutæki, sem ætluð eru til starfa við landbúnað eða skógrækt á staðnum og eru einungis notuð við starfsemi slíkra fyrirtækja;
 - c. flutning sjúkra eða slasaðra manna, flutninga í sambandi við björgunarstörf og slökkvistörf;
 - d. flutninga vegna landvarna og löggæslu svo og flutninga, sem eru liður í öðrum mikilvægum störfum stjórnvalda, að svo miklu leyti sem það er ekki í samkeppni við flutninga á vegum fyrirtækja, sem annast flutninga fyrir þriðja aðila;
 - e. flutninga með leigubílum, og
 - f. flutninga, þar sem telja má að ekki sé þörf sérstakra reglna um aksturstíma og hvíldartíma vegna gerðar farartækjanna, hversu mikið af vörum eða hve marga farþega þau taka, takmarkaðra akstursleiða þeirra og leyfilegs hámarkshraða.
- (2) Hlutaðeigandi stjórnvald eða stofnun í hverju landi ætti að setja viðeigandi reglur um vinnustundir og hvíldartíma manna, sem eru undanþegnir einstökum eða öllum ákvæðum þessarar tillögu í samræmi við ákvæði 1. málsgreinar þessarar greinar.

II. Samráð við atvinnurekendur og verkamenn.

4. Hlutaðeigandi stjórnvald eða stofnun í hverju landi ætti að hafa samráð við aðalsamtök atvinnurekenda og verkamanna áður en teknar eru ákvarðanir um nokkurt þeirra mála, sem ákvæði þessarar tillögu taka til.

III. Skilgreinig vinnustunda.

5. Í þessari tillögu merkir orðið „vinnustundir“ þann tíma sem menn, er 1. grein þessarar tillögu tekur til, verja:
 - a. til aksturs og annarra starfa meðan ökutækið er á ferð; og
 - b. til annarra starfa í sambandi við ökutækið, farþega þess eða farm.
6. Tíma þann, sem starfsmenn skulu vera til staðar eða til taks, annað hvort í ökutæki eða á vinnustað og þeim er ekki frjálst að ráða tíma sínum að eigin gæðþóttu, svo og þann tíma sem þeir verja til þjálfunar og framhaldsþjálfunar, sem samtök hlutaðeigandi atvinnu-

rekenda og verkamanna hafa orðið ásátt um, má reikna með vinnustundir að því marki, sem ákveðið er í hverju landi af hlutaðeigandi stjórnvaldi eða stofnun, með heildarsamningum eða hverjum þeim hætti öðrum, sem samrýmist landsvenju.

IV. Reglulegar vinnustundir.

A. Reglulegar vinnustundir á viku.

7. Reglulegar vinnustundir, það eru þær vinnustundir, sem landsreglur um yfirvinnu taka ekki til, ættu ekki að fara yfir 40 stundir á viku.
8. Reglulegum vikulegum vinnustundum, sem tilteknar eru í 7. grein, ætti að koma á smám saman og í áföngum.
9. (1) Þegar um er að ræða flutninga á langleiðum og aðra flutninga þar sem ókleift mundi að framfylgja ákvæði 7. greinar þessarar tillögu, ef miðað er við eina viku, má framfylgja þessari reglu þannig, að miðað sé við meðaltal á tímabili, sem ekki sé lengra en fjórar vikur.
- (2) Hlutaðeigandi stjórnvald eða stofnun í hverju landi ætti að ákvarða hámark vinnustunda á einni viku þegar miðað er við meðaltal í samræmi við 1. málsgrein þessarar greinar.

B. Reglulegar vinnustundir á dag.

10. Reglulegar vinnustundir, svo sem þær eru skilgreindar í 7. grein þessarar tillögu, ættu ekki að fara yfir 8 stundir á dag að meðaltali.
11. (1) Þegar reglulegar vinnustundir skiptast ekki jafnt á daga vikunnar, ættu reglulegar vinnustundir ekki að fara yfir 10 stundir á dag.
- (2) Nú felst í hinum reglulegum vinnustundum verulegur tími, sem starfslið á farartæki verður aðeins að vera til staðar eða til taks, hlé verður á vinnu eða tími sem það óhjákvæmilega tekur starfslið að komast til hæfilegs hvíldarstaðar og má þá færa hámarkið í 1. málsgrein þessara greinar upp fyrir 10, en þó ekki hærra en í 12 stundir á dag.

V. Hámark samfellds vinnutíma.

12. (1) Sérhver launaður starfsmaður ætti að eiga rétt á vinnuhléi eftir fimm samfelldar vinnustundir, eins og þær eru skilgreindar í 5. grein þessarar tillögu.
- (2) Hlutaðeigandi stjórnvald eða stofnun í hverju landi ætti að ákvarða lengd vinnuhlés sem nefnt er í 1. málsgrein þessarar greinar og eftir atvikum hvernig því megi skipta.

VI. Tími milli daglegra hvílda.

13. (1) Hlutaðeigandi stjórnvald eða stofnun í hverju landi ætti að ákvarða hversu margar stundir megi í mesta lagi líða frá einni daglegri hvíld til þeirrar næstu í hinum ýmsu greinum flutningastarfsemi.
- (2) Þessi tími ætti ekki að vera svo langur að dagleg hvíld sem starfsmenn eiga rétt á, skerðist.

VII. Aksturstími.

14. (1) Engum ökumanni ætti að leyfast að aka samfellt lengur en fjórar stundir án hlés.
- (2) Að teknu tilliti til sérstakra aðstæðna í hverju landi getur hlutaðeigandi stjórnvald eða stofnun leyft að tíminn sem um ræðir í 1. málsgrein þessarar greinar sé lengdur um allt að einni stund.
- (3) Hlutaðeigandi stjórnvald eða stofnun í hverju landi ætti að ákvarða lengd vinnuhlés sem um ræðir í þessari grein og eftir atvikum hvernig því megi skipta.
- (4) Hlutaðeigandi stjórnvald eða stofnun í hverju landi getur ákveðið þau tilvik, sem ákvæði þessarar greinar geta ekki átt við vegna þess að ökumenn fá nægileg vinnuhlé vegna viðvala samkvæmt áætlun eða hve vinnan er í eðli sínu ósamfelld.

15. Hámark samanlagðs ökutíma að meðtöldum yfirvinnutíma ætti hvorki að vera hærra en 9 stundir á dag né 48 stundir á viku.
16. Samanlagðan ökutíma, sem um getur í 15. grein þessarar tillögu má reikna sem meðaltal á tímabili, sem ekki sé lengra en fjórar vikur.
17. Samanlagðan ökutíma, sem um getur í 15. grein þessarar tillögu má stytta að því er tekur til flutninga sem fara fram við sérlega erfiðar aðstæður. Hlutaðeigandi stjórnvald eða stofnun í hverju landi getur skilgreint þessa starfsemi og ákvarðað hvaða samanlagður aksturstími skuli gilda fyrir hlutaðeigandi öikumenn.

VIII. Dagleg hvíld.

18. Daglegur hvíldartími manns, sem 1. og 2. grein þessarar tillögu tekur til, ætti að vera a. m. k. 11 samfelldar stundir á hverju 24 stunda tímabili sem hefst í byrjun vinnudags.
19. Daglegan hvíldartíma má reikna sem meðaltal á tímabilum, sem hlutaðeigandi stjórnvald eða stofnun í hverju landi ákveður, en daglegur hvíldartími ætti aldrei að vera skemmri en átta stundir.
20. Hlutaðeigandi stjórnvald eða stofnun í hverju landi getur kveðið á um mismunandi langan hvíldartíma eftir því hvort um er að ræða flutning á farþegum eða vörum og hvort hvíldin er tekin heima eða annars staðar, enda sé gætt ákvæða 18. og 19. greinar þessarar tillögu um lágmark hvíldartíma.
21. Hlutaðeigandi stjórnvald eða stofnun í hverju landi getur veitt undanþágur frá ákvæðum 18. og 19. greinar þessarar tillögu að því er varðar lengd daglegs hvíldartíma og hvernig hann skuli tekinn þegar á ökutæki eru tveir öikumenn og þegar ökutæki eru flutt með ferjum eða járnbrautum.
22. Í daglegum hvíldartíma ætti starfsmönnum ekki að vera skylt að dvelja í ökutæki eða í námunda við það ef þeir hafa gert nauðsynlegar ráðstafanir til þess að tryggja öryggi ökutækis og farms.

IX. Vikuleg hvíld.

23. Vikulegur hvíldartími ætti að vera 24 samfelldar stundir næst á eftir eða undan daglegum hvíldartíma.
24. Eftir því sem við verður komið ætti að veita vikulega hvíldartímamann á sunnidegi eða á hefðbundnum eða venjulegum hvíldardögum og hvíldartímamann ættu menn að geta tekið heima hjá sér í tiltekinn fjölda skipta á tilteknu tímabili, eftir ákvörðun hlutaðeigandi stjórnvalds eða stofnunar í hverju landi.
25. Við flutninga á langleiðum ætti að vera mögulegt að leggja saman vikulegan hvíldartíma tveggja samfelldra vikna. Þar sem það á við getur hlutaðeigandi stjórnvald eða stofnun í hverju landi að leggja saman þessa hvíldartíma yfir lengra tímabil.

X. Undanþágur og yfirvinna.

26. (1) Um stundarsakir og einungis að svo miklu leyti sem nauðsyn krefur til þess að inna af hendi bráðnauðsynleg störf getur hlutaðeigandi stjórnvald eða stofnun leyft lengdan vinnutíma og akstur tíma og styttingu hvíldartíma sem um ræðir í undanfarandi greinum þessarar tillögu:
 - a. þegar um er að ræða slys, bilun, ófyrirséða seinkun, röskun á þjónustu eða umferðartruflun;
 - b. þegar um er að ræða óviðráðanleg atvik (force majeure); og
 - c. þegar um er að ræða brýna þörf og sérstaka nauðsyn til þess að tryggja starfsemi opinberra þjónustustofnana.
- (2) Hlutaðeigandi stjórnvald eða stofnun í hverju landi getur einnig leyft lengingu vinnutíma og akstur tíma og styttingu hvíldartíma, sem um ræðir í undanfarandi greinum þessarar tillögu þegar nauðsynlegt er til þess að áhöfnin geti komist til

háfilegs viðkomustaðar eða lokið ferð sinni eftir því sem við á, enda sé öryggi á vegum ekki stofnað í hættu með því.

27. Hlutadeigandi stjórnvald eða stofnun í hverju landi getur gefið leyfi til lengingar reglulegs vinnutíma sem undanþágu um stundarsakir vegna óvenjulegs vinnuálags.
28. Allar vinnustundir umfram reglulegar vinnustundir skulu reiknast sem yfirvinnutími og greiðast eftir hærri taxa eða bættar á annan hátt svo sem fyrir er mælt í lögum eða reglugerðum, kjarasamningum eða á annan hátt í samræmi við landsvenju.

XI. Eftirlit.

29. Hlutadeigandi stjórnvald eða stofnun í hverju landi ætti:
 - a. að láta gera eftirlitsbók fyrir ökumenn og setja reglur um afhendingu hennar og innihald og hvernig ökumenn skuli skrá í hana;
 - b. setja reglur um tilkynningar um vinnustundir samkvæmt 26. grein þessarar tillögu og aðstæður sem réttlæta þær; og
 - c. setja reglur um viðurkenningu á þeim fjölda vinnustunda, sem vinna má samkvæmt 27. grein þessarar tillögu svo og þann tímafjölda sem leyfa má með tilliti til eðlis flutninganna og aðferðar við útreikning vinnustunda.
30. Sérhver atvinnurekandi ætti:
 - a. í því formi, sem viðurkennt er af hlutadeigandi stjórnvaldi eða stofnun, að halda skrá, er sýni vinnustundir og hvíldartíma sérhvers manns, sem þessi tillaga tekur til og hann hefur í þjónustu sinni; og
 - b. láta þessar skrár eftirlitsstjórnvöldum í té með þeim hætti, sem hlutadeigandi stjórnvald eða stofnun í hverju landi ákveður.
31. Ef það reynist nauðsynlegt að því er tekur til sérstakra greina flutninga, ætti í stað venjulegs eftirlits samkvæmt 29. og 30. grein þessarar tillögu að koma eða við það að bætast, svo sem við verður komið, nýjar aðferðir svo sem notkun akstursrita (tachometer) í samræmi við reglur, sem settar eru af hlutadeigandi stjórnvaldi eða stofnun í hverju landi.
32. Hlutadeigandi stjórnvald eða stofnun í hverju landi ætti að sjá fyrir:
 - a. viðeigandi eftirliti er fari fram í fyrirtækinu og á vegum úti; og
 - b. viðeigandi viðurlögum við brotum á ákvæðum, sem sett eru samkvæmt þessari tillögu.

XII. Framkvæmdahættir.

33. (1) Ákvæðum þessarar tillögu má framfylgja með lögum eða reglugerðum, kjarasamningum, gerðardómum eða með þessum aðferðum sameiginlega, eða með hverjum þeim hætti öðrum sem við á og samrýmist landsvenju, en tillit skal tekið til aðstæðna í landinu og þarfanna á hverri grein flutningastarfsemi.
- (2) Þeim ákvæðum þessarar tillögu, sem beinlínis varða öryggi á vegum, nefnilega þau, sem fjalla um hámark samfellds vinnutíma, aksturstíma, daglegan hvíldartíma og eftirlit, ætti helst að framfylgja með lögum eða reglugerðum.

Fylgiskjal V.

Tillaga nr. 162 um aldraða verkamenn.

Allsherjarþing Alþjóðavinnuálastofnunarinnar, er kom saman til 66. þingsetu í Genf hinn 4. júní 1980 eftir kvaðningu stjórnar Alþjóðavinnuálastofnunar.

minnist þess að í samþykkt og tillögu frá 1958 um misrétti með tilliti til atvinnu er aldur ekki skráður meðal orsaka til mismununar, en gert ráð fyrir bæta megin við þá skrá,

minnist hinna sérstöku ákvæða um aldraða verkamenn í Tillögu um stefnu í atvinnumálunum, 1964, og Tillögu um þróun vinnuafls, 1975,

minnist ákvæða gildandi gjörninga um félagslegt öryggi aldraðra, sérstaklega samþykktar og tillögu frá 1967 um elli- örorku- og eftirlifendabætur,

minnist einnig ákvæða í 3. málsgrein 6. greinar yfirlýsingar um jafnrétti til handa verkakönnum, sem samþykkt var á 60. Alþjóðavinnuálaginu 1975,

telur æskilegt að bæta við fyrri gjörninga reglum um jafnrétti til handa öldruðum verkamönnum hvað við kemur tækifærum og meðferð, vernd fyrir þá í vinnu og undirbúning fyrir eftirlaunaaldur,

hefur samþykkt ákveðnar ábendingar varðandi aldraða verkamenn, vinnu og starfslok, sem er fjórða mál á dagskrá þessa þings, og

þar sem þingið hefur ákveðið að þessar ábendingar skuli gerðar í tillöguformi gerir það í dag, hinn 23. júní 1980, eftirfarandi tillögu, sem nefnist Tillaga um aldraða verkamenn, 1980:

I. Almenn ákvæði.

1. (1) Þessi tillaga tekur til allra verkamanna, sem líklegir eru til að mæta erfiðleikum í atvinnu eða starfi vegna þess að þeir eru farnir að eldast.
- (2) Í sambandi við framkvæmd þessarar tillögu má gera í hverju landi fyrir sig nánari skilgreiningu á verkamönnum, sem hún tekur til með tilliti til sérstakra aldursflokka. Þetta ætti að gera með þeim hætti, sem samrýmist lögum, reglugerðum og landsvenju og hæfir aðstæðum á hverjum stað.
- (3) Verkamenn, sem þessi tillaga tekur til, eru hér nefndir „aldraðir verkamenn“.
2. Við atvinnuvandamál aldraðra verkamanna ætti að fást samhengi við markvissa allsherjar baráttu fyrir fullri atvinnu og markvissri allsherjar félagsmálapólitík á sviði vinnumála með fullu tilliti til allra þjóðfélagshópa og að þannig sé komið í veg fyrir vandamálin séu flutt frá einum hópi til annars.

II. Sömu tækifæri og sama meðferð.

3. Sérhvert aðildarríki ætti að gera ráðstafanir til þess að koma í veg fyrir að öldruðum verkamönnum sé mismunað í sambandi við atvinnu eða störf. Þetta ætti að gera innan ramma stjórnarstefnu þjóðarinnar, sem miðar að því að verkamenn njóti sömu tækifæra og sömu meðferðar án tillits til aldurs og einnig innan marka laga, reglugerða og venju varðandi þetta efni.
4. Með aðferðum, sem hæfa aðstæðum og venju í landinu, ætti hvert aðildarríki:
 - a. að gera ráðstafanir til raunhæfrar þátttöku samtaka atvinnurekenda og verkamanna í mótun þeirrar stjórnarstefnu, sem nefnd er í 3. grein þessarar tillögu;
 - b. að gera ráðstafanir til raunhæfrar þátttöku samtaka atvinnurekenda og verkamanna í aðgerðum sem stuðla að viðurkenningu og framkvæmd þessarar stjórnarstefnu;
 - c. að setja þá löggjöf og/eda styrkja þær áætlanir, sem miða að því að tryggja viðurkenningu og framkvæmd þessarar stjórnarstefnu.
5. Aldraðir verkamenn ættu, án mismununar vegna aldurs, að njóta sömu tækifæra og meðferðar og aðrir verkamenn að því er sérstaklega varðar:
 - a. kost á leiðbeiningum um starfsval og ráðningarþjónustu;
 - b. kost, að teknu tilliti til kunnáttu, reynslu og hæfileika, á
 - i. atvinnu að eigin vali bæði í þjónustu hins opinbera og einkareksturs. Í einstökum tilvikum má þó setja aldursmörk vegna sérstakra krafna, skilyrða eða reglna varðandi tiltekin störf;

- ii. starfsþjálfun, sér í lagi framhaldsþjálfun og endurþjálfun;
 - iii. námsleyfi með kaupi, sérstaklega til þjálfunar og fræðslu um málefni stéttarféлага;
 - iv. frama í starfi og til þess að verða hlutgengir til að úthluta verkefnum;
- c. atvinnuöryggi samkvæmt landslögum og venju varðandi uppsögn vinnu og með tilliti til niðurstöðu þeirrar rannsóknar, sem um getur í 22. grein þessarar tillögu;
 - d. greiðslu fyrir jafnverðmæt störf;
 - e. félagslegt öryggi og styrki;
 - f. vinnuskilyrði, þar á meðal öryggis- og heilbrigðisráðstafanir;
 - g. kost á húsnæði, félagslegri þjónustu og heilbrigðisstofnunum, einkum þegar þessir kostir eru í tengslum við atvinnu eða störf.
6. Sérhvert aðildarríki ætti að kanna viðkomandi lagaákvæði og reglugerðir stjórnvalda og venju í því skyni að aðlaga það þeirri stjórnarstefnu, sem gætið er í 3. grein þessarar tillögu.
 7. Með þeim aðferðum, sem hæfa aðstæðum og venju í landinu ætti sérhvert aðildarríki:
 - a. að tryggja svo sem unnt er að fylgt sé þeirri stefnu, sem nefnd er í 3. grein þessarar tillögu í allri starfsemi undir stjórn eða eftirliti opinbers stjórnvalds.
 - b. að stuðla að því að þeirri stjórnarstefnu sé fylgt í allri annarri starfsemi í samvinnu við samtök atvinnurekenda og verkamanna og sérhver önnur samtök, sem hlut eiga að máli.
 8. Aldraðir verkamenn og stéttarfélag svo og atvinnurekendur og samtök þeirra ættu að hafa aðgang að þeim stofnunum, sem falið er að kanna og rannsaka kvartanir varðandi sömu tækifæri og meðferð í því skyni að tryggja leiðréttingu á hverri þeirri framkvæmd, sem talin er brjóta í bága við stefnuna.
 9. Allar viðeigandi ráðstafanir ætti að gera til þess að tryggja að stofnanir, sem veita leiðsögn, þjálfun og ráðningar, láti öldruðum verkamönnum í té þá fyrirgreiðslu, ráðleggingar og aðstoð, sem þeir kunna að þarfnast til þess að geta notið til fulls sömu tækifæra og meðferðar.
 10. Framkvæmd þeirrar stjórnarstefnu sem um ræðir í 3. grein þessarar tillögu, ætti ekki að hafa óhagstæð áhrif á þá sérstöku vernd eða aðstoð til handa öldruðum verkamönnum, sem viðurkennt er að nauðsynleg sé.

III. Vernd.

11. Gera ætti ráðstafanir, sem hæfa aðstæðum og venju í hverju landi, til þess að gera öldruðum verkamönnum fært aðhalda áfram starfi með viðunandi skilyrðum. Þetta ætti að gera innan ramma stjórnarstefnu, sem miðar að því að bæta vinnuskilyrði og umhverfi á vinnustað á öllum skeiðum starfsævinnar og með þátttöku aðalsamtaka atvinnurekenda og verkamanna.
12. (1) Með þátttöku samtaka atvinnurekenda og verkamanna ætti að gera könnun með það fyrir augum að komast að raun um hvaða starfsgreinar það eru, sem líklegar eru til þess að flýta fyrir öldrun, eða gera þær kröfur, sem erfitt er fyrir aldraða verkamenn að aðlagast, gera sér grein fyrir ástæðunum og finna viðeigandi lausn.
- (2) Þessar kannanir geta verið þáttur í almennu mati á störfum og samsvarandi hæfni.
- (3) Niðurstöðum kannananna ætti að dreifa víða einkum til samtaka atvinnurekenda og verkamanna og eftir atvikum fyrir milligöngu þeirra til aldraðra verkamanna, sem hlut eiga að máli.
13. Þegar aðlögunarerfiðleikar, sem aldraðir verkamenn eiga við að stríða, eru aðallega í sambandi við öldrun, ætti eftir því sem við verður komið í sambandi við þá starfsemi, sem um er að ræða, að gera ráðstafanir, sem miða að því:
 - a. að bæta þau vinnuskilyrði og það vinnuumhverfi, sem líklegt er að flýti fyrir öldrun;
 - b. að breyta skipulagningu vinnu og vinnutíma, sem hefur í för með sér streitu eða of

- mikinn vinnuhraða í hlutfalli við möguleika hlutaðeigandi verkamanna, sér í lagi með því að takmarka yfirvinnu;
- c. að laga starfið að verkamanninum með öllum tiltækum tæknilegum ráðum og þá sér í lagi með tilliti til starfsþreks í því skyni að varðveita heilsu, verjast slysum og viðhalda starfsgetu;
 - d. að sjá fyrir reglulegu eftirliti með heilbrigðisástandi verkamanna;
 - e. að sjá fyrir eftirliti á vinnustað sem þörf er á til þess að varðveita heilbrigði og öryggi verkamanna.
14. Meðal þeirra ráðstafana, sem gerðar eru til þess að framfylgja ákvæði í b-lið 13. greinar þessarar tillögu, mættu vera eftirfarandi ráðstafanir í starfsgreininni að höfðu samráði við fulltrúa verkamanna eða með þátttöku aðalsamtaka þeirra eða kjarasamningum í samræmi við ríkjandi venju í hverju landi:
 - a. að stytta venjulegan daglegan og vikulegan vinnutíma aldraðra verkamanna í erfiðri, hættulegri eða óheilmæmri vinnu;
 - b. að stuðla að því að vinnutími allra aldraðra verkamanna, sem þess óska, sé smám saman stytur á tilteknu tímabili áður en þeir ná þeim aldri, sem venjulega veitir þeim rétt til ellilífeyris;
 - c. að lengja árlegt orlof með kaupum eftir aldri eða starfsaldri;
 - d. að gera öldruðum verkamönnum kleift að skipuleggja vinnutíma sinn og frítíma við sitt hæfi, sérstaklega með því að greiða fyrir því að menn eigi kost á hlutastörfum og sveigjanlegum vinnutíma;
 - e. að greiða fyrir því að aldraðir verkamenn geti fengið störf, sem unnin eru á venjulegum dagvinnutíma, eftir að þeir hafa um tiltekið árabil unnið vaktavinnu að nokkru eða öllu leyti.
 15. Hvað eina ætti að gera til þess að bregðast við þeim erfiðleikum, sem verða á vegi aldraðra verkamanna, með leiðsagnar- og þjálfunarstarfsemi svo sem þeirri sem um ræðir í 50. grein Tillögu frá 1975 um þróun mannafla.
 16. (1) Með þátttöku aðalsamtaka atvinnurekenda og verkamanna ætti að gera ráðstafanir til þess að fyrir aldraða verkamenn sé komið á kaupgreiðslukerfi, sem miðist við þarfir þeirra, þar sem því verður við komið.
 - (2) Meðal þeirra ráðstafana gæti verið:
 - a. notkun kaupgreiðslukerfis, sem miðar ekki aðeins við vinnuhraða heldur einnig þekkingu og reynslu;
 - b. tilfærslu aldraðra verkamanna úr vinnu, sem greidd er eftir afköstum, í vinnu sem greidd er með tímakaupi.
 17. Einnig mætti gera ráðstafanir til þess að veita öldruðum verkamönnum, ef þeir óska þess, aðra atvinnumöguleika í sinni eða annarri starfsgrein þar sem þeir gætu notið hæfni sinnar og reynslu án tekjutaps, eftir því sem við verður komið.
 18. Þegar samdráttur verður í vinnu, cinkum í hnignandi atvinnugreinum, ætti að leggja sérstaka áherslu á að taka tillit til sérþafa aldraðra verkamanna til dæmis með því að greiða fyrir endurþjálfun í öðrum atvinnugreinum, með því að veita aðstoð við að útvega aðra atvinnu eða með því að veita hæfilega tekjutryggingu eða viðeigandi fébætur.
 19. Sérstakt átak ætti að gera til þess að auðvelda öldruðum verkamönnum komu eða endurkomu inn á vinnumarkaðinn er þeir leita sér atvinnu, eftir að hafa verið frá vinnu vegna skyldu gagnvart fjölskyldu sinni.

IV. Undirbúningur fyrir eftirlaunaaldurinn.

20. Að því er tekur til þessa kafla þessarar tillögu:
 - a. merkir orðið „tiltekinn“ ákvarðaður með eða samkvæmt einhverjum þeim hætti, sem um getur í 31. grein þessarar tillögu;

- b. merkir orðið „ellilífeyrir“ styrk, sem veittur er þegar menn hafa náð tilteknum aldri;
 - c. merkir orðið „eftirlaun“ ellilífeyri, sem einungis er veittur þegar hvers konar arðbæru starfi er lokið;
 - d. merkja orðin „aldur sem venjulega veitir mönnum rétt til ellilífeyris“ aldursmarkið sem tiltekið er fyrir veitingu ellilífeyris og þegar flýta má eða fresta slíkri veitingu;
 - e. orðin „styrkir vegna langvarandi starfs“ styrki sem einungis eru veittir að loknum löngum réttindavinnslutíma án tillits til aldurs;
 - f. orðið „réttindavinnslutími“ tíma iðgjaldagreiðslu, atvinnu eða búsetu eða þessara atriða sameiginlega eftir því sem tiltekið kann að vera.
21. Þar sem því verður við komið ætti að gera ráðstafanir til þess:
- a. að tryggja það að menn geti látið af störfum smám saman og þannig ráðið sjálfir hvenær þeir fara á eftirlaun;
 - b. að gera aldurstakmark fyrir ellilífeyri teygjanlegt.
22. Lagaákvæði og önnur ákvæði sem kveða á um að mönnum sé skylt að láta af starfi á tilteknum aldri, ætti að skoða í ljósi undanfarandi greinar og 3. greinar þessarar tillögu.
23. (1) Nú hefur vinnutími aldraðra verkamanna verið smám saman stytur að tilteknu marki, eða þeir byrja að vinna blutastörf og ætti þá hvert aðildarríki að teknu tilliti til stefnu sinnar varðandi sérstaka styrki að leitast við að tryggja að þeir um tiltekið skeið áður en þeir ná þeim aldri, sem venjulega veitir verkamönnum rétt til ellilífeyris, fái sérstakan styrk, sem að nokkru eða fullu bæti þeim kaupskerðinguna.
- (2) Ákvarða ætti upphæð hinna sérstöku styrkja, sem um ræðir í 1. málsgrein þessarar greinar og skilyrði fyrir þeim. Þar sem það á við ætti að reikna hina sérstöku styrki sem atvinnutekjur í sambandi við útreikning ellilífeyris og við þann útreikning ætti að taka tillit til þess tímabils sem þeir eru greiddir á.
24. (1) Nú eru aldraðir verkamenn atvinnulausir um tiltekinn tíma fyrir það aldursmark, sem venjulega veitir verkamönnum rétt til ellilífeyris og ættu þeir þá til þess tíma að njóta atvinnuleysisstyrkja eða hæfilegrar tekjutryggingar þar sem atvinnuleysisstryggingar eru í gildi.
- (2) Annars ættu aldraðir verkamenn sem hafa verið atvinnulausir a. m. k. eitt ár, að eiga rétt til þess að fá eftirlaun fyrir tímamál á tilteknu tímabili, áður en þeir ná þeim aldri sem veitir verkamönnum almennt rétt til ellilífeyris. Veiting eftirlauna fyrir tímamál ætti ekki að vera háð skilyrði um réttindavinnslutíma, er sé lengri en sá, sem krafist er við þann aldur, sem almennt veitir verkamönnum rétt til ellilífeyris. Fjárhæð eftirlaunanna, sem svarar til fjárhæðar eftirlauna, sem hlutaðeigandi verkamaður mundi hafa fengið er hann náði þessum aldri, ætti ekki að skerða til mótvægis því að greiðslurnar vara sennilega lengur, en við útreikning þessarar fjárhæðar þarf ekki að telja með réttindavinnslutímanum mismuninn á raunverulegum aldri og þeim aldri sem almennt veitir verkamönnum rétt til ellilífeyris.
25. (1) Aldraðir verkamenn sem:
- a. hafa unnið störf sem með tilliti til ellilífeyris eru talin erfið eða óheilmæm samkvæmt lögum, reglugerðum eða venju í landinu, eða
 - b. viðurkennt er að séu í tilteknum mæli óhæfir til vinnu,
- ættu að eiga þess kost um tiltekið skeið, áður en þeir ná venjulegum ellilífeyrisaldri, að fá eftirlaun fyrir tímamál, en veitingu þeirra mætti binda skilyrði um tiltekinn réttindavinnslutíma. Fjárhæð lífeyrisins, sem svarar til lífeyris, sem hlutaðeigandi verkamaður mundi hafa fengið er hann náði venjulegum ellilífeyrisaldri, ætti ekki að skerða til mótvægis því að greiðslurnar geta varað lengur, en við útreikning þessarar fjárhæðar þarf ekki að telja með réttindavinnslutímanum mismuninn á raunverulegum aldri og þeim aldri sem almennt veitir verkamönnum rétt til ellilífeyris.

- (2) Ákvæði 1. málsgreinar þessarar greinar tekur ekki til:
- a. manna, sem njóta örorkulífeyris eða annars lífeyris vegna vanhæfis til vinnu sem svarar til þess stigs vanhæfis eða örorku er sé a. m. k. jafnhátt því sem krafist er til þess að eiga rétt á lífeyri fyrir tímenn;
 - b. manna, sem nægilega er séð fyrir með eftirlaunatryggingum eða öðrum félagslegum tryggingum.
26. Aldraðir verkamenn, sem 24. og 25. grein taka ekki til, ættu að eiga rétt á lífeyri fyrir tímenn um tiltekið skeið áður en þeir ná þeim aldri, sem yfirleitt veitir verkamönnum rétt til ellilífeyris, þó með fyrirvara um skerðingu sem gerð kann að vera á fjárhæð sérhvers tímabundins ellilífeyris, sem þeir mundu hafa fengið á þeim aldri.
27. Þegar um þá skipan er að ræða að veiting ellilífeyris byggist á greiðslu iðgjalda eða starfstíma ættu aldraðir verkamenn, sem lokið hafa tilteknum réttindavinnslutíma, að eiga rétt á styrkjum vegna langrar þjónustu.
28. Reglunum í 26. og 27. grein þessarar tillögu þarf ekki að framfylgja þar sem sú skipan gildir að verkamenn geta átt rétt á ellilífeyri við sextíuogfimm ára aldur eða fyrr.
29. Aldraðir verkamenn, sem eru vinnufærir ættu að geta frestað töku ellilífeyris fram yfir venjulegan ellilífeyrisaldur til dæmis annaðhvort með það fyrir augum að uppfylla öll skilyrði fyrir lífeyri eða til þess að fá hærri lífeyri með tilliti til hærri aldurs við lífeyristöku og eftir því sem við á, með tilliti til lengri starfstíma eða meiri iðgjaldagreiðslu.
30. (1) Framkvæma ætti áætlanir um undirbúning fyrir eftirlaunaaldurinn á árunum fyrir lok starfsaldursins með þátttöku aðalsamtaka atvinnurekenda og verkamanna og annarra hlutaðeigandi stofnana. Í þessu sambandi ætti að taka tillit til Samþykktarinnar frá 1974 um námsfrí með kaupum.
- (2) Sérstaklega ættu þessar áætlanir að gera hlutaðeigandi mönnum kleift að gera áætlanir um eftirlaunaaldurinn og að aðlaga sig nýjum aðstæðum með því að láta þeim í té upplýsingar um:
- a. tekjur og sér í lagi þann ellilífeyri, sem þeir mega vænta, stöðu þeirra sem eftirlaunamanna gagnvart sköttum og önnur hlunnindi, sem þeir eiga kost á svo sem læknishjálp, félagslega þjónustu og hvers konar afslátt á kostnaði tiltekinnar opinberrar þjónustu;
 - b. möguleika og skilyrði til þess að halda áfram störfum sér í lagi sem hlutastörfum og um möguleikana á því að koma sér upp eigin atvinnu;
 - c. öldrunina og ráð til þess að draga úr henni, svo sem heilbrigðiseftirlit, líkamsþjálfun og viðeigandi mataræði;
 - d. hvernig verja skuli tómstundum;
 - e. möguleika til fullorðinsfræðslu hvort sem er til þess að fást við sérstök vandamál eftirlaunaaldurs eða til þess að viðhalda eða þroska áhugamál og leikni.

V. Framkvæmdahættir.

31. Þessari tillögu má koma í framkvæmd, í áföngum ef þurfa þykir, með lögum eða reglugerðum, kjarasamningum eða hverjum þeim hætti öðrum sem við á í landinu að teknu tilliti til efnahagslegra og félagslegra aðstæðna í landinu.
32. Viðeigandi ráðstafanir ætti að gera í því skyni að kynna almenningi og sér í lagi þeim sem annast leiðsögn, þjálfun, ráðningar og þá félagslegu þjónustu sem við á, svo og atvinnurekendum, verkamönnum og samtökum þeirra þann vanda sem aldraðir verkamenn kunna að mæta, sérstaklega varðandi þau atriði sem um er fjallað í 5. grein þessarar tillögu og hversu æskilegt er að hjálpa þeim að sigrast á þessum vanda.
33. Gera ætti ráðstafanir til tryggingar því að öldruðum verkamönnum séu ýtarlega kynnt réttindi þeirra og möguleikar og þeir hvattir til þess að færa sér þá í nyt.