

Chambre des Représentants

Kamer der Volksvertegenwoordigers

6 NOVEMBRE 1951.

PROJET DE LOI

portant approbation de la Convention internationale (n° 32) concernant la protection contre les accidents des travailleurs occupés au chargement et au déchargement des bateaux, adoptée à Genève, le 27 avril 1932, par la Conférence Internationale du Travail, au cours de sa 16^e session.

EXPOSÉ DES MOTIFS

MESDAMES, MESSIEURS.

En adoptant la Convention qui est soumise à votre approbation, la 16^e session de la Conférence Internationale du Travail a voulu protéger, le plus efficacement possible, les travailleurs occupés au chargement et au déchargement des bateaux, contre les risques multiples inhérents à leur profession.

L'application des mesures d'ordres divers qu'elle envisage ressortit à la compétence du Ministère du Travail et de la Prévoyance sociale (Administration de la Protection technique du Travail), du Ministère des Communications (Administration de la Marine) et du Ministère de l'Intérieur.

Le Gouvernement a l'honneur de proposer au Parlement la ratification de la Convention qui, de longue date, est presque intégralement appliquée dans notre pays.

*
**

En effet, la première réglementation belge sur le travail dans les ports, l'arrêté royal du 20 novembre 1906, en prescrivant les mesures spéciales à observer dans les entreprises de chargement, de déchargement, de réparation et d'entretien des navires et bateaux, contenait déjà, énoncées en termes généraux, la plupart des prescriptions de la Convention.

L'arrêté royal du 20 novembre 1906 était applicable aux travaux de chargement, de déchargement, de réparation et d'entretien de navires et bateaux, de même qu'à la manutention de marchandises, en tant que ces opérations se pratiquent dans les ports, bassins et cales sèches, ainsi que sur les débarcadères et les quais.

6 NOVEMBER 1951.

WETSONTWERP

houdende goedkeuring van het Internationaal Verdrag (n° 32) betreffende de bescherming tegen ongevallen van arbeiders werkzaam bij het laden en lossen van schepen door de Internationale Arbeidsconferentie in de loop van haar 16^e zitting op 27 April 1932 te Genève aangenomen.

MEMORIE VAN TOELICHTING

MEVROUWEN, MIJNE HEREN,

Door het Verdrag dat te uwer goedkeuring wordt voorgelegd, aan te nemen, heeft de 16^e zitting van de Internationale Arbeidsconferentie de arbeiders die schepen laden en lossen zo doeltreffend mogelijk willen beschermen tegen de menigvuldige risico's welke aan hun beroep eigen zijn.

De toepassing van maatregelen van verschillende aard, welke er bij beoogd wordt, valt onder de bevoegdheid van het Ministerie van Arbeid en Sociale Voorzorg (Bestuur van de Technische Arbeidsbescherming), van het Ministerie van Verkeerswezen (Bestuur van het Zeewezen) en van het Ministerie van Binnenlandse Zaken.

De Regering heeft de eer aan het Parlement de bekrachtiging van dit Verdrag voor te stellen, dat in ons land reeds lang bijna volledig wordt toegepast.

*
**

De eerste Belgische reglementering betreffende de arbeid in de havens, het koninklijk besluit van 20 November 1906, waarbij speciale maatregelen werden voorgeschreven die dienen nageleefd in de ondernemingen voor het laden, lossen, herstellen en onderhouden van vaartuigen, omvatte inderdaad reeds de meeste voorschriften van het Verdrag in algemene termen uitgedrukt.

Het koninklijk besluit van 20 November 1906 was toepasselijk op de werkzaamheden voor het laden, lossen, herstellen en onderhouden van vaartuigen, zoals op de behandeling van de goederen in zover deze verrichtingen in de havens, havenkommen en droogdokken, alsmede op de aanlegplaatsen en de kaaien geschieden.

H.

Les dispositions de cet arrêté sont actuellement remplacées par les articles 525 à 548 du Règlement général pour la Protection du Travail, dont les titres III, IV et V furent approuvés, par l'arrêté du Régent du 27 septembre 1947.

Les prescriptions contenues dans ces articles s'appliquent :

- 1° aux travaux de chargement et de déchargement des navires et bateaux;
- 2° aux travaux de construction, de réparation et d'entretien des navires et bateaux;
- 3° à la manutention des marchandises dans les ports, bassins, ainsi que sur les débarcadères et les quais, le long des voies navigables.

Ces nouvelles dispositions tiennent compte de l'évolution qui s'est manifestée depuis 1906 dans la technique portuaire.

Il convient cependant d'apporter à ces dispositions certaines modifications de détail afin de les mettre en complète harmonie avec la Convention; le Gouvernement a mis à l'étude un projet de réglementation tenant compte de cette préoccupation.

En ce qui concerne plus spécialement les mesures de protection à prendre à bord des navires de mer, l'application des prescriptions de la Convention est assurée par les arrêtés royaux des 8 novembre 1920 (art. 126 et 158) et 11 juillet 1936 (essais et vérification des engins de levage) formant règlement pour l'application de la loi du 25 août 1920 sur la sécurité des navires.

**

Tel est, Mesdames, Messieurs, l'objet de la Convention que le Gouvernement a l'honneur de soumettre à votre approbation.

Le Ministre des Affaires Etrangères,

P. van ZEELAND.

Le Ministre de l'Intérieur,

M. BRASSEUR.

Le Ministre du Travail et de la Prévoyance Sociale,

G. VAN DEN DAELE.

Le Ministre des Communications,

P.-W. SEGERS.

De bepalingen van dit besluit zijn thans vervangen door de artikelen 525 tot 548 van het Algemeen Reglement voor de Arbeidsbescherming, waarvan titels III, IV en V werden goedgekeurd bij het besluit van de Regent van 27 September 1947.

De voorschriften in deze artikelen zijn van toepassing :

- 1° op het laden en lossen van vaartuigen;
- 2° op het bouwen, herstellen en onderhouden van vaartuigen;
- 3° op het behandelen der goederen in havens, dokken, alsmede op de aanlegplaatsen en kaaien langs bevaarbare wegen.

In deze nieuwe bepalingen wordt er rekening gehouden met de evolutie welke sedert 1906 in de haventechniek tot uiting is gekomen.

Er dienen evenwel in bedoelde bepalingen enige detailwijzigingen gebracht ten einde deze volledig te doen overeenstemmen met het Verdrag; de Regering heeft een ontwerp van reglementering waarin met deze bezorgdheid wordt rekening gehouden, ter studie gelegd.

Wat inzonderheid de aan boord van de zeeschepen te treffen beschermingsmaatregelen aangaat, wordt de toepassing van de voorschriften van het Verdrag bij de koninklijke besluiten van 8 November 1920 (art. 126 en 158) en van 11 Juli 1936 (beproevingen en nazien van de hijstoestellen), die het reglement voor de toepassing van de wet van 25 Augustus 1920 betreffende de veiligheid der schepen uitmaken, verzekerd.

**

Dit is, Mevrouwen, Mijne Heren, het doel van het Verdrag dat de Regering de eer heeft te uwer goedkeuring voor te leggen.

De Minister van Buitenlandse Zaken,

De Minister van Binnenlandse Zaken,

De Minister van Arbeid en Sociale Voorzorg,

De Minister van Verkeerswezen,

AVIS DU CONSEIL D'ÉTAT.

Le Conseil d'Etat, section de législation, première chambre des vacations, saisi par le Ministre des Affaires étrangères, le 25 juillet 1951, d'une demande d'avis sur un projet de loi « portant approbation de la convention internationale (n° 32) concernant la protection contre les accidents des travailleurs occupés au chargement et au déchargement des bateaux, adoptée à Genève, le 27 avril 1932, par la conférence internationale du travail, au cours de sa 16^e session », a donné en sa séance du 7 août 1951 l'avis suivant :

Le projet ne soulève pas d'observations.

La chambre était composée de :

MM. :

J. SUETENS, *premier président du Conseil d'Etat, président*;
F. LEPAGE, *conseiller d'Etat*;
G. VAN BUNNEN, *conseiller d'Etat*;
J. VAUTHIER, *assesseur de la section de législation*;
P. ANSIAUX, *assesseur de la section de législation*;
G. PIQUET, *greffier adjoint, greffier*.

La concordance entre la version française et la version néerlandaise a été vérifiée sous le contrôle de

M. J. SUETENS, *président*.

Le Greffier,
(signé) G. PIQUET.

Le Président,
(signé) J. SUETENS.

Pour deuxième expédition délivrée à M. le Ministre des Affaires étrangères.

Le 10 août 1951.

Le Greffier du Conseil d'Etat f.f., greffier adjoint,

ADVIES VAN DE RAAD VAN STATE.

De Raad van State, afdeling wetgeving, eerste vacantiekamer, de 25^e Juli 1951 door de Minister van Buitenlandse Zaken verzocht hem van advies te dienen over een ontwerp van wet « houdende goedkeuring van het internationaal verdrag (n° 32) betreffende de bescherming tegen ongevallen van arbeiders werkzaam bij het laden en lossen van schepen door de internationale arbeidsconferentie in de loop van haar 16^e zitting op 27 April 1932 te Geneve aangenomen », heeft ter zitting van 7 Augustus 1951 het volgend advies gegeven :

Bij het ontwerp zijn geen opmerkingen te maken.

De kamer was samengesteld uit :

De HH. :

J. SUETENS, *eerste-voorzitter van de Raad van State, voorzitter*;
F. LEPAGE, *raadsheer van State*;
G. VAN BUNNEN, *raadsheer van State*;
J. VAUTHIER, *bijzitter van de afdeling wetgeving*;
P. ANSIAUX, *bijzitter van de afdeling wetgeving*;
G. PIQUET, *adjunct-griffier, griffier*.

De overeenstemming tussen de Franse en de Nederlandse tekst werd nagezien onder toezicht van

de H. J. SUETENS, *voorzitter*.

De Griffier,
(get.) G. PIQUET.

De Voorzitter,
(get.) J. SUETENS.

Voor tweede uitgifte afgeleverd aan de H. Minister van Buitenlandse Zaken.

De 10^e Augustus 1951.

De w.n. Griffier van de Raad van State, adjunct-griffier,

J. CYPRES.

PROJET DE LOI

BAUDOUIN, ROI DES BELGES.

A tous, présents et à venir, SALUT.

Sur la proposition de Notre Ministre des Affaires Étrangères, de Notre Ministre de l'Intérieur, de Notre Ministre du Travail et de la Prévoyance Sociale et de Notre Ministre des Communications,

NOUS AVONS ARRÊTÉ ET ARRÊTONS :

Notre Ministre des Affaires Étrangères, Notre Ministre de l'Intérieur, Notre Ministre du Travail et de la Prévoyance Sociale et Notre Ministre des Communications sont chargés de présenter, en Notre nom, aux Chambres législatives le projet de loi dont la teneur suit :

Article unique.

La Convention internationale (n° 32) concernant la protection contre les accidents des travailleurs occupés au chargement et au déchargement des bateaux, adoptée à Genève, le 27 avril 1932, par la Conférence Internationale du Travail, au cours de sa seizième session, sortira son plein et entier effet.

Donné à Hinterriss, le 12 septembre 1951.

WETSONTWERP

BOUDEWIJN, KONING DER BELGEN.

Aan allen, tegenwoordigen en toekomstenden, HEIL.

Op de voordracht van Onze Minister van Buitenlandse Zaken, van Onze Minister van Binnenlandse Zaken, van Onze Minister van Arbeid en Sociale Voorzorg en van Onze Minister van Verkeerswezen.

HEBBEN WIJ BESLOTEN EN BESLUITEN WIJ :

Onze Minister van Buitenlandse Zaken, Onze Minister van Binnenlandse Zaken, Onze Minister van Arbeid en Sociale Voorzorg en Onze Minister van Verkeerswezen zijn gelast, in Onze naam, bij de Wetgevende Kamers het ontwerp van wet in te dienen waarvan de tekst volgt :

Enig artikel.

De Internationale Overeenkomst (n° 32) betreffende de bescherming tegen ongevallen van arbeiders werkzaam bij het laden en lossen van schepen, aangenomen op 27 April 1932, te Genève, door de Internationale Arbeidsconferentie, in de loop van haar zestiende zitting, zal volkomen uitwerking hebben.

Gegeven te Hinterriss, 12 September 1951.

BAUDOUIN.

PAR LE ROI :

Le Ministre des Affaires Étrangères,

P. van ZEELAND.

*Pour le Ministre de l'Intérieur,
Le Ministre de la Défense Nationale,*

E. DE GREEF

Le Ministre du Travail et de la Prévoyance Sociale,

G. VAN DEN DAELE.

Le Ministre des Communications,

P.-W. SEGERS.

VAN KONINGSWEGE :

De Minister van Buitenlandse Zaken,

*Voor de Minister van Binnenlandse Zaken
De Minister van Landsverdediging,*

De Minister van Arbeid en Sociale Voorzorg,

De Minister van verkeerswezen,

CONFERENCE INTERNATIONALE DU TRAVAIL.

CONVENTION 32.

Convention concernant la protection des travailleurs occupés au chargement et au déchargement des bateaux contre les accidents (révisée en 1932), adoptée par la Conférence à sa seizième session, Genève, 27 avril 1932

(telle qu'elle a été modifiée par la Convention portant révision des articles finals, 1946).

La Conférence générale de l'Organisation Internationale du Travail,

Convoquée à Genève par le Conseil d'administration du Bureau International du Travail, et s'y étant réunie le 12 avril 1932 en sa 16^e session,

Après avoir décidé d'adopter diverses propositions relatives à la révision partielle de la Convention concernant la protection des travailleurs occupés au chargement et au déchargement des bateaux contre les accidents adoptée par la Conférence à sa douzième session, question qui constitue le quatrième point de l'ordre du jour de la session, et

Considérant que ces propositions doivent prendre la forme d'une convention internationale,

Adopte, ce vingt-septième jour d'avril mil neuf cent trente-deux, la convention ci-après, qui sera dénommée Convention sur la protection des dockers contre les accidents (révisée en 1932), à ratifier, par les membres de l'Organisation Internationale du Travail, conformément aux dispositions de la Constitution de l'Organisation Internationale du Travail:

Article premier.

Aux fins de la présente convention:

1) le terme « opérations » signifie et comprend tout ou partie du travail effectué, à terre ou à bord, pour le chargement ou le déchargement de tout bateau affecté à la navigation maritime ou intérieure, à l'exclusion des bâtiments de guerre, dans tout port maritime ou intérieur, sur tout dock, wharf, quai ou autre endroit analogue où ce travail est effectué; et

2) le terme « travailleur » comprend toute personne employée aux dites opérations.

Art. 2.

1. Toutes voies d'accès régulières passant par un bassin, wharf, quai ou autre lieu semblable et que les travailleurs ont à utiliser pour se rendre à l'emplacement de travail où sont effectuées les opérations ou pour en revenir, ainsi que tous emplacements de travail situés à terre, devront être maintenus dans un état propre à assurer la sécurité des travailleurs qui les utilisent.

2. En particulier,

1) tous lieux de travail à terre et toutes parties dangereuses des voies d'accès précitées y conduisant à partir du chemin public le plus proche, devront être pourvus d'un éclairage efficace et sans danger;

2) les wharfs et les quais seront suffisamment débarrassés de marchandises pour maintenir un libre passage vers les moyens d'accès visés à l'article 3;

3) lorsqu'un passage est laissé le long du bord du quai ou du wharf, il devra avoir au moins 90 centimètres de large (3 pieds) et être libre de tous obstacles autres que les constructions fixes, les appareils et les engins en usage;

4) dans la mesure où ce sera praticable, eu égard au trafic et au service:

a) toutes parties dangereuses de ces voies d'accès et lieux de tra-

INTERNATIONALE CONFERENTIE VAN DE ARBEID.

VERDRAG 32.

Verdrag betreffende de bescherming tegen ongevallen van arbeiders werkzaam bij het laden en lossen van schepen (herzien in 1932), aangenomen door de Conferentie tijdens haar zestiende zitting, op 27 April 1932, te Genève.

(zoals gewijzigd door het Verdrag tot herziening van de slotartikelen, 1946).

De Algemene Conferentie van de Internationale Organisatie van de Arbeid,

Door de Raad van Beheer van het Internationaal Arbeidsbureau bijeengeroepen te Genève en aldaar bijeengekomen op 12 April 1932, in haar zestiende zitting,

Besloten hebbende verschillende voorstellen aan te nemen betreffende de bescherming tegen ongevallen van arbeiders werkzaam bij het laden en lossen van schepen, aangenomen door de Conferentie in haar twaalfde zitting, welk onderwerp het vierde punt van de agenda der zitting is, en

Overwegende dat deze voorstellen de vorm zullen aannemen van een internationaal verdrag.

Neemt heden, zeven en twintigste April negentienhonderd twee en dertig, het volgende verdrag aan, dat zal genoemd worden, Verdrag betreffende de bescherming van dokwerkers tegen ongevallen (herzien in 1932) en dat door de leden van de Internationale Organisatie van de Arbeid, overeenkomstig de bepalingen van de Constitutie van de Internationale Organisatie van de Arbeid, dient bekrachtigd te worden:

Eerste artikel.

Voor de toepassing van dit verdrag:

1) wordt onder de uitdrukking « werkzaamheden » verstaan en medebegrepen elke arbeid of elk deel van de arbeid, verricht aan de wal of aan boord voor het laden en lossen van elk schip bestemd voor de zee- of binnenvaart, met uitzondering van oorlogsschepen, in elke zee- of binnenhaven, in elke havenkom, afgesloten terrein, kade of andere dergelijke plaats waar die arbeid verricht wordt;

2) omvat de uitdrukking « arbeider » eenieder die bij voornoemde werkzaamheden gebruikt wordt.

Art. 2.

1. Alle gewone toegangswegen die over een havenkom, een afgesloten terrein, een kade of een andere dergelijke plaats lopen en die de arbeiders moeten gebruiken om zich te begeven naar de plaats waar de werkzaamheden worden verricht, of waarlangs zij moeten terugkeren, benevens alle werkplaatsen op het land gelegen, moeten in zodanige staat gehouden worden, dat zij de veiligheid verzekeren van de arbeiders die ze gebruiken.

2. In het bijzonder,

1) moeten alle werkplaatsen aan de wal en alle gevaarlijke gedeelten van de voornoemde toegangswegen welke daarheen van de dichts bijzijnde openbare weg leiden, van een doeltreffende en ongevaarlijke verlichting voorzien zijn;

2) moeten afgesloten terreinen en kaden voldoende vrij van goederen worden gehouden om een vrije doorgang te onderhouden naar de in artikel 3 bedoelde toegangsmiddelen;

3) moet, wanneer er een doorgang gelaten is langs de kant van een kade of terrein, deze tenminste 90 centimeter (3 voet) breed zijn en vrij zijn van alle hindernissen welke geen vaste inrichtingen of in gebruik zijnde toestellen en werktuigen zijn;

4) moeten, voorzover dit in verband met het verkeer en het werk uitvoerbaar is:

a) alle gevaarlijke gedeelten van die genoemde toegangswegen en

vail (par exemple : ouvertures, tournants et bords dangereux) devront être munis de garde-corps appropriés d'une hauteur d'au moins 75 centimètres (2 pieds 6 pouces);

b) les passages dangereux sur les ponts, caissons et vannes de bassin devront être munis de chaque côté, jusqu'à une hauteur d'au moins 75 centimètres (2 pieds 6 pouces) de garde-corps continués à chaque extrémité, sur une longueur suffisante qui n'aura pas à dépasser 4 m. 50 (5 yards).

5) les conditions de dimensions prévues par le paragraphe 4 du présent article seront considérées comme satisfaites, en ce qui concerne les engins en usage à la date de la ratification de la présente convention, si les chiffres des mesures effectivement réalisées ne sont pas inférieurs de plus de 10 % aux chiffres mentionnés dans ledit paragraphe 4.

Art. 3.

1. Lorsqu'un bateau est mouillé près d'un quai ou d'un autre bâtiment en vue des opérations à effectuer, des moyens d'accès offrant des garanties de sécurité devront être à la disposition des travailleurs pour se rendre sur le bateau ou en revenir, à moins que les circonstances soient telles qu'ils puissent le faire, en l'absence de dispositifs spéciaux, sans être exposés inutilement à des risques d'accidents.

2. Ces moyens d'accès devront consister :

a) lorsque ce sera raisonnablement praticable, en l'échelle de coupée du bateau, en une passerelle ou un dispositif analogue;

b) dans les autres cas, en une échelle.

3. Les dispositifs spécifiés à la lettre a, du paragraphe 2, du présent article devront avoir une largeur d'au moins 55 centimètres (22 pouces); ils devront être solidement fixés de façon à ne pouvoir se déplacer; leur inclinaison ne devra pas être trop forte et les matériaux employés pour leur construction devront être de bonne qualité et en bon état; ils devront être munis des deux côtés sur toute leur longueur d'un garde-corps efficace d'une hauteur nette d'au moins 82 centimètres (2 pieds 9 pouces) ou, s'il s'agit de l'échelle de coupée, munis d'un garde-corps efficace de la même hauteur d'un seul côté, à la condition que l'autre côté soit efficacement protégé par le flanc du bateau.

Toutefois, tous dispositifs de cette nature en usage à la date de la ratification de la présente convention pourront rester en service :

a) pour ceux qui sont munis sur les deux côtés de garde-corps d'une hauteur nette d'au moins 80 centimètres (2 pieds 8 pouces), jusqu'à ce que ceux-ci soient renouvelés;

b) pour ceux qui sont munis sur les deux côtés de garde-corps d'une hauteur nette d'au moins 75 centimètres (2 pieds 6 pouces), pendant deux années à dater de la ratification de la présente convention.

4. Les échelles spécifiées à la lettre b, du paragraphe 2, du présent article seront d'une longueur et d'une solidité suffisantes et convenablement assujetties.

5. a) Des dérogations aux dispositions du présent article pourront être accordées par les autorités compétentes chaque fois qu'elles estimeront que les dispositifs spécifiés ne sont pas indispensables à la sécurité des travailleurs.

b) Les dispositions du présent article ne s'appliqueront pas aux plate-formes ou passerelles de manutention lorsqu'elles sont exclusivement employées pour les opérations.

6. Les travailleurs ne devront pas utiliser et ne pourront être tenus d'utiliser d'autres moyens d'accès que ceux qui sont spécifiés ou autorisés par le présent article.

Art. 4.

Pour le cas où les travailleurs doivent se rendre par eau sur un bateau ou en revenir à l'occasion des opérations, des mesures appropriées devront être prévues pour assurer la sécurité de leur transport, y compris la détermination des conditions auxquelles doivent satisfaire les embarcations utilisées pour ce transport.

Art. 5.

1. Lorsque les travailleurs ont à effectuer les opérations dans des cales dont le fond est situé à plus de 1 m. 50 (5 pieds) du niveau du pont, des moyens d'accès offrant des garanties de sécurité devront être mis à leur disposition.

2. Ces moyens d'accès consisteront ordinairement en une échelle et celle-ci ne sera considérée comme présentant des garanties de sécurité que :

a) si elle offre aux pieds un appui dont la profondeur augmentée de l'espace derrière l'échelle est d'au moins 11 ½ centimètres (4 ½ pouces) pour une largeur d'au moins 25 centimètres (10 pouces) et aux mains un appui solide;

werkplaatsen (b.v. gevaarlijke onderbrekingen, hoeken en kanten) van behoorlijke leuningen voorzien zijn, welke ten minste 75 centimeter (2 voet 6 duim) hoog zijn;

b) de gevaarlijke overgangen over bruggen, caissons, en sluisdeuren, aan beide zijden voorzien zijn van leuningen welke ten minste 75 centimeter (2 voet 6 duim) hoog zijn en aan beide eindén over een voldoende lengte, die de 4 m. 50 (5 yards) niet behoeft te boven te gaan, doorlopen.

5) aan de eisen van de afmetingen gesteld in lid 4 van dit artikel wordt, voor zoveel betreft inrichtingen in gebruik op de datum van de bekrachtiging van dit verdrag, geacht voldaan te zijn, indien de werkelijke afmetingen niet meer dan 10 % kleiner zijn van die genoemd in bedoeld lid 4.

Art. 3.

1. Wanneer een schip ten behoeve van de te verrichten werkzaamheden langs een kade of langs zijde van een ander schip gemeerd ligt, moeten er veilige toegangsmiddelen ter beschikking der arbeiders staan om zich naar en van boord te begeven, tenzij de omstandigheden zodanig zijn, dat zij indien er geen bijzondere hulpinrichtingen zijn, dit kunnen doen, zonder dat zij onnodig aan ongevalsgevaaren zijn blootgesteld.

2. Die toegangsmiddelen moeten bestaan :

a) waar het redelijkerwijze uitvoerbaar is, uit de statietrap van het schip, een loopplank of een dergelijke inrichting;

b) in de andere gevallen uit een ladder.

3. De onder paragraaf 2a van dit artikel omschreven inrichtingen moeten ten minste 55 centimeter (22 duim) breed zijn; zij moeten stevig bevestigd zijn, zodat zij zich niet verplaatsen kunnen; de helling er van mag niet te sterk zijn en de materialen voor hun samenstelling gebruikt, moeten van goede hoedanigheid zijn en in goede staat verkeren; zij moeten aan weerszijden over de gehele lengte voorzien zijn van een doeltreffende leuning, welke ten minste 82 centimeter (2 voet 9 duim) hoog moet zijn, of wanneer het een statietrap betreft, moet deze aan één kant van een leuning van dezelfde hoogte voorzien zijn, mits de andere zijde doeltreffend door het scheepsboord bevestigd is.

Echter kunnen de inrichtingen van deze aard, welke op de datum waarop dit verdrag geratificeerd wordt, in gebruik zijn, in dienst blijven :

a) voor zoveel betreft die, welke aan beide zijden, voorzien zijn van leuningen ten minste 80 centimeter (2 voet 8 duim) hoog, totdat zij vernieuwd worden;

b) voor zoveel betreft die, welke aan beide zijden voorzien zijn van leuningen ten minste 75 centimeter (2 voet 6 duim) hoog, gedurende twee jaar van den datum waarop dit verdrag geratificeerd is, af.

4. De onder paragraaf 2b van het onderhavige artikel omschreven ladders moeten voldoende lang en sterk zijn en behoorlijk zijn bevestigd.

5. a) Afwijkingen van de voorschriften van dit artikel kunnen door de bevoegde autoriteiten worden toegestaan telkenmale als zij van mening zijn, dat de omschreven inrichtingen niet onmisbaar zijn voor de veiligheid der arbeiders.

b) De bepalingen van dit artikel zijn niet van toepassing op stellingen of loopplanken voor het goederenvervoer, welke uitsluitend ten behoeve van de werkzaamheden gebruikt worden.

6. De arbeiders mogen geen gebruik maken van, en van hen mag ook niet worden verlangd dat zij gebruik maken van andere toegangsmiddelen dan die, welke in dit artikel zijn omschreven, of toegelaten.

Art. 4.

Wanneer de arbeiders zich ten behoeve van de werkzaamheden over water naar of van een schip moeten begeven, moeten er doelmatige maatregelen worden voorgeschreven ter verzekering van hun veilig vervoer, daaronder begrepen de voorwaarden, waaraan vaartuigen, die voor een dergelijk vervoer gebruikt worden, moeten voldoen.

Art. 5.

1. Wanneer de arbeiders werkzaamheden moeten verrichten in ruimten, waarvan de bodem, meer dan 1 m. 50 (5 voet) lager ligt dan het vlak van het dek, moeten er toegangsmiddelen te hunner beschikking gesteld worden, welke de nodige waarborgen van veiligheid bieden.

2. Die toegangsmiddelen moeten in de regel bestaan uit een ladder, welke alleen dan geacht zal worden de nodige waarborgen voor veiligheid te bieden :

a) indien zij aan de voeten een steun biedt waarvan de diepte met inbegrip van de ruimte achter de ladder, ten minste 11 ½ centimeter (4 ½ duim) bedraagt bij een breedte van ten minste 25 centimeter (10 duim) en aan de handen een stevig houvast;

b) si elle n'est pas placée en retrait sous le pont plus qu'il n'est raisonnablement nécessaire pour qu'elle n'empiète pas sur les écoutilles;

c) si elle est continuée par et est dans la même ligne que des dispositifs offrant un appui solide aux pieds et aux mains, placés sur les surbaux des écoutilles (par exemple, des taquets ou tasseaux);

d) si les dispositifs visés à l'alinéa précédent offrent aux pieds un appui dont la profondeur augmentée de l'espace derrière ces dispositifs est d'au moins 11 ½ centimètres (4 ½ pouces) pour une largeur d'au moins 25 centimètres (10 pouces);

e) si, au cas où il existe des échelles distinctes entre les ponts inférieurs, ces échelles sont, dans la mesure du possible, dans la même ligne que l'échelle partant du pont supérieur.

Toutefois, lorsqu'en raison de la construction du bateau, on ne pourrait raisonnablement exiger l'installation d'une échelle, les autorités compétentes auront la faculté d'autoriser d'autres moyens d'accès, à la condition que ces moyens d'accès remplissent, dans la mesure où elles sont applicables, les conditions prescrites pour les échelles par le présent article.

Dans le cas des bateaux existant à la date de la ratification de la présente convention et jusqu'au remplacement des échelles et dispositifs, les conditions de dimensions prévues par les alinéas a) et d) du présent paragraphe seront considérées comme satisfaites si les chiffres des mesures effectivement réalisées ne sont pas inférieurs de plus de 10 % aux chiffres mentionnés dans lesdits alinéas a) et d).

3. Un espace suffisant pour permettre d'atteindre les moyens d'accès devra être laissé libre près des surbaux des écoutilles.

4. Les tunnels des arbres devront être munis des deux côtés de poignées et d'appuis-pieds appropriés.

5. Lorsqu'une échelle devra être utilisée dans la cale d'un bateau non ponté, il appartiendra à l'entrepreneur des opérations de fournir cette échelle. Elle devra être munie à sa partie supérieure de crochets ou d'autres dispositifs permettant de la fixer solidement.

6. Les travailleurs ne pourront utiliser ni être tenus d'utiliser des moyens d'accès autres que ceux qui sont spécifiés ou autorisés dans le présent article.

7. Les bateaux existant à la date de la ratification de la présente convention seront exemptés des conditions de dimensions imposées par les dispositions du paragraphe 2 (alinéas a et d) et des prescriptions du paragraphe 4 du présent article, pendant un délai n'excédant pas quatre ans à partir de la date de cette ratification.

Art. 6.

1. Pendant que les travailleurs sont à bord du bateau pour effectuer les opérations, toute écoutille de cale de marchandises accessible aux travailleurs, dont la profondeur, mesurée depuis le niveau du pont jusqu'au fond de la cale, dépasse 1 m. 50 (5 pieds) et qui n'est pas protégée jusqu'à une hauteur nette d'au moins 75 centimètres (2 pieds 6 pouces) par les surbaux, devra, lorsqu'elle n'est pas utilisée pour le passage de marchandises, de charbon ou d'autres matériaux, être entourée d'un garde-corps efficace jusqu'à une hauteur de 90 centimètres (3 pieds) ou être efficacement fermée. La législation nationale décidera si les dispositions du présent paragraphe doivent être appliquées pendant la durée des repas et autres courtes interruptions de travail.

2. Des mesures semblables seront prises en cas de besoin pour protéger toutes autres ouvertures dans le pont qui pourraient présenter un danger pour les travailleurs.

Art. 7.

1. Lorsque les opérations doivent être effectuées à bord d'un bateau, les moyens d'accès à ce bateau ainsi que tous les endroits du bord où les travailleurs sont occupés ou peuvent être appelés à se rendre au cours de leur occupation devront être efficacement éclairés.

2. Les moyens d'éclairage utilisés devront être tels qu'ils ne puissent mettre en danger la sécurité des travailleurs, ni gêner la navigation d'autres bateaux.

Art. 8.

En vue d'assurer la sécurité des travailleurs lorsqu'ils sont occupés à enlever ou à mettre en place les panneaux d'écoutes ainsi que les barrots et galiotes servant à couvrir les écoutilles,

1. les panneaux d'écoutes ainsi que les barrots et galiotes servant à couvrir les écoutilles seront entretenus en bon état;

b) indien zij niet verder onder het dek wegvalt, dan redelijkerwijze noodzakelijk is om vrij van het luikhoofd te blijven;

c) indien zij in dezelfde lijn ligt met en voortgezet wordt door inrichtingen aan de luikhoofden, welke stevige steun voor handen en voeten bieden (b.v. klampen of insparingen);

d) indien de in de vorige alinea bedoelde inrichtingen aan de voeten een steun bieden, waarvan de diepte, met inbegrip van de ruimte achter die inrichtingen ten minste 11 ½ centimeter (4 ½ duim) bedraagt bij een breedte van ten minste 25 centimeter (10 duim);

e) indien, ingeval er afzonderlijke ladders zijn aangebracht tussen de lager gelegen dekken, deze ladders, voor zoveel mogelijk, in één lijn liggen met de ladder van het bovendek.

Waar echter wegens de bouw van het schip het aanbrengen van een ladder redelijkerwijze niet geëist kan worden, hebben de bevoegde autoriteiten de bevoegdheid andere toegangsmiddelen toe te staan, mits deze voldoen aan de in dit artikel gegeven voorschriften voor ladders, voor zover die daarop voor toepassing vatbaar zijn.

Ingeval het schepen betreft, welke op de datum van de bekrachtiging van dit verdrag bestaan, wordt, totdat de ladders en inrichtingen vervangen worden, aan de eisen van de afmetingen, gesteld onder a) en d), van dit lid geacht voldaan te zijn, indien de werkelijke maten niet meer dan 10 % kleiner zijn dan de afmetingen genoemd in de bedoelde leden a en d).

3. Bij de luikhoofden moet een voldoende vrije ruimte gelaten worden om de toegangsmiddelen te kunnen bereiken.

4. Tunnels moeten aan beide zijden voorzien zijn van behoorlijke handgrepen en voetsteunen.

5. Wanneer van een ladder gebruik moet worden gemaakt in het ruim van een onoverdekt vaartuig, moet degene, die de werkzaamheden doet verrichten deze verstrekken. Die ladder moet aan den bovenkant voorzien zijn van haken of van andere middelen om ze stevig te kunnen vastzetten.

6. De arbeiders mogen geen gebruik maken van, noch zal van hen verlangd worden, dat zij gebruik maken van andere toegangsmiddelen dan die, welke in dit artikel zijn omschreven of toegelaten.

7. De schepen welke op de datum van de bekrachtiging van dit verdrag bestaan, zijn gedurende een termijn van ten hoogste vier jaar, te rekenen van de datum van deze bekrachtiging, vrijgesteld van de afmetingseisen opgelegd door de bepalingen van paragraaf 2 (lid a en d) en van de voorschriften van paragraaf 4 van dit artikel.

Art. 6.

1. Terwijl de arbeiders aan boord van een schip aanwezig zijn voor het verrichten van werkzaamheden, moet elke luikopening van een laadruim toegankelijk voor arbeiders, waarvan de diepte gemeten van het vlak van het dek tot aan de bodem van het ruim meer dan 1 m. 50 (5 voet) bedraagt en dat niet tot een hoogte van ten minste 75 centimeter (2 voet 6 duim) door de luikhoofden beschermd is, wanneer zij niet gebruikt wordt voor het doorlaten van goederen, kolen of andere materialen, van een doeltreffende 90 centimeter (3 voet) hoge leuning zijn voorzien of doeltreffend zijn gesloten. De nationale wetgeving zal beslissen of de bepalingen van deze paragraaf van toepassing moeten zijn gedurende de duur van de maaltijden of van andere korte onderbrekingen van de arbeid.

2. Gelijke maatregelen zullen zo nodig genomen worden, om alle andere openingen in het dek, die gevaar voor de arbeiders zouden kunnen opleveren, te beschermen.

Art. 7.

1. Wanneer de werkzaamheden aan boord van een schip verricht moeten worden, moeten de toegangsmiddelen naar dat schip, alsmede alle plaatsen aan boord, waar de arbeiders werken, of waarheen zij gedurende hun arbeid geroepen kunnen worden, doeltreffend verlicht zijn.

2. De gebezigde verlichtingsmiddelen moeten zodanig zijn, dat zij de veiligheid der arbeiders niet in gevaar brengen of andere schepen in hun navigatie hinderen.

Art. 8.

Ten einde de veiligheid der arbeiders te verzekeren wanneer zij bezig zijn met het wegnemen of inzetten van luiken en schilden en merkels, welke gebruikt worden voor het afdekken van luikopeningen,

1. moeten de luiken, schilden en merkels, die voor het afdekken der luikopeningen dienen, in goede staat gehouden worden;

2. les panneaux d'écoutes seront munis de poignées appropriées à leur dimension et à leur poids, à moins que la construction de l'écoute ou des panneaux d'écoutes soit telle qu'elle rende des poignées inutiles;

3. les barrots et galiotes servant à couvrir les écoutes seront munis, pour leur enlèvement et remise en place, de dispositifs tels que les travailleurs n'aient pas besoin de monter sur ces barrots et galiotes pour y fixer les dispositifs dont il s'agit;

4. tous les panneaux d'écoutes, barrots et galiotes devront, pour autant qu'ils ne sont pas interchangeables, être marqués clairement pour indiquer le pont et l'écoute auxquels ils appartiennent ainsi que leur position sur ceux-ci;

5. les panneaux d'écoutes ne pourront être employés pour la construction de plates-formes servant à la manutention de la cargaison, ni pour tout autre but qui les exposerait à être endommagés.

Art. 9.

1. Des mesures appropriées seront prises pour que les appareils de levage ainsi que tous engins accessoires, fixes ou mobiles, ne soient employés pour les opérations, à terre ou à bord d'un bateau, que s'ils se trouvent en état de fonctionner sans danger.

2. En particulier.

1) avant leur mise en service, lesdits appareils et les engins fixes à bord considérés comme leurs accessoires par les législations nationales ainsi que les chaînes et câbles métalliques dont l'usage est lié à leur fonctionnement, devront, par les soins d'une personne compétente admise par les autorités nationales et dans les conditions prescrites, être dûment vérifiés et essayés et leur maximum de charge être attesté par un certificat;

2) après leur mise en service, tout appareil de levage utilisé à terre ou à bord, et tous engins fixes à bord considérés comme ses accessoires par les législations nationales, seront examinés à fond ou inspectés dans les conditions suivantes :

a) seront examinés à fond, tous les quatre ans et inspectés tous les douze mois : les mâts de charge, pivots et colliers de mâts et de mâts de charge, ceillet, pantoires et tous autres engins fixes dont le démontage est particulièrement difficile;

b) seront examinés à fond tous les douze mois : tous appareils de levage (tels que les grues, treuils), moufles, manilles et tous autres engins accessoires qui ne seront pas visés sous la lettre a.

Tous engins mobiles (par exemple les chaînes, câbles métalliques, anneaux, crochets) feront l'objet d'une inspection préalable, chaque fois qu'ils seront mis en usage, sauf dans le cas où ils auraient été inspectés depuis moins de trois mois.

Les chaînes ne devront pas être raccourcies au moyen de nœuds, et des précautions seront prises pour éviter qu'elles ne soient endommagées par frottement contre des arêtes vives.

Les œillets ou épissures des câbles métalliques devront comporter au moins trois tours avec un toron entier du câble et deux tours avec la moitié des fils coupés dans chaque toron. Toutefois, cette prescription ne devra pas avoir pour effet d'empêcher l'usage d'une autre forme d'épissure d'une efficacité aussi évidente que celle qui est stipulée par la présente disposition.

3) Les chaînes et tels engins similaires que spécifient les législations nationales (par exemple les crochets, anneaux, boucles, émerillons) devront, à moins qu'ils n'aient été soumis à tel autre traitement suffisant que peuvent prescrire ces législations nationales, être recuits dans les conditions ci-après, sous le contrôle d'une personne compétente admise par les autorités nationales :

a) Chaînes et engins précités qui sont à bord du bateau :

1^o chaînes et engins régulièrement utilisés de 12 millimètres et demi (un demi-pouce) ou moins, une fois tous les six mois;

2^o tous autres chaînes et engins (y compris les chaînes de pantoire, mais à l'exclusion des chaînes-bridées attachées aux mâts de charge ou aux mâts) régulièrement utilisés, une fois tous les douze mois;

Toutefois, dans le cas des engins de cette nature utilisés exclusivement sur les grues et autres appareils de levage à main, l'intervalle prévu au sous-paragraphe 1^o sera de douze mois au lieu de six et l'intervalle prévu au sous-paragraphe 2^o sera de deux ans au lieu de douze mois;

De même, dans le cas où l'autorité compétente estime, en raison des dimensions, de la structure, des matériaux ou de la rareté d'uti-

2. moeten de luiken voorzien zijn van handgrepen passend bij hun afmetingen en gewicht, tenzij de inrichting van het luikgat of van de luiken zodanig is, dat zij handgrepen onnodig maakt;

3. moeten de schilden en merkels, die voor het afdekken van luikopeningen dienen, voorzien zijn van zodanige inrichtingen voor het uittomen en inzetten, dat de arbeiders niet op die schilden en merkels behoeven te klimmen om bedoelde inrichtingen te bevestigen;

4. moeten alle luiken en schilden en merkels voor zover zij niet onderling verwisselbaar zijn, duidelijk gemerkt zijn om aan te geven tot welk dek en welk luik zij behoren, alsmede op welke plaats zij behoren;

5. mogen de luiken niet gebruikt worden voor het maken van dek- of ladingstellingen of voor enig ander doel, waardoor zij zouden kunnen worden beschadigd.

Art. 9.

1. Er moeten doeltreffende maatregelen worden genomen opdat hijswerktuigen, evenals bijbehorend vast of los gerei, alleen dan bij de werkzaamheden aan de wal of aan boord van een schip worden gebruikt, indien zij in een zodanige staat verkeren, dat zij zonder gevaar kunnen werken.

2. In het bijzonder.

1) moeten vóór de ingebruikname de genoemde werktuigen en het vaste gerei aan boord, dat volgens de nationale wetten beschouwd wordt als daartoe te behoren, alsmede kettingen en staaldraden, welke in verbinding daarmee gebruikt worden, behoorlijk onderzocht en beproefd worden door een bevoegd persoon daartoe door de nationale autoriteiten bevoegd verklaard, en op de voorgeschreven wijzen en moet de maximum toelaatbare belasting in een certificaat worden vastgelegd;

2) moet, nadat het in gebruik genomen is, elk hijswerktuig, hetzij dat aan de wal of aan boord van een schip wordt gebruikt en al het vaste gerei aan boord, dat volgens de nationale wetten beschouwd wordt als daartoe te behoren, op de volgende wijze grondig onderzocht of geïnspecteerd worden :

a) moeten alle vier jaar grondig worden onderzocht en iedere 12 maanden worden geïnspecteerd de laadbomen, lummels, banden van masten en van laadbomen, oogbouten, hangers en al het andere vaste gerei, dat in het bijzonder moeilijk losgemaakt kan worden;

b) moeten iedere 12 maanden grondig worden onderzocht, alle hijswerktuigen (zoals kranen en lieren, blokken, sluitingen en alle andere gerei, niet onder a bedoeld).

Al het losse gerei (b.v. kettingen, staaldraden, ringen, haken) moet telkenmale voordat het gebruikt wordt, worden geïnspecteerd, behalve in het geval dat het minder dan drie maanden geleden geïnspecteerd is.

De kettingen mogen niet door knopen worden ingekort en voorzorgsmaatregelen moeten worden getroffen om te voorkomen, dat zij door aanraking met scherpe kanten beschadigd worden.

De kous- of oogsplitsen in staaldraad moeten ten minste drie maal zijn doorgestoken met de gehele streng van het touwwerk en twee maal met de halve streng. Dat voorschrift mag echter niet tot uitwerking hebben, dat het gebruik van een andere soort splits, die even doeltreffend is als de hier voorgeschrevene, verhinderd wordt.

3) De kettingen en soortgelijk gerei, als in de nationale wetten is omschreven (b.v. haken, ringen, sluitingen, wartels) moeten, tenzij zij aan een zodanige andere voldoende behandeling worden onderworpen, als in de nationale wetten is voorgeschreven, onder toezicht van een bevoegd persoon, daartoe door de nationale autoriteiten bevoegd verklaard, op de volgende wijze worden uitgeslooid :

a) Kettingen en het voornoemde gerei, dat aan boord van een schip wordt medegevoerd :

1^o kettingen en gerei van 12 millimeter en half (een halve duim) of minder, regelmatig in gebruik, éénmaal in de zes maanden;

2^o alle andere kettingen of gerei (daaronder begrepen kettingshangers, doch met uitzondering van ophangkettingen, die aan laadbomen en masten vastzitten), welke regelmatig in gebruik zijn, éénmaal in de twaalf maanden;

Indien echter gerei van zodanige aard uitsluitend gebruikt wordt aan de kranen en andere hijswerktuigen, welke met de hand worden bewogen, zal de tussentijd bedoeld onder 1^o, twaalf maanden zijn in plaats van zes maanden en de tussentijd, bedoeld onder 2^o, twee jaar in plaats van twaalf maanden;

Eveneens kan de bevoegde autoriteit, indien zij van mening is, dat in verband met de afmetingen, de bouw, de materialen of het geringe

lisation de tous engins précités, que l'observation des prescriptions du présent paragraphe concernant les recuissons n'est pas nécessaire pour la protection des travailleurs, cette autorité peut, au moyen d'un certificat écrit (qu'elle peut révoquer à son gré), exempter ces engins de l'application desdites prescriptions, sous réserve des conditions qui peuvent être fixées dans le certificat.

b) Chaines et engins précités qui ne sont pas à bord : des mesures seront prévues pour assurer la recuissone de ces chaines et engins.

c) Chaines et engins précités qui sont ou non à bord : les chaines et engins qui auront été rallongés, modifiés ou réparés par soudure devront être essayés et vérifiés de nouveau.

4. On conservera à terre ou à bord, suivant les cas, des procès-verbaux dûment authentiques qui constitueront une présomption suffisante de la sécurité du fonctionnement des appareils et des engins dont il s'agit; ces procès-verbaux devront indiquer le maximum de charge autorisé, ainsi que la date et le résultat des essais et vérifications visés aux paragraphes 1 et 2 du présent article et des recuissons ou autres traitements visés au paragraphe 3.

Ces procès-verbaux devront être présentés par la personne qui en est chargée à la demande de toute personne qualifiée à cet effet.

5. On devra marquer et maintenir sur toutes les grues, mâts de charge et chaines d'élingues, ainsi que sur tous engins de levage similaires utilisés à bord, tels qu'ils sont spécifiés par les législations nationales, l'indication distincte du maximum de charge autorisé. Le maximum de charge indiqué sur les chaines d'élingues sera marqué en chiffres ou en lettres apparents sur les chaines elles-mêmes ou bien sur une plaque ou anneau en matière durable solidement attaché à ces chaines.

6. Tous les moteurs, roues dentées, appareils de transmission à chaîne ou à frottement, conducteurs électriques sous tension et tuyaux de vapeur devront (à moins qu'il ne soit prouvé que par leur position ou leur construction ils présentent, du point de vue de la sécurité de tous les travailleurs employés, les mêmes garanties que s'ils étaient efficacement protégés) être munis de dispositifs de protection dans la mesure où cela est pratiquement réalisable sans nuire à la sécurité de la manœuvre du bateau.

7. Les grues et les treuils devront être pourvus de moyens propres à réduire au minimum le risque de la chute accidentelle de la charge pendant qu'ils l'enlèvent ou qu'ils l'abaissent.

8. Des mesures appropriées devront être prises pour empêcher la vapeur d'échappement et, dans la mesure du possible, la vapeur vive de tout treuil ou grue de gêner la visibilité en tout lieu de travail où un travailleur est occupé.

9. Des mesures appropriées devront être prises pour empêcher l'enlèvement involontaire du pied d'un mât de charge de son support.

Art. 10.

Seules les personnes suffisamment compétentes et dignes de confiance devront être employées à la conduite des appareils de levage ou de transport, qu'ils soient mus mécaniquement ou, d'une autre façon, ou à faire des signaux aux conducteurs de ces appareils, ou encore à surveiller le cartahu actionné par les tambours ou poupées de treuils.

Art. 11.

1. Aucune charge ne devra rester suspendue à un appareil de levage si la marche de cet appareil n'est pas sous le contrôle effectif d'une personne compétente pendant que la charge est ainsi suspendue.

2. Des mesures appropriées devront être prévues pour qu'une personne soit chargée de faire des signaux si sa présence est nécessaire à la sécurité des travailleurs.

3. Des mesures appropriées devront être prévues pour éviter qu'on emploie des méthodes de travail dangereuses dans l'empilement ou le désempilement, l'arrimage ou le désarrimage de la cargaison, ou la manutention qui s'y rapporte.

4. Avant de mettre en usage une écoute, on devra enlever tous les barrots et galiotes ou les assujettir solidement pour éviter qu'ils se déplacent.

5. Toutes précautions devront être prises pour que les travailleurs puissent facilement évacuer les cales ou les entreponts lorsqu'ils y sont occupés à charger ou décharger du charbon ou d'autres cargaisons en vrac.

6. Aucune plate-forme ne sera utilisée pour les opérations si elle n'est pas fortement et solidement construite, convenablement étayée et, dans les cas où c'est nécessaire, solidement fixée.

gebruik van het bovengenoemde gerei, het inacht nemen van de in dit lid gestelde voorschriften betreffende het uitgloeien niet nodig is voor de bescherming der arbeiders, door middel van een schriftelijk certificaat (dat zij naar goeddunken weder kan intrekken) vrijstelling van de toepassing van genoemde voorschriften voor dat gerei verlenen, zo nodig onder in dat certificaat te vermelden voorwaarden.

b) Kettingen en bedoeld gerei, welke niet aan boord van een schip medegevoerd worden: maatregelen moeten worden genomen om het uitgloeien van die kettingen en gerei te verzekeren.

c) Kettingen en voornoemd gerei hetzij aan boord meegevoerd of niet: de kettingen en het gerei welke verlengd, veranderd of gerepareerd zijn door lassen moeten opnieuw beproefd en onderzocht worden.

4. Aan de wal of aan boord van het schip, naar gelang het geval zich voordoet, moeten behoorlijk geaarmerkte stukken worden bewaard, welke een voldoende vermoeden zullen leveren voor de veilige werking van de betrokken werktuigen en het gerei; deze stukken moeten vermelden de maximum toelaatbare belasting, alsmede de datum en het resultaat van de proeven en onderzoeken, bedoeld in lid 1 en 2 van dit artikel en van de uitgloeingen of andere behandelingen, bedoeld in lid 3.

Deze stukken moeten door degene, die daarmee belast is, op aanvraag vertoond worden aan iedere te dien aanzien bevoegde persoon.

5. Op alle kranen, laadbomen en kettinglengen en op al dergelijk hijsgerei gebruikt aan boord van schepen, zoals dit in de nationale wetten is omschreven, moet de maximum toelaatbare belasting duidelijk gemerkt worden. De maximum toelaatbare belasting van kettinglengen moet of in duidelijke cijfers of letters op de kettingen zelf gemerkt staan, of op een plaatje of ring van duurzaam materiaal, dat stevig aan die kettingen bevestigd is.

6. Alle krachtwerktuigen, tandraden, drijfwerken met ketting- of frictie-overbrengingen, onder spanning staande elektrische geleidingen en stoomleidingen moeten (tenzij kan worden aangetoond, dat zij in verband met hun plaats en constructie voor alle te werk gestelde arbeiders uit een oogpunt van veiligheid dezelfde waarborgen bieden, als wanneer zij deugdelijk beveiligd zouden zijn) van beveiligingsmiddelen zijn voorzien, voor zover dit praktisch uitvoerbaar is zonder afbreuk te doen aan het veilige manoeuvrervermogen van het schip.

7. De kranen en lieren moeten voorzien zijn van zodanige middelen, welke het gevaar van het onverhoeds neerdalen van een last tijdens het ophijzen of vieren tot een minimum terugbrengen.

8. Doeltreffende maatregelen moeten worden getroffen om te verhinderen, dat de afgewerkte stoom en, voor zover mogelijk, de verse stoom van een kraan of lier enig deel van de werkplaats waar een arbeider werkzaam is, verduistert.

9. Doeltreffende maatregelen moeten genomen worden om te voorkomen dat de voet van een laadboom per ongeluk uit zijn steun gelicht wordt.

Art. 10.

Slechts personen, die voldoende bevoegd en betrouwbaar zijn, mogen gebruikt worden voor het bedienen van hijs- of transportwerktuigen, hetzij die mechanisch of op andere wijze bewogen worden, of voor het geven van signalen aan degenen die dergelijke werktuigen bedienen, of ook het behandelen van de laadreep op de koppen of trommels van lieren.

Art. 11.

1. Geen last mag aan een hijswerktuig blijven hangen wanneer dit, zolang de last er aan hangt, niet onder daadwerkelijk toezicht staat van een bevoegde persoon.

2. Doeltreffende maatregelen moeten worden getroffen, opdat een persoon belast wordt met het geven van signalen, indien diens tegenwoordigheid noodzakelijk is voor de veiligheid der arbeiders.

3. Doeltreffende maatregelen moeten worden genomen om te voorkomen dat er gevaarlijke werkwijzen worden gevolgd bij het op- en afstapelen, stuwen en uitbreken van lading, of bij de daarmee verband houdende werkzaamheden.

4. Voordat met de arbeid aan een luikopening wordt aangevangen, moeten alle schilden en merkers daaruit verwijderd worden of moeten deze stevig worden vastgezet om te voorkomen dat zij van hun plaats geraken.

5. Alle voorzorgen moeten worden genomen, opdat de arbeiders die in een ruim of een tussendeck bezig zijn met het laden of lossen van kolen of andere gestorte goederen, gemakkelijk daaruit kunnen ontkomen.

6. Geen stelling mag bij werkzaamheden gebruikt worden, welke niet sterk en stevig is gemaakt, deugdelijk ondersteund en, indien nodig, stevig is vastgemaakt.

Pour le transport de la charge entre le navire et la terre, on ne pourra faire usage d'un chariot à bras dans le cas où la plate-forme est inclinée au point de présenter un danger.

Les plates-formes devront, si cela est nécessaire, être recouvertes d'une matière appropriée pour empêcher les travailleurs de glisser.

7. Lorsque l'espace de travail dans une cale est limité au carré de l'écouteille, on ne devra pas, sauf dans le but d'amorcer le désarrimage ou pour rassembler la charge dans l'élingue :

a) fixer des crochets aux liens ou autres attaches entourant les balles de coton, laine, liège, sacs de jute ou autres marchandises similaires;

b) employer des griffes à tonneaux lors du chargement et du déchargement des tonneaux, à moins que la construction et la nature des tonneaux ainsi que la disposition et l'état des griffes permettent de le faire sans danger probable.

8. Aucun engin de levage quel qu'il soit ne devra être chargé au delà du maximum de charge autorisé, sauf dans des cas exceptionnels et, dans ces cas, seulement dans la mesure autorisée par la législation nationale.

9. Les grues utilisées à terre et à puissance variable (par exemple par relèvement ou abaissement de la flèche, la capacité de charge variant suivant l'angle) devront être munies d'un indicateur automatique ou d'un tableau indiquant les maximums de charge correspondant aux inclinaisons de la flèche.

Art. 12.

Les législations nationales devront prévoir les précautions considérées comme indispensables pour assurer convenablement la protection des travailleurs, en tenant compte des circonstances de chaque cas particulier, quand ils ont à travailler au contact ou à proximité de matières qui sont dangereuses pour leur vie ou leur santé, soit par leur nature même, soit à cause de l'état dans lequel elles se trouvent à ce moment, ou quand ils ont à travailler dans des endroits où de telles matières ont séjourné.

Art. 13.

1. Sur les docks, wharfs, quais et autres lieux semblables fréquemment utilisés pour les opérations, les moyens de secours que les législations nationales devront prévoir, en tenant compte des circonstances locales, seront aménagés de telle façon que les premiers soins puissent être rapidement assurés et pour que, dans les cas d'accident sérieux, l'intéressé puisse être rapidement transporté à l'hôpital le plus proche. Une provision suffisante de matériel de premier secours devra être conservée en permanence sur les lieux dont il s'agit, dans un état et dans des endroits tels qu'elle soit facilement accessible et puisse être utilisée immédiatement au cours des heures de travail. Ces provisions de matériel de premier secours devront être placées sous la surveillance d'une ou de plusieurs personnes responsables, comprenant une ou plusieurs personnes aptes à donner les premiers soins et prêtes à assurer immédiatement leur service pendant les heures de travail.

2. Des mesures appropriées devront également être prises sur les docks, wharfs, quais et autres lieux semblables, ci-dessus mentionnés, pour porter secours aux travailleurs qui tomberaient à l'eau.

Art. 14.

Aucune personne n'aura le droit d'enlever ni de déplacer des garde-corps, passerelles, dispositifs, échelles, appareils ou moyens de sauvetage, lumières, inscriptions, plates-formes ou tous autres objets prévus par les dispositions de la présente convention, sauf si elle y est dûment autorisée ou en cas de nécessité; les objets dont il s'agit devront être remis en place à l'expiration du délai pour lequel leur enlèvement a été nécessaire.

Art. 15.

1. Chaque membre pourra accorder des dérogations totales ou partielles aux dispositions de la présente convention en ce qui concerne tout dock, wharf, quai ou autre lieu semblable où les opérations ne sont effectuées qu'occasionnellement, ou dans lequel le trafic est restreint et limité à de petits bateaux, ou bien en ce qui concerne certains bateaux spéciaux ou certaines catégories spéciales de bateaux, ou les bateaux n'atteignant pas un certain tonnage, de même que dans les cas où, par suite des conditions climatiques, on ne pourrait exiger pratiquement l'observation des dispositions de la présente convention.

2. Le Bureau International du Travail devra être informé des dispositions en vertu desquelles les dérogations totales ou partielles mentionnées ci-dessus seront accordées.

Voor het vervoer van de lasten tussen het schip en de wal mag geen gebruik worden gemaakt van steekwagens (handwagens), indien de helling van de stelling zo groot is, dat zij gevaar oplevert.

Zo nodig moet er op stellingen een geschikte stof aangebracht worden, om te verhinderen, dat de arbeiders uitglijden.

7. Wanneer de werkruimte in een ruim, beperkt is tot het vierkant van het luikhoofd, mogen er uitgezonderd wanneer dit geschiedt voor het uitbreken der lading of het maken van hijsen :

a) geen haken worden gehoekt in de banden of andere bindmiddelen van balen katoen, wol, kurk, jutezakken of andere soortgelijke goederen;

b) geen schinkelhaken gebruikt worden bij het laden en lossen van vaten, indien de waarschijnlijkheid bestaat dat het gebruik daarvan gevaar oplevert hetzij door de bouw der vaten of der haken hetzij door de toestand waarin deze verkeren.

8. Geen enkel hijswerktuig mag boven de maximum belasting worden belast, behalve in uitzonderingsgevallen en in die gevallen slechts in zover als toegestaan is door de nationale wetgeving.

9. Walkranen met een veranderlijk hefvermogen (b.v. met een beweegbare arm, waarbij het hefvermogen naar gelang van de hellingshoek verandert) moeten voorzien zijn van een automatische aanwijzer of van een tabel, welke de toelaatbare belastingen aangeeft voor de overeenkomstige hellingen van de arm.

Art. 12.

De nationale wetten moeten die maatregelen voorschrijven, welke volstrekt noodzakelijk worden geacht om een behoorlijke bescherming der arbeiders te verzekeren, daarbij rekening houdende met de omstandigheden van ieder bijzonder geval, wanneer de arbeiders goederen moeten verwerken of in de nabijheid moeten werken van goederen, die gevaar opleveren voor hun leven of voor hun gezondheid, hetzij door de aard der goederen zelve, hetzij door de toestand waarin deze zich op dat ogenblik bevinden, of wanneer de arbeiders moeten werken op plaatsen waar deze goederen zich bevonden hebben.

Art. 13.

1. Op of aan havenkommen, terreinen, kaden en dergelijke plaatsen, welke veelvuldig gebruikt worden voor de werkzaamheden, moeten de hulpmiddelen welke de nationale wetten, rekening houdende met de plaatselijke toestanden, zullen voorschrijven, op zodanige wijze ter beschikking staan, dat de eerste hulp spoedig verleend kan worden en dat bij ernstige ongevallen de getroffene snel vervoerd kan worden naar het dichtst bijzijnd ziekenhuis. Een voldoende voorraad middelen voor de eerste hulpverlening moet voortdurend voorhanden zijn op de betrokken plaatsen, in zodanige staat en op zodanige plaatsen, dat men er gemakkelijk toegang tot heeft en dat zij gedurende de werktijden onmiddellijk gebruikt kunnen worden. Deze voorraden moeten onder het toezicht staan van één of meer verantwoordelijke personen, waarvan er één of meer in staat moeten zijn om eerste hulp bij ongelukken te verlenen en gereed om gedurende de werktijden onmiddellijk hun hulp te verlenen.

2. Eveneens moeten op of aan genoemde havenkommen, terreinen, kaden en dergelijke plaatsen behoorlijke maatregelen worden getroffen voor het verlenen van hulp aan arbeiders die in het water zijn gevallen.

Art. 14.

Niemand zal het recht hebben om leuningen, loopplanken, gerei, ladders, reddingstoestellen of middelen, lichten, merken, stellingen of enig ander voorwerp door de bepalingen van dit verdrag voorgeschreven, weg te nemen of te verplaatsen, tenzij hij daartoe behoorlijk gemachtigd is, of indien dit noodzakelijk is; de bedoelde voorwerpen moeten weder op hun plaats worden gebracht na afloop van de termijn, gedurende welke het wegnemen noodzakelijk was.

Art. 15.

1. Ieder lid kan gehele of gedeeltelijke afwijkingen toestaan van de bepalingen van dit verdrag, voor zoveel betreft havenkommen, terreinen, kaden en dergelijke plaatsen, waar slechts nu en dan werkzaamheden worden verricht of het verkeer gering is en beperkt tot kleine schepen, ofwel voor zoveel betreft zekere speciale schepen of speciale klassen van schepen of schepen beneden een zekere tonnenmaat, eveneens in gevallen waarbij als gevolg van klimatologische omstandigheden praktisch de nakoming van de bepalingen van dit verdrag niet gevorderd kan worden.

2. Het Internationaal Arbeidsbureau moet op de hoogte worden gehouden van de bepalingen, krachtens welke bovenbedoelde gehele of gedeeltelijke afwijkingen zijn verleend.

Art. 16.

Sous réserve des exceptions stipulées dans d'autres articles, les mesures prévues par la présente convention qui affectent la construction ou l'équipement permanent du bateau devront s'appliquer sans délai aux bateaux dont la construction aura été commencée après la date de la ratification de la présente convention et elles devront s'appliquer à tous les autres bateaux dans un délai de quatre ans à partir de cette date. Toutefois, avant l'expiration de ce délai, lesdites mesures devront être appliquées à ces autres bateaux pour autant que cela sera raisonnable et pratiquement réalisable.

Art. 17.

Afin d'assurer l'application effective de tous règlements établis en vue de la protection des travailleurs contre les accidents,

- 1) lesdits règlements devront déterminer clairement les personnes ou organismes auxquels incombe l'obligation d'en observer les prescriptions;
- 2) des dispositions devront être prises pour instituer un système d'inspection efficace et pour fixer les sanctions applicables en cas de violation des règlements;
- 3) les textes ou des résumés des règlements devront être affichés à des endroits bien visibles des docks, wharfs, quais et autres lieux semblables fréquemment utilisés pour les opérations.

Art. 18.

1. Chaque membre s'engage à conclure avec les autres membres ayant ratifié la présente convention des accords de réciprocité sur la base de cette convention, en comprenant plus particulièrement dans ces accords la reconnaissance mutuelle des dispositions prises dans leurs pays respectifs pour les essais, vérifications et recuissons et la reconnaissance mutuelle des certificats et procès-verbaux y relatifs.

2. Cet engagement est pris sous réserve que, pour ce qui concerne la construction des bateaux et l'outillage utilisé à bord et pour ce qui concerne les procès-verbaux ainsi que les diverses prescriptions qui doivent être observées à bord aux termes de la présente convention, chaque membre soit assuré que les dispositions adoptées par l'autre membre garantissent, pour les travailleurs, un niveau général de sécurité d'une efficacité égale au niveau prescrit par sa propre législation.

3. En outre, les gouvernements tiendront dûment compte des obligations qui résultent du paragraphe 11 de l'article 19 de la Constitution de l'Organisation Internationale du Travail.

Art. 19.

Les ratifications officielles de la présente convention dans les conditions établies par la Constitution de l'Organisation Internationale du Travail seront communiquées au Directeur général du Bureau International du Travail et par lui enregistrées.

Art. 20.

1. La présente convention ne liera que les membres de l'Organisation Internationale du Travail, dont la ratification aura été enregistrée au Bureau International du Travail.

2. Elle entrera en vigueur douze mois après que les ratifications de deux membres auront été enregistrées par le Directeur général.

3. Par la suite, cette convention entrera en vigueur pour chaque membre douze mois après la date où la ratification aura été enregistrée.

Art. 21.

Aussitôt que les ratifications de deux membres de l'Organisation Internationale du Travail auront été enregistrées au Bureau International du Travail, le Directeur général du Bureau International du Travail notifiera ce fait à tous les membres de l'Organisation Internationale du Travail. Il leur notifiera également l'enregistrement des ratifications qui lui seront ultérieurement communiquées par tous autres membres de l'Organisation.

Art. 22.

1. Tout membre ayant ratifié la présente convention peut la dénoncer à l'expiration d'une période de dix années après la date de la mise en vigueur initiale de la convention, par un acte communiqué au Directeur général du Bureau International du Travail et par lui enregistré. La dénonciation ne prendra effet qu'une année après avoir été enregistrée au Bureau International du Travail.

Art. 16.

Behoudens de uitzonderingen in andere artikelen neergelegd moeten de maatregelen in dit verdrag voorzien welke betrekking hebben op de constructie of de vaste uitrusting van het schip, onmiddellijk van toepassing zijn op schepen waarvan de bouw zal zijn aangevangen na de datum, waarop dit verdrag geratificeerd is en zij zullen van toepassing zijn op alle andere schepen na verloop van 4 jaar na die datum. Evenwel moeten vóór het verstrijken van die datum de bedoelde voorschriften op die andere schepen worden toegepast, voorzover dit redelijk en praktisch uitvoerbaar is.

Art. 17.

Ten einde een behoorlijke naleving te verzekeren van alle voorschriften welke ter bescherming der arbeiders tegen ongevallen vastgelegd zijn,

- 1) moeten die voorschriften duidelijk de personen of organen aangeven, die voor de naleving der verschillende voorschriften verantwoordelijk zijn;
- 2) moeten er maatregelen worden genomen voor de instelling van een doeltreffende inspectie en voor het bepalen van de straffen ingeval van overtreding dezer voorschriften;
- 3) moeten de teksten of uittreksels van de reglementen op duidelijk zichtbare plaatsen op, of aan, havenkommen, terreinen, kaden en dergelijke plaatsen waar de werkzaamheden veelvuldig worden verricht, worden aangeplakt.

Art. 18.

1. Elk lid verbindt zich om met de andere leden die dit verdrag bekrachtigd hebben, wederkerigheidsovereenkomsten op de grondslag van dit verdrag te sluiten, bevattende meer in het bijzonder de wederkerige erkenning van de bepalingen in hunne respectieve landen vastgesteld ter zake van het beproeven, onderzoeken en uitgloeien en van de wederkerige erkenning van de daarop betrekking hebbende certificaten en stukken.

2. Deze verbintenis is aangegaan onder voorbehoud dat voor zoveel betreft de bouw van de schepen en de inrichtingen aan boord gebruikt en voor zoveel betreft de stukken zomede de verschillende voorschriften welke krachtens dit verdrag aan boord in acht genomen moeten worden, ieder lid verzekerd is, dat de bepalingen door het andere land vastgesteld, een algemene standaard van veiligheid verzekeren aan de arbeiders, welke even doeltreffend is als de standaard voorgeschreven in hun eigen wetgeving.

3. Bovendien moeten de regeringen behoorlijk rekening houden met de verplichtingen, welke voortvloeien uit het elfde lid van artikel 19 van de Constitutie van de Internationale Organisatie van de Arbeid.

Art. 19.

De officiële bekrachtigingen van dit verdrag, overeenkomstig het bepaalde in de Constitutie van de Internationale Organisatie van de Arbeid, zullen worden medegedeeld aan de Directeur-generaal van het Internationaal Arbeidsbureau en door hem worden ingeschreven.

Art. 20.

1. Dit verdrag zal slechts bindend zijn voor de leden van de Internationale Organisatie van de Arbeid, die hunne bekrachtiging op het Internationaal Arbeidsbureau hebben doen inschrijven.

2. Het zal van kracht worden twaalf maanden nadat de bekrachtigingen van twee leden door de Directeur-generaal zullen zijn ingeschreven.

3. Vervolgens zal dit verdrag voor ieder der andere leden in werking treden twaalf maanden na de datum, waarop de bekrachtiging zal zijn ingeschreven.

Art. 21.

Zodra de bekrachtigingen van twee leden der Internationale Organisatie van de Arbeid door het Internationaal Arbeidsbureau zijn ingeschreven, zal de Directeur-generaal van het Internationaal Arbeidsbureau van dit feit mededeling doen aan alle leden van de Internationale Organisatie van de Arbeid. Hij zal hen eveneens in kennis stellen met de inschrijvingen van de bekrachtigingen, die hem later door andere leden der Organisatie zullen worden medegedeeld.

Art. 22.

1. Ieder lid dat dit verdrag heeft bekrachtigd, kan het opzeggen na verloop van een termijn van tien jaren na de datum waarop dit verdrag van kracht begint te worden, zulks bij een verklaring toegezonden aan de Directeur-generaal van het Internationaal Arbeidsbureau en door deze in te schrijven. De opzegging wordt eerst van kracht, één jaar nadat zij door het Secretariaat is ingeschreven.

2. Tout membre ayant ratifié la présente convention qui, dans le délai d'une année après l'expiration de la période de dix années mentionnée au paragraphe précédent, ne fera pas usage de la faculté de dénonciation prévue par le présent article, sera lié pour une nouvelle période de cinq années et, par la suite, pourra dénoncer la présente convention à l'expiration de chaque période de cinq années dans les conditions prévues au présent article.

Art. 23.

A l'expiration de chaque période de dix années à compter de l'entrée en vigueur de la présente convention, le Conseil d'administration du Bureau International du Travail devra présenter à la Conférence générale un rapport sur l'application de la présente convention et décidera s'il y a lieu d'inscrire à l'ordre du jour de la Conférence la question de sa révision totale ou partielle.

Art. 24.

1. Au cas où la Conférence internationale adopterait une nouvelle convention portant révision totale ou partielle de la présente convention, la ratification par un membre de la nouvelle convention portant révision entraînerait de plein droit dénonciation de la présente convention sans condition de délai, nonobstant l'article 22 ci-dessus, sous réserve que la nouvelle convention portant révision soit entrée en vigueur.

2. A partir de la date de l'entrée en vigueur de la nouvelle convention portant révision, la présente convention cesserait d'être ouverte à la ratification des membres.

3. La présente convention demeurerait toutefois en vigueur dans ses forme et teneur pour les membres qui l'auraient ratifiée et qui ne ratifieraient pas la nouvelle convention portant révision.

Art. 25.

Les textes français et anglais de la présente convention feront foi l'un et l'autre.

Le texte qui précède est le texte authentique de la Convention sur la protection des dockers contre les accidents (révisée), 1932, telle qu'elle a été modifiée par la Convention portant révision des articles finals, 1946.

Le texte original de la convention fut authentiqué le 5 mai 1932, par les signatures de M. Bo Hammarskjöld, Vice-Président de la Conférence, et de M. Albert Thomas, Directeur du Bureau International du Travail.

L'entrée en vigueur initiale de la convention eut lieu le 30 octobre 1934.

EN FOI DE QUOI j'ai authentiqué par ma signature, en application des dispositions de l'article 6 de la Convention portant révision des articles finals, 1946, ce trente et unième jour d'août 1948, deux exemplaires originaux du texte de la Convention telle qu'elle a été modifiée.

EDWARD PHELAN,

Directeur général du Bureau International du Travail.

2. Ieder lid, dat dit verdrag heeft bekrachtigd en dat binnen de termijn van één jaar na verloop van de termijn van tien jaar bedoeld in het vorig lid, geen gebruik maakt van de bevoegdheid tot opzegging voorzien in dit artikel, zal voor een nieuwe termijn van vijf jaren gebonden zijn en zal in het vervolg dit verdrag kunnen opzeggen na verloop van elke termijn van vijf jaren onder de voorwaarde bedoeld in dit artikel.

Art. 23.

Telkens na verloop van een termijn van tien jaar, te rekenen van de datum waarop dit verdrag van kracht is geworden, moet de Raad van Beheer van het Internationaal Arbeidsbureau aan de Algemene Conferentie een verslag uitbrengen over de toepassing van dit verdrag en beslissen of het wenselijk is de gehele of gedeeltelijke herziening van dit verdrag op de agenda der Conferentie te plaatsen.

Art. 24.

1. Indien de Internationale Arbeidsconferentie een nieuw verdrag aanneemt, houdende gehele of gedeeltelijke wijziging van dit verdrag, zal de ratificatie, door een lid, van het nieuwe verdrag houdende herziening, vanzelf medebrengen onmiddellijke opzegging van dit verdrag zonder enige termijnsvoorwaarden, niettegenstaande het bepaalde in artikel 22, onder voorbehoud evenwel dat het nieuwe verdrag houdende herziening van kracht geworden is.

2. Van de datum af, waarop het nieuwe verdrag houdende herziening, van kracht geworden is, zal het onderhavige verdrag niet langer door de leden geratificeerd kunnen worden.

3. Het onderhavige verdrag zal echter van kracht blijven naar vorm en inhoud voor die leden, die geratificeerd hebben en die het nieuwe verdrag houdende herziening, niet ratificeren.

Art. 25.

Zowel de Franse als de Engelse tekst van dit verdrag is authentiek.

De tekst die voorafgaat is de authentieke tekst van het Verdrag betreffende de bescherming van dokwerkers tegen ongevallen (herzien), 1932, zoals het gewijzigd werd door het Verdrag houdend herziening van de slotartikelen, 1946.

De oorspronkelijke tekst van het verdrag werd op 5 Mei 1932 gewaarmerkt door de handtekeningen van de Heer Bo Hammarskjöld, Ondervoorzitter van de Conferentie en van de Heer Albert Thomas, Directeur van het Internationaal Arbeidsbureau.

Het verdrag werd voor het eerst van kracht op 30 October 1934.

TER OORKONDE WAARVAN ik, in toepassing van de bepalingen van artikel 6 van het Verdrag houdende herziening van de slotartikelen, 1946, op heden, één en dertigste Augustus 1948, twee oorspronkelijke exemplaren van de tekst van het gewijzigde Verdrag, door het aanbrengen van mijn handtekening gewaarmerkt heb.

EDWARD PHELAN,

Directeur-Generaal van het Internationaal Arbeidsbureau.