

ITF

ORGANE DE LA FÉDÉRATION INTERNATIONALE DES OUVRIERS DU TRANSPORT

Les effectifs de l'I. T. F.

Suivant les chiffres inscrits sur les formules concernant les effectifs des organisations adhérentes qui nous ont à présent été retournées à quelques exceptions regrettables près, les effectifs de l'I. T. F. étaient au 1er janvier dernier de 2 114 313. Ce chiffre signifie un progrès de 89 616 adhérents en comparaison de l'année dernière. Le nombre des organisations adhérentes était de 81, réparties sur 32 pays, dont les suivants hors d'Europe: Argentine, Brésil, Canada, Indes anglaises, Indes néerlandaises, Palestine et Australie.

Les trois sections principales de l'I. T. F. comptaient au 1er janvier les effectifs suivants:

Cheminots	1 216 851	= 57.55 %	(1 197 251)
Marins	99 342	= 4.70 %	(71 838)
Autres ouvriers des transports	798 120	= 37.75 %	(755.608)

Les chiffres placés entre parenthèses ont trait à 1928.

Ont surtout contribué aux progrès de la section des cheminots: l'Allemagne par 9 632, la France par 9 405, l'Argentine par 4 857 et l'Espagne par 4 000 nouveaux adhérents.

L'accroissement de la section des marins s'explique par l'adhésion des organisations de marins de l'Inde (Bombay) groupant 18 702, de France groupant 5 000 et du Danemark groupant 3 200 adhérents.

Dans la section des transports, l'Allemagne apporta 34 063, la Grande-Bretagne 12 900, l'Espagne 5 000 et la Suède 4 153 nouveaux membres. La part du lion dans ce progrès revient à la section des chauffeurs, section de création encore récente, mais dont l'ampleur et l'importance économique s'accroissent tous les jours: ses effectifs passèrent dans le courant de l'année écoulée de 110 475 à 141 342 adhérents.

Les perspectives pour 1929 sont favorables. L'Union des cheminots allemands signala, le 1er juin déjà, un effectif de 250 122 membres contre 243 000 au 1er janvier. En Grande-Bretagne également, aussi bien l'Union nationale des cheminots que l'Association des employés enregistrent des progrès importants après le recul qu'elles eurent à subir par la grève de 1926 de même que par le relèvement des cotisations et les compressions des effectifs du personnel qui y firent suite. En France aussi, la Fédération des travailleurs des chemins de fer poursuit sans arrêt sa marche ascensionnelle. Il en est de même pour la Fédération allemande du trafic, notamment pour sa section des conducteurs d'automobiles dont l'effectif passa de 37 481 membres au 1er janvier 1928 à 45 354 au 1er janvier 1929, pour monter, à présent déjà jusqu'à environ 60 000.

En 1929, nous avons en outre pu enregistrer l'adhésion des cheminots de Roumanie, des marins esthoniens et du personnel de la locomotive de Pologne.

Les projets pour une propagande intense hors d'Europe, qui prévoient entre autres l'envoi d'une délégation en Asie et la création de secrétariats dans différentes parties du monde, promettent à leur tour un accroissement considérable de l'importance de l'I. T. F. dans les premiers temps à venir.

PARAIT DEUX FOIS PAR MOIS EN LANGUES FRANÇAISE, ALLEMANDE, ANGLAISE, SUÉDOISE ET ESPAGNOLE

**AMSTERDAM-PAYS-BAS
61, VONDELSTRAAT
ADRESSE TÉLÉGRAPHIQUE
INTRANSFE-AMSTERDAM
TÉLÉPHONE 80186**

SOMMAIRE :

Les effectifs de l'I.T.F.	89
Le mouvement syndical en Finlande	90
Concentration syndicale	90
L'annuaire pour 1928 de la Fédération Allemande du Trafic	91
Aéronautique:	
Aéroports sur les toits des gares	91
Cheminots:	
Chez les cheminots de Roumanie	91
Les cheminots bulgares se remuent	92
Un contrat collectif en Argentine	92
Ouvriers du transport:	
Le Règlement international pour la Protection des dockers	93
Problèmes du travail à Anvers (V)	94
Relèvement de salaires pour les dockers d'Ymuiden (Hollande)	94
Tramways:	
Un nouveau contrat collectif à Vienne	94
Notices	95
Automobilisme:	
Une conférence internationale de conducteurs d'Automobiles	95
Marins:	
La sécurité de la vie en mer	96
Espéranto	96
Annexe: Convention concernant la protection des travailleurs occupés au chargement ou au déchargement des bateaux contre les accidents.	

Le mouvement syndical en Finlande.

par F. CHRISTIANSSON.

I.

La Finlande est un petit pays avec 3 millions et demi d'habitants et un mouvement syndical relativement jeune. Par sa situation géographique la Finlande est voisine de cette Russie qui appartient désormais à l'histoire. Avant 1808 la Finlande fit partie de la Fédération des Etats scandinaves et sa vie politique et sociale se trouva intimement liée à celle du principal Etat de la Fédération, la Suède. Après une période scandinave de près de sept siècles, la Finlande s'égara pendant plus de cent ans dans un tourbillon tsariste. C'est de la Suède que la Finlande reçut ses lois et sa structure sociale, mais le réveil social de la classe ouvrière finlandaise ne remonte toutefois qu'aux «jours glorieux» de la domination tsariste, c'est-à-dire à la dernière décennie du régime tsariste en Finlande, lorsqu'on mit en œuvre la politique de russification. Le mérite d'avoir, à cette époque historique, réveillé les masses ouvrières somnolentes ne revient pas à la bourgeoisie, dont les privilèges étaient sauvegardés par le système parlementaire incarné dans l'assemblée des états. Elle ne désirait pas aider à procurer quelques avantages aux travailleurs. A l'époque de l'invasion russe, la classe ouvrière est privée de tous droits : point de droit de vote et point de droit de participer à la vie des communes et de l'Etat. Elle se trouve prise entre le gouvernement tsariste et sa propre bourgeoisie qui — appuyée par les dominateurs en Russie — veille jalousement à ce que les idées socialistes, venant d'Europe occidentale, surtout d'Allemagne et de Suède, ne parviennent pas jusqu'aux travailleurs finlandais.

Le développement économique et politique du pays, mais surtout les révolutions importantes dans l'organisme de l'Etat russe, hâtent la formation du mouvement syndical en Finlande. L'armature organique est pour ainsi dire prête,

Communications du Bureau.

Adhésions.

Ule Eestimaa line Meremeeste Liit (marins esthoniens) avec 554 membres.

Enquêtes.

Pour autant que les réponses à nos questionnaires sont encore en instance, notamment celui relatif à la situation du personnel de la Compagnie Internationale des Wagons-Lits et de la Mitropa, nous prions d'en accélérer l'envoi.

Cotisations reçues.

Cheminots des Indes Néerlandaises pour 1929 fl. 75.—.

Congrès.

Fédération Nationale des Moyens de Transports (France) du 13 au 15 septembre à Paris (Bourse du Travail).

Fédération Nationale des Syndicats Maritimes, 14 au 16 septembre à Paris (bâtiment de la C.G.T.).

Association néerlandaise des cheminots et tramwaymen les 30 septembre, 1er et 2 octobre à Utrecht (au siège social).

Fraternité des Cheminots canadiens, le 9 septembre et jours suivants à Moncton.

lorsque en 1905 la première vague révolutionnaire passe sur la Russie des tsars. Certes, la Finlande n'était qu'un petit champ, ensemencé des grains du socialisme pendant cette armée riche en événements et celle qui y fit suite, mais la récolte fut grande. Tant dans le domaine politique que syndical, le mouvement ouvrier finlandais accélère sa marche. L'ancienne diète bourgeoise est renversée par la vague de chaleur sociale qui envahit le pays. Les travailleurs conquièrent le suffrage universel, le droit d'association et la liberté de presse. La conscience de classe s'éveillant brusquement, la classe ouvrière prend d'assaut une position après l'autre, dans un temps incroyablement court. Autrefois privée de représentation dans la Diète (ils y eurent seulement pendant une seule session un unique représentant) les travailleurs entrent dans le nouveau parlement, composé d'une seule chambre. Après quelques tâtonnements, ils y forment le parti le plus important et le plus avide de réformes sociales. Les organisations syndicales suivent ce réveil politique, si non avec le même élan, cependant à pas sûrs.

Après 1905 on enregistre en Finlande un important essor du mouvement ouvrier. Dans chaque ville de quelque importance est fondé un journal socialiste. On travaille fiévreusement. Ce travail intensif modifie plusieurs fois la physiologie de la chambre, jusqu'à ce qu'en 1917 les socialistes y conquièrent la majorité. Dans le domaine syndical, les organisations se groupent dans la Centrale nationale, qui, forte de 160 000 adhérents, joue un rôle important.

Un puissant courant d'idées nouvelles passe à travers le pays. Forts de leur majorité au Parlement, les travailleurs s'emparent de la plus haute autorité gouvernementale et créent un Sénat, ayant à sa tête le président de la Centrale syndicale comme chef du gouvernement. Le gouvernement était un gouvernement de coalition où les travailleurs avaient la majorité lorsque le gouverneur général russe n'était pas présent.

On s'attela à des tâches nouvelles : la journée de huit heures, la protection des ouvriers dans l'industrie, le droit de vote pour l'élection des Conseils communaux. La classe bourgeoise est le témoin attristé de cet assaut contre ses privilèges de base dans la société capitaliste.

La guerre mondiale gronde. Le colosse russe est secoué dans ses fondements et finalement s'écroule. Des litiges et des sérieuses divergences d'opinion surgissent entre la classe ouvrière finlandaise et les partis bourgeois. Viennent le court gouvernement de Kerenski et ses conséquences pour la Finlande. Les bourgeois parviennent à former un gouvernement menchéviste et à dissoudre le Par-

lement à majorité ouvrière. Selon les conceptions prolétariennes, le pouvoir suprême devait, après la chute de l'empereur de toutes les Russies, revenir aux représentants élus du peuple de Finlande. Tel ne fut pas l'avis des bourgeois qui s'accrochèrent au gouvernement provisoire, dit «révolutionnaire», de Pétrograd. La Chambre finlandaise refusa de reconnaître ce gouvernement et fut dissoute *manu militari*.

Le gant est jeté et la bourgeoisie érige ses barricades. De nouvelles élections attribuent aux ouvriers 98 des 200 sièges du parlement. Mais la crise économique éclate, le chômage sévit avec intensité, la disette se fait sentir. L'atmosphère politique est chargée; tout le monde présentait cette guerre civile, qui éclate en janvier 1918 et se termine par la défaite sanglante du prolétariat. Ce ne fut pas tout : le pays était dévasté, toute vie économique rendue impossible.

La bourgeoisie finnoise prend des mesures pour tuer dans l'œuf toute tentative de mouvement prolétarien, tant syndical que politique. Les luttes mémorables de 1918 avaient épuisé le mouvement ouvrier au point, qu'en 1919 tout était à recommencer.

L'évolution du mouvement ouvrier depuis ce commencement forme un chapitre à part. Nous l'avons voulu faire précéder de cet aperçu sur le passé, afin de rendre plus facile la compréhension de l'actualité syndicale finlandaise.

Concentration syndicale en Allemagne.

Nous sommes à la veille d'une grande fusion en Allemagne. Depuis des années déjà, des négociations étaient en cours entre la Fédération allemande du Trafic, le Syndicat National des travailleurs des Services Publics, le syndicat des jardiniers et le Syndicat National des Cheminots d'Allemagne, en vue de fusionner les quatre organisations.

Les négociations sont maintenant avancées au point que les trois premières des quatre organisations citées ont décidé de fusionner au mois d'octobre prochain. Les cheminots n'ont pas pu se décider à fusionner dès maintenant.

La nouvelle organisation comprendra six grands sections techniques :

- a) régies et administrations communales,
- b) régies et administrations des Etats et du Reich,
- c) Commerce, transports généraux, transports automobiles et entreprises diverses,
- d) tramways, chemins de fer secondaires, chemins de fer desservant les ports, usines, etc.,
- e) P. T. T.,
- f) navigation, pêche, pilotage, ports, constructions hydrauliques, etc.

La fusion comportera une période transitoire, pendant laquelle les organes directeurs seront composés sur une base paritaire. L'effectif total des trois organisations est de 700 000 membres.

L'annuaire pour 1928 de la Fédération allemande du trafic.

Le problème de la propagande retient constamment l'attention de presque tous les syndicats. Ce ne sont pas seulement les dirigeants qui doivent être armés pour la lutte des idées; les organisations disposent encore d'une armée de lutteurs obscurs qui, sur les lieux mêmes du travail, œuvrent et agissent pour le syndicat.

Il est parfois fort difficile de mettre à la disposition de ces militants ce dont ils ont besoin pour s'instruire eux-mêmes, pour renseigner des collègues syndiqués et ouvrir les yeux de camarades de travail non-syndiqués ou fourvoyés dans des organisations dissidentes. Ils doivent très bien connaître le champ restreint d'activité industrielle et syndicale dans lequel ils vivent et être à même d'établir un lien logique entre les événements se produisant dans leur industrie, dans les industries connexes et dans l'économie nationale — et mondiale — et leurs propres expériences; ils doivent être en mesure de saisir des problèmes syndicaux d'ordre plus ou moins local, sans perdre de vue leur enchevêtrement avec des questions syndicales à caractère national ou international, intéressant leur profession ou l'ensemble de la classe ouvrière. La propagande de ces militants modestes et d'adhérents actifs se heurte fort souvent à des arguments politiques et plus souvent encore à des niaiseries politiques.

La Fédération allemande du trafic a réussi à maîtriser les multiples difficultés du problème. L'instrument de propagande qu'elle met à la disposition de ses militants en la forme de l'annuaire pour 1928 est étendu sans être surchargé, sérieux et détaillé sans être pédantesque ou inutilement compliqué.

Dans la première partie, quelques pages sont consacrées à la politique. Il est donné un bref aperçu sur la situation sociale des travailleurs allemands, sur le développement des conditions économiques, l'alimentation de l'économie allemande en capitaux, le problème des réparations et la politique douanière et commerciale allemande. Une étude plus approfondie est consacrée aux transports; les questions sociales d'actualité prennent un cinquième de ce volume de 200 pages.

La deuxième partie du volume étale le développement et l'activité de la Fédération et est abondamment documenté de chiffres: 64.403 réunions et meetings, 5.572 demandes d'assistance judiciaire, 4.338 procès, 1.867 mouvements revendicatifs, grèves et lock-outs engagés dans 50.493 entreprises occupant au total 612.372 personnes dont 385.765 adhérents, conclusion de 956 contrats collectifs dans 44.546 entreprises occupant 535.604 salariés dont 339.314 adhérents! Voilà, quelques chiffres qui comportent un enseignement encore pour d'autres qu'un ouvrier réfléchi.

Mentionnons uniquement par rapport aux finances que les cotisations régulières produisirent un montant de 15.580.495 marks dont on dépensa en:

Secours-maladie	9.4 %
Secours de chômage	5.5 %
Secours de grève	15.5 %
Secours spéciaux	1.5 %
Secours au décès	1.6 %
Assistance judiciaire	1.7 %
Total	35.2 %

L'annuaire, pourvu d'une foule de graphiques et d'une exécution typographique très soignée, offre une abondante provision de sujets actuels de propagande.



CHEMINOTS

Chez les cheminots de Roumanie.

Le mouvement syndical renaît.

1920 a vu une grève générale des cheminots de Roumanie. La force brutale d'un militarisme, auquel le gouvernement Avarescu avait lâché la bride, a fait payer cher aux cheminots cette agression. Il pleuvait des coups de matraque sur des centaines de prisonniers. L'organisation syndicale fut détruite et, pour l'empêcher de renaître, les ateliers et dépôts furent placés sous la surveillance des baïonnettes.

Les années de 1920 à 1929 resteront inscrites, dans les annales du mouvement syndical des cheminots roumains, comme neuf années de tyrannie. Qu'on en juge par la rigueur draconienne du régime disciplinaire: Les amendes pécuniaires sont très fréquentes et sont infligées pour les moindres futilités. Elles atteignent facilement la somme de 1000, voir même de 2000 lei*) par mois. Ces chiffres en disent long quand on sait qu'un mécanicien gagne environ 7000 lei par mois, après 25 ans de service. On a vu infliger des amendes de 100 000 lei!

A la brutalité, car plus d'un agent a subi des sévices, s'ajoute encore l'ironie: pour sauvegarder la justice dans l'infliction des peines, il existe un conseil de discipline.

L'ensemble des conditions de travail est à l'avenant.

En dépit de la ratification de la Convention de Washington sur la journée de huit heures, la journée de travail des ouvriers de la voie est de dix heures. Au service roulant, à 12 heures de travail doivent correspondre 24 heures de repos; mais ce n'est que de la théorie et le surmenage y est tellement intense que les gens sont usés avant l'âge. Le taux de morbidité est extrêmement élevé chez les mécaniciens; environ 700 mécaniciens sur 2875 sont éloignés du service pour maladie.

Les primes à la production et les primes d'économies représentent de 70 à 80 % de la totalité du revenu d'un nombre élevé d'agents. Le système de primes est compliqué de façon à permettre tous les abus

*) 10 lei = 0.31 frs suisses = 1.52 frs. français.

et faciliter le favoritisme. Comme cela ne suffit pas, il existe en sus de ces primes un genre de récompenses courantes, dites «primes spéciales» et «primes de distinction». Sous prétexte que les cheminots gagnent des primes «énormes», on ne les fait pas bénéficier des quelques améliorations récemment accordées aux fonctionnaires.

Les traitements se composent d'un élément fixe et d'une indemnité de vie chère. Dans le total, l'élément fixe ne représente que la cinquième, la sixième ou septième partie. Et les pensions sont établies sans qu'il soit tenu compte de l'indemnité de vie chère.

La situation administrative du personnel est des plus lamentables. Des mécaniciens, des brigadiers de manutention, des chefs de manœuvres disparaissent par suite de mise à la retraite ou de décès. Un chauffeur prend la place du mécanicien, un nettoyeur celle du chauffeur, un chargeur assure les fonctions du brigadier et un accrocheur celles de chef de manœuvres; personne ne touche un radis de plus. Partout, il y a foule d'ouvriers «temporaires», sur les états de services desquels figurent de 10 à 15 ans d'occupation ininterrompue. Parce qu'ils sont «temporaires», ils peuvent être congédiés, sans droit d'appel contre des actes rancuniers de chefs grands ou petits.

Les grands despotes ont été évincés de leurs fauteuils ministériels, mais leurs créatures sont encore partout dans l'appareil administratif des chemins de fer. Le changement de gouvernement, s'il a ramené la liberté et avec elle la possibilité de reconstruire les syndicats des cheminots, n'a pas été accompagné d'un changement de mentalité des petits despotes.

Les 13.000 cheminots roumains ne sont qu'au début de leur lutte. Et ce n'est encore qu'une troupe petite, mais combative, qui a ouvert le feu par le congrès constitutif de «l'Union Générale des syndicats et groupes de cheminots de Roumanie», congrès qui s'est réuni les 16 et 17 juin dernier à Bucarest. Le nom de la nouvelle organisation indique que même, pendant que sévissait la terreur des Bratianu, des groupements se sont maintenus ou formés et ont gardé vivante l'idée syndicale.

Les quarante quatre délégués, représentants de cette masse hétérogène de cheminots roumains, ex-autrichiens, ex-hongrois et ex-russes, n'ont pas perdu leur temps en vaines paroles. Ils ont délibéré sur les moyens à mettre en œuvre pour

AÉRONAUTIQUE.

GRANDE BRETAGNE.

Aéroports sur les toits des gares.

Il paraît que le moment de l'installation d'aéroports sur les toits des grandes gares londonniennes n'est plus éloigné. Quelques compagnies de chemins de fer

ont l'intention de demander au législateur l'autorisation d'exploiter des services aériens, tout comme elle l'ont fait pour l'exploitation de lignes automobiles. Les compagnies sont convaincues que les progrès de la technique rendront possibles l'envol et l'atterrissage sur de vastes plate-formes, construites sur les gares.

atteindre un but : créer une organisation puissante. Le camarade Mirescu, secrétaire de la C.G.T. roumaine et député, rapporta au congrès — dont il a présidé quelques séances — la réponse du gouvernement à une revendication dont il s'était fait l'interprète au parlement : « Il n'est pas possible d'attribuer un siège du conseil d'administration de la régie des chemins de fer au personnel, tant que celui-ci n'est pas organisé ». Le congrès a promis à Mirescu d'enlever à bref délai à l'argument du gouvernement sa pertinence.

Les congressistes ont reçu beaucoup d'encouragements. Le syndicat des ouvriers du Transport de Roumanie et la vieille et solide organisation corporative des mécaniciens, dirigée par le camarade Filipescu, sont venus apporter à la nouvelle organisation l'offre d'aider, avec tous les moyens dont ils disposent, au recrutement syndical. Les organisations de cheminots de Grande Bretagne, de Suède, de Suisse et de Finlande avaient adressé au congrès des lettres exprimant leur joie de voir renaître le mouvement syndical des cheminots roumains. Les cheminots d'Autriche, de Pologne, de Bulgarie, de Tchécoslovaquie et de Yougoslavie avaient envoyé des délégués au congrès pour souligner les exhortations du représentant de l'I.T.F., qui fût en même temps le porteparole des organisations hollandaise et allemande.

Le cahier des revendications de la nouvelle organisation peut se résumer en ces mots : Mettons de l'ordre dans les affaires ! De l'ordre dans les attributions d'emplois vacants, de l'ordre dans les primes et le travail aux pièces, de l'ordre dans les heures de travail, de l'ordre dans le régime disciplinaire, de l'ordre dans l'assurance sociale. Les barèmes des salaires et traitements sont à réviser, il faut régler la question des droits acquis par les cheminots des régions annexées chez les anciennes administrations hongroise, autrichienne et russe. Bref, tout est à faire, et nos camarades roumains se sont mis au travail avec une ardeur et une énergie exemplaires.

Les cheminots bulgares se remuent.

Une grève de 25.000 ouvriers du tabac a été le signal pour d'autres mouvements revendicatifs en Bulgarie. Les cheminots notamment — et aussi les ouvriers des ports — se sont mis de la partie. La régie des chemins de fer bulgares, autonome à la façon de la régie allemande et gagée pour un emprunt obtenu par l'intermédiaire de la Société des Nations, avait inscrit dans son premier budget des sommes destinées à améliorer la situation des fonctionnaires supérieurs et des ingénieurs.

Cela irritait les esprits, d'autant plus que cette augmentation du revenu avait été opérée d'une façon détournée, en doublant les indemnités dites de service, et que le ministre des Chemins de fer avait opposé un refus aux revendications

de l'Union des cheminots, sous prétexte que le relèvement des chemins de fer devait avoir le pas sur les mesures en faveur du personnel. Une campagne s'engagea à travers le pays, entraînant la masse des non-syndiqués dans ce mouvement de protestation.

Deux résultats viennent d'être obtenus : une légère amélioration pour le personnel des locomotives et le paiement d'arriérés de primes au personnel des ateliers et dépôts. Toutefois, l'agitation ne cesse pas. La propagande syndicale est menée avec un programme de revendications immédiates. L'Union milite pour le relèvement des salaires et traitements et, en attendant le moment opportun pour un règlement définitif et complet, elle réclame une indemnité de vie chère. Les conditions de travail matérielles sont viciées par un système de

primes inadéquates, par une réglementation défectueuse du paiement de prestations supplémentaires, par une hiérarchisation superfétatoire qui prévoit des grades — et des salaires et traitements — différents pour une même fonction, par un régime disciplinaire dans lequel les amendes pécuniaires pour dégâts tiennent une place trop grande, par des instructions injustes sur l'obligation du port de l'uniforme. Dans l'ordre moral, c'est l'Inspection du Travail qui fait presque totalement défaut, c'est le régime disciplinaire exclusivement aux mains de la bureaucratie, c'est encore l'absence d'un organisme paritaire chargé de régler les affaires relatives au personnel !

La première année d'autonomie de la régie des chemins de fer bulgares sera donc marquée par un ravivement de l'activité syndicale des cheminots.

Un contrat collectif pour les ouvriers de la voie argentins.

La série des succès enregistrés par l'Union des cheminots argentins ces trois à quatre dernières années, vient de s'augmenter par la conclusion, pour la première fois, d'un contrat collectif au profit des ouvriers de la voie. Ce contrat accorde une stabilité d'emploi à 6000 travailleurs au service de différentes compagnies de chemins de fer. A titre d'essai, il entre en vigueur pour un an à partir du 20 mars 1929, après quoi un contrat définitif sera élaboré.

En vue de l'essai, les compagnies feront le choix des hommes auxquels s'appliquera le contrat. Ce seront des ouvriers de la voie (les chefs d'équipe exclus) étant déjà en service et faisant partie d'équipes régulières. Pour être admis, ils doivent être âgés d'au moins 18 ans et de pas plus de 35 ans, augmentés du nombre d'années accomplies au service des chemins de fer argentins, jusqu'à un maximum de 45 ans. Ils doivent passer une visite médicale devant le médecin de la compagnie, remettre des papiers d'identité et un certificat de bonnes mœurs, connaître suffisamment l'espagnol pour comprendre les ordres donnés en cette langue, avoir au moins six mois de service ininterrompu comme ouvrier auxiliaire au service de la même compagnie et s'être conduits et avoir travaillé pendant cette période à la satisfaction de la Direction.

Si les compagnies estiment nécessaire d'augmenter passagèrement le nombre des ouvriers employés, ces ouvriers supplémentaires ne seront pas assujettis au contrat et la compagnie aura le droit de leur payer les salaires qu'elle entendra. Aussitôt que ces ouvriers ne seront plus nécessaires, ils seront licenciés, l'ordre de leur renvoi ne devant pas être déterminé par la durée de leur service ou par d'autres facteurs analogues.

Les hommes appartenant à des équipes régulières qui, à cause de leur âge ou de

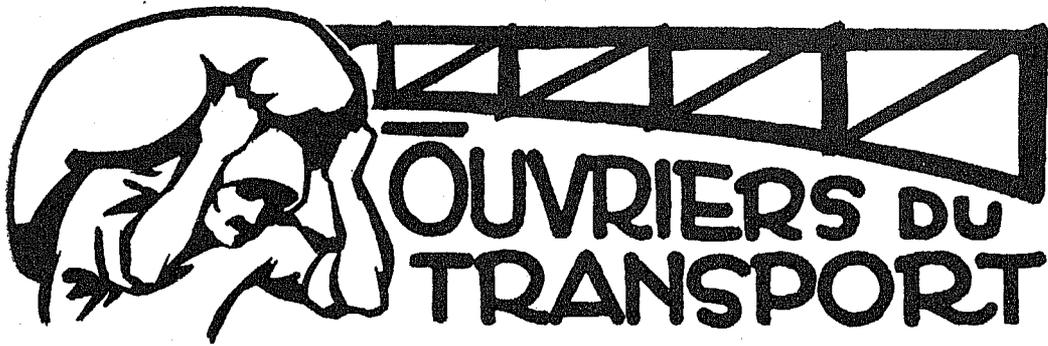
leurs conditions physiques, ne peuvent pas se présenter pour être choisis comme agents permanents, continueront à toucher leur salaire actuel et ne seront pas congédiés aussi longtemps que leur conduite sera bonne. Aussitôt cependant qu'ils entrent en ligne de compte pour être mis à la retraite pour raison d'âge, d'années de service ou d'incapacité physique, ils seront licenciés.

En cas de maladie (non causée par l'abus d'alcool ou par d'autres excès) les travailleurs auxquels s'applique le contrat et qui ont accompli au moins six mois de service, toucheront le demi-salaire jusqu'à 90 jours par année civile.

En cas d'accident, les ouvriers toucheront le demi-salaire lorsque l'incapacité au travail qui en résulte ne dure pas plus de neuf jours ; si l'incapacité excède neuf jours, ils toucheront 75 % jusqu'à guérison complète ou pendant une période d'un an, après laquelle l'invalidité sera, en vertu de la loi, considérée comme permanente.

Les ouvriers auxquels s'applique le contrat, de même que leurs femmes, fils âgés de moins de 18 ans, filles non mariées et parents dépendant d'eux, auront droit chaque année à un billet de chemin de fer aller et retour en 2ème classe (il n'existe pas de 3ème classe en Argentine) pour toute localité du pays située à un chemin de fer et à quatre billets pour un endroit quelconque sur une des lignes de la compagnie qui les emploie. Ils ont en outre droit à des billets avec 75 % de réduction sur les lignes de leur compagnie et avec 50 % de réduction sur les autres lignes du pays.

Si après la période d'essai, les résultats de l'application du contrat se trouvent avoir été favorables, le barème suivant de salaires sera automatiquement appliqué : lignes à voie étroite 3 à 4,80 pesos par jour ; lignes à voie large 3,40 à 5,00 pesos par jour.



Le Règlement international pour la Protection des Ouvriers des Ports et Docks.

Nous annexons ce numéro le texte de la convention concernant la protection des dockers contre les accidents, adoptée à la XIIe session de la Conférence internationale du Travail. Une comparaison entre l'avant-projet et le texte définitif fait ressortir que le premier texte a subi une amplification considérable. L'on constatera aussi que la structure de l'avant-projet a été conservée.

La Commission a été saisie de soixante documents, à savoir :

- 1 mémoire du National Safety Council d'Amérique,
- 29 amendements soumis par les délégations gouvernementales (dont 11 par la délégation du gouvernement italien),
- 2 projets de textes, élaborés par un sous-comité des délégations gouvernementales,
- 13 amendements présentés par le groupe patronal,
- 13 amendements présentés par le groupe ouvrier, basés tous sur le projet de l'I.T.F.,
- 2 documents du Secrétariat de la Commission.

Le fait que la charpente de l'avant-projet a résisté à cette attaque, soutenue durant trois semaines de délibérations adues, prouve que la base de discussion avait été élaborée avec adresse.

Les débats ont été tour à tour passionnés autour des grosses questions de principe, calmes mais difficiles autour des questions techniques compliquées, aigres-doux autour des questions de procédure. Les difficultés linguistiques ont ajouté à la complexité de la tâche. Heureusement, le projet de l'I.T.F., présenté en une forme pratique et en cinq langues, a pu faire office de dictionnaire technique.

A ce sujet, on lit dans le rapport de la Commission à la Conférence :

«Pour terminer la Commission a exprimé le désir qu'on mentionne dans le présent rapport deux documents de source extérieure dont

beaucoup des membres avaient eu connaissance et qui leur avaient été d'une utilité considérable dans leur travaux au cours des débats. Ce sont : «Projet de règlement international pour la protection des ouvriers des ports et docks», préparé par la Fédération internationale des ouvriers du transport, ainsi que le «Tableau comparatif des prescriptions légales concernant la protection des ouvriers occupés au chargement et déchargement des bateaux», élaboré par les Associations maritimes Sud et Nord de Rotterdam et d'Amsterdam.»

Les patrons — ou du moins quelques-uns d'entre eux — ont donc voulu aussi faire preuve de leur savoir-faire. Ils ont soumis un document, traçant un parallèle entre les législations néerlandaise, française, anglaise, belge, allemande, suédoise, l'avant-projet du B.I.T. et le projet de l'I.T.F.

Toutefois, une autre réflexion s'impose. Où donc était la *International Shipping Federation*? Pourquoi a-t-elle laissé à un modeste membre le soin d'entreprendre un tel travail? L'initiative des patrons néerlandais, faut-il la rapprocher du fait qu'ils vivent dans le voisinage de l'I.T.F., c'est-à-dire de son siège?

Le but principal du projet de l'I.T.F. n'était cependant pas d'être utile pour les débats. Il était destiné à devenir la base de la convention. Sous la direction du camarade Ernest Bevin, le groupe ouvrier de la Commission, composé essentiellement des membres de la Commission consultative des ouvriers des ports et docks de l'I.T.F. et de quelques autres camarades d'organisations affiliées et amies, a porté tous ses efforts vers ce but. Le résultat en a été que notre projet est pratiquement couvert par la convention!

Certes, tous les articles de la convention ne s'expriment pas dans les termes que nous aurions souhaités. L'article 4 ne décrit pas avec assez de précision les conditions de sécurité qui doivent être remplies pour le transport par eau des ouvriers, l'article 10 est trop élastique, l'article 12 est trop bref. L'article 13

aurait dû être quelque peu plus détaillé. Ces défauts sont compensés par les très bonnes et très complètes dispositions des articles 2, 3, 5, 6, 7, 8, 9, 11, 14, 16 et 17. Certaines expressions, telles que «à moins que les circonstances soient telles», ou «toutefois, les dispositions de cet article ne s'appliqueront pas» ou, «dorsque ce sera raisonnablement praticable», ne nous plaisent pas beaucoup. L'article 15 comporte l'éternelle question des dérogations à admettre. Les patrons se plaignent de ce que trop peu de dérogations soient admises; nous accusons l'article 15 d'aller trop loin dans la voie des exceptions.

Là, où la convention ne comble pas nos désirs, il y a avait d'une part des limites, tracées par la complexité technique du problème et faisant obstacle à la présentation d'amendements, et d'autre part des oppositions irréductibles. Plus d'un amendement a été accepté et d'autres ont été repoussés à des partages de voix proches de la parité. Remarquons encore que maint amendement gouvernemental semblait inspiré directement par le projet de l'I.T.F.

Dans l'ensemble, nous pouvons nous déclarer satisfaits de la teneur de la convention. Quant à sa ratification et à son application, il y a un autre genre de travail syndical à faire!...

.

La Commission a présenté également deux recommandations, adoptées par la Conférence.

Les patrons voulaient à tout prix faire entrer dans la convention la clause de réciprocité; le gouvernement danois les a soutenus. Il a fallu toute l'énergie du groupe ouvrier pour écarter le danger que fût inséré dans la convention un obstacle à sa ratification. Comme le principe de la réciprocité ne pouvait cependant pas être ignoré et rencontre d'ailleurs le contraire d'une hostilité ouvrière, il a fallu s'en occuper séparément. Il a été incorporé dans la recommandation I.

Les patrons ont eu moins de peine à reléguer dans la recommandation II un principe que le groupe ouvrier aurait voulu dans la convention. Des gouvernements ont estimé avec les patrons qu'il ne convenait pas d'inscrire la reconnaissance des «organisations patronales et ouvrières» dans la convention.

Enfin, le groupe ouvrier n'a pas fait opposition à la proposition du gouvernement espagnol de faire élaborer un règlement-type. Il est peut-être utile d'étaler devant les yeux de tous, combien grandes sont encore les lacunes de certaines législations nationales, combien peu a été l'objet des soucis des pouvoirs publics la sécurité professionnelle d'une catégorie de travailleurs qui gagnent leur pain à la sueur de leur front et, trop souvent, au péril de leur santé et de leur vie.

Problèmes du travail dans le port d'Anvers (V).

par C. MAHLMAN.

L'enregistrement et le classement des ouvriers.

Aucune réglementation de l'embauchage des ouvriers n'existait autrefois à Anvers.

Chaque employeur — il faut à ce propos tenir compte du fait qu'à Anvers, le travail dans le port est réparti sur un nombre de petites entreprises — choisissait sur la route publique un endroit où il embauchait ses ouvriers. Pour être embauché, personne n'était tenu de prouver avoir déjà travaillé comme docker.

Ce système dont nous avons plus d'une fois stigmatisé l'anarchie, devait foncièrement être modifié si l'on voulait arriver à établir de l'ordre dans le travail.

Nous savions que ce ne serait pas chose aisée, car nous avons appris, par les expériences acquises à l'étranger, que non seulement une partie des patrons, mais encore les ouvriers mêmes, étaient hostiles à un système d'embauchage plus ordonné. Dans notre lutte de 1928, nous avons toutefois réussi à influencer l'opinion publique à tel point que le patronat était moralement contraint à faire droit à nos demandes.

Au cours des négociations, nous avons en effet pu constater que les grands entrepreneurs partageaient nos idées, mais nous savions que les sous-traitants, c'est-à-dire les intermédiaires, s'opposeraient par tous les moyens à une modification des conditions existantes.

Il fut décidé que pendant une période de transition qui durerait au moins trois mois, tous les ouvriers du port devraient se faire enregistrer et recevraient un carnet de salaire, dans lequel l'employeur inscrirait le salaire gagné par jour. Une permanence, à instituer par le patronat, serait chargée de l'enregistrement des ouvriers et de la délivrance des carnets de salaire. Ces opérations seraient placées sous le contrôle de la Commission paritaire des ports.

La période de transition sus-visée n'a pas encore pris fin. Il faut comprendre en effet que la mise en vigueur d'un pareil système administratif s'appliquant à une armée de 18.000 hommes qui désirent aussi peu que possible s'encombrer de paperasseries administratives, comporte de sérieuses difficultés.

Il fut décidé en outre qu'une fois le système définitivement en vigueur, les carnets de salaire ne seront délivrés qu'aux ouvriers ayant travaillé dans le port au moins 39 jours sur une période de trois mois. Ces ouvriers seraient classés dans la catégorie A., tandis que

ceux qui ne travaillaient qu'occasionnellement dans le port seraient classés dans la catégorie B. et recevraient une carte provisoire qui ne serait valable que pour une période déterminée.

Une fois que le système fonctionnera régulièrement, la Commission paritaire des ports devra décider tous les trois mois quels ouvriers passeront de la catégorie B. dans la catégorie A.

Le classement en deux catégories fut appliqué non seulement en vue de limiter l'affluence de la main-d'œuvre vers le port et de favoriser ceux qui désirent gagner leur vie par ce travail uniquement, mais encore en vue de l'introduction éventuelle d'une assurance-chômage basée sur une intervention à parts égales des salariés, patrons et pouvoirs publics. Le patronat s'était, en effet, au cours des pourparlers, déclaré prêt à participer aux frais d'une assurance-chômage.

Ce ne sera que graduellement lorsque le système créé fonctionnera de manière définitive que l'on pourra procéder, sur la base de renseignements statistiques sûrs, à la prise d'autres mesures propres à déterminer une plus grande stabilité d'emploi parmi les ouvriers du port.

(à suivre).

Relèvement de salaires pour les dockers d'Ymuiden (Hollande).

Comme suite à des négociations entre le syndicat local des armateurs et l'Union néerlandaise des transports, les hommes affectés au déchargement des bateaux de pêche d'Ymuiden ont obtenu une importante augmentation de salaires. Jusqu'à présent, ces hommes touchaient 4 fl. 50 pour le déchargement d'un navire dont la pêche rapportait moins de 2500 florins, tandis que pour les navires dont la pêche rapportait plus de 2500 florins, le taux était de 5 florins, plus 10 cents par 100 florins en sus. Les nouveaux taux prévoient un paiement de 4 fl. 50 pour le déchargement des navires rapportant moins de 2500 florins, plus 10 cents par montant de 100 florins touché en sus de 2000. Pour les navires dont la pêche donne un produit supérieur à 2500 florins, le paiement sera de 5 fl. 50 plus 10 cents par 100 florins au-dessus de ce chiffre. Cette nouvelle réglementation signifie une augmentation des salaires d'environ 2 fl. 25 par semaine. Les hommes travaillant dans la cale touchent un supplément de 75 cents par bateau. Ces augmentations ont été incorporées dans un nouveau contrat collectif qui prévoit également d'autres améliorations et est entré en vigueur le 1er août pour une durée de deux ans et demi.

TRAMWAYS

Un nouveau contrat collectif pour le personnel des tramways de Vienne.

Au mois de février dernier, l'organisation du personnel des tramways de Vienne présenta à la Direction quelques revendications tendant à un relèvement des salaires pour le personnel roulant. Au début de mars furent entamées des négociations au cours desquelles la Direction proposa une série de mesures de réorganisation, sans l'application desquelles il était, disait-elle, impossible de faire droit aux desiderata du personnel. L'organisation présenta des contre-propositions et les pourparlers furent poursuivis pendant plusieurs mois. Finalement, une réunion des conseils d'usine décida le 18 juin dernier, à une majorité de près de trois quarts des voix, d'accepter le résultat des négociations, ce qui aboutit à la conclusion d'un nouveau contrat collectif.

Le nouveau contrat, entrant en vigueur le 1er juillet, s'écarte sur plusieurs points des anciennes conditions et donne satisfaction presque complète aux revendications du personnel en ce qui concerne les salaires. Conformément au désir du personnel, le barème des salaires a été entièrement remanié. Tandis que le personnel était classé jusqu'à présent en trois groupes de fonctions pour chacun desquels existait un barème prévoyant une augmentation pour chaque année de service, il y a à présent trois échelles de salaires.

Pour le groupe I (wattmen, receveurs, agents de postes de manœuvre, contrôleurs de quai, distributeurs de billets), le traitement est fixé à 2760 schillings minimum et 4560 schillings maximum.

Pour le groupe II (employés aux écritures, signaleurs, téléphonistes), le traitement va de 2568 à 4464 schillings.

Les agents classés dans le groupe III (gardiens, accoupleurs, aiguilleurs) toucheront de 2473 à 4248 schillings.

La marge entre le minimum et le maximum est divisée en 14 promotions bisannuelles.

Pour les agents du service roulant, bien signalés, il est prévu un surclassement dans un groupe spécial dénommé Ia. Le maximum des agents à surclasser est fixé à 25 % de l'effectif du personnel roulant. Pour être surclassé il faut avoir atteint le traitement de 3768 schillings. Les traitements des agents du groupe Ia vont de 4008 à 4800 schillings par an; le maximum est atteint après 7 promotions bisannuelles.

Les anciens minima et maxima étaient au groupe I 3048 à 4068 schillings par an

„ „ II 3000 à 4020 „ „ „
„ „ III 2740 à 3672 „ „ „

L'ancien barème reste en vigueur pour chaque agent en particulier aussi longtemps qu'il lui est plus favorable que le nouveau.

A ces relèvements de salaires s'oppose une certaine intensification du service nécessaire pour rendre l'exploitation du réseau des tramways plus économique. C'est ainsi que la vitesse des convois à été augmentée de 13,2 à 13,9 km à l'heure, une accélération ultérieure à 14,8 km devant être appliquée après 19.30 heures. Le nombre des tours de service coupés d'interruptions de plus de deux heures (service intermittent) a en outre été porté de deux à six par période de 14 jours. Deux de ces tours de service peuvent prendre fin à minuit, les autres au plus tard à 22 heures. La durée minimum de la période de repos nocturne a par contre été portée de 8 heures à 8 heures 1/2 et le minimum du jour de repos hebdomadaire auquel a droit le personnel est fixé à 36 heures 1/2 (au lieu de 36 heures). Les heures supplémentaires ne peuvent être réclamées que sur l'ordre du chef de service; elles sont rétribuées à 50 % au-dessus du taux normal. Le congé annuel n'a pas subi de modifications; il s'élève après une année de service à 7 jours, après cinq années à 14 jours, après 10 années à 21 jours et après 15 années à 28 jours.

Relèvements de salaire aux tramways de Mulhouse (France).

A la suite de nombreuses démarches du Syndicat du personnel et de pourparlers prolongés avec les représentants de la Compagnie, les agents des tramways de Mulhouse ont obtenu les avantages suivants qui sont entrés en vigueur le 1er août :

Personnel roulant : 45 à 55 francs d'augmentation par mois.

Ouvriers qualifiés : fr. 0,30 d'augmentation du salaire horaire.

Manceuvres : fr. 0,20 d'augmentation du salaire horaire.

Le contrat collectif national applicable aux entreprises de tramways non municipales est résilié en Allemagne. —

La Fédération allemande du trafic a résilié le 30 juin pour le 30 septembre prochain le contrat collectif national applicable aux entreprises de tramways non municipales.

Grève aux transports en commun de Bielefeld (Allemagne).

Le personnel des tramways et autobus de la ville Bielefeld a déclaré le 9 juillet dernier une grève qui s'est terminée après 3 jours par une victoire. Une majoration des salaires horaires d'un pfennig, payable à partir du 1er octobre a été consentie, outre le relèvement de 4 pfennigs à partir du 1er mai, qui venait d'avoir été accordé par la voie de négociations.

Une conférence internationale de conducteurs d'automobiles.

Du 31 juillet au 2 août 1929, une session de la Commission consultative de la section des conducteurs d'automobiles de la Fédération internationale des Transports s'est réunie à Londres au *Transport House*, l'immeuble de la *Transport and General Workers' Union*, sous la présidence de A. Forstner (Autriche), membre du Comité exécutif de l'I.T.F.

Étaient représentées à la session 13 organisations des pays suivants: Grande-Bretagne, France, Allemagne, Autriche, Tchécoslovaquie, Suède, Norvège, Danemark, Belgique et Hol-

landes au secrétariat pour la sauvegarde des intérêts des conducteurs d'automobiles dans le domaine international, la conférence émit le vœu que le Conseil général de l'I.T.F. prenne les mesures voulues pour permettre une extension de l'activité du secrétariat au profit de la section.

L'assemblée confirma une décision antérieure aux termes de laquelle tous les chauffeurs professionnels sont invités à se syndiquer dans les organisations syndicales entrant en ligne de compte, adhérentes aux centrales syndicales nationales et à l'I.T.F.; elle donna mission au secrétariat de prendre les mesures nécessaires pour l'application de cette décision.

Il fut décidé ensuite d'établir des directives spéciales pour l'appui à accorder par les organisations aux membres d'autres organisations adhérentes se trouvant de passage à l'étranger dans l'exercice de leur profession.

Ayant pris connaissance du rapport présenté par Guinchard sur la session du Comité permanent de la circulation routière, la conférence décida d'insister auprès des organes compétents de la Société des Nations pour qu'à l'avenir les convocations aux sessions de la Commission des communications et du transit soient adressées à l'I.T.F. suffisamment à temps pour lui permettre de se mettre en relation à leur sujet avec les organismes entrant en ligne de compte. En considération de la diversité des problèmes dont s'occupent les sessions de la Commission des communications et du transit et de ses sous-commissions, la conférence estima qu'il était nécessaire que l'I.T.F. ait la possibilité de se faire représenter par au moins deux délégués aux réunions en cause. Elle formula en outre le souhait qu'une prochaine réunion du Comité de la Société des Nations prenne en considération les desiderata des conducteurs d'automobiles formulés par l'I.T.F.

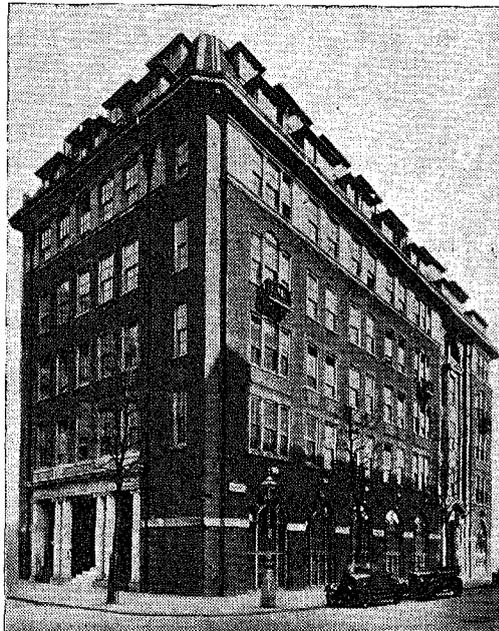
Une sous-commission fut chargée de rédiger, sur la base des délibérations, des propositions à soumettre à la Société des Nations et tendant à une réglementation internationale de la circulation portant entre autres sur l'éclairage des véhicules, les signes de la circulation et la signalisation des routes.

Le jeudi, 1er août, les délégués furent les hôtes de l'Union britannique des transports. Le matin, des allocutions furent prononcées par MM. Middleton, secrétaire du parti travailliste, et Morrison, ministre des Transports de Grande-Bretagne. *) Un visite fut faite ensuite à l'école pour chauffeurs de la Compagnie générale des autobus londoniens, après quoi un tour en autocars à travers la ville permit aux délégués de se faire une idée de la façon dont est réglée l'importante circulation de Londres.

Dans la question du sens de la circulation, la conférence se prononça de façon unanime pour saisir les autorités compétentes de la demande de prescrire que dans tous les pays du continent d'Europe, le sens de la circulation soit à droite.

Il fut décidé pour terminer que la prochaine session de la Commission consultative se réunira à Berlin.

*) Nous reproduisons le discours du ministre des Transports dans un prochain numéro.



«Transport House», le quartier général du mouvement ouvrier de Grande Bretagne. Le Labour Party et la Trades Union Congress y ont installé leurs secrétariats généraux.

lande, groupant au total 139.339 adhérents.

L'ordre du jour comportait les points suivants :

1. Rapport sur l'activité du secrétariat.
2. Rapport par J. Guinchard (France) sur les travaux de la session de novembre dernier du Comité permanent de la circulation routière.
3. Rédaction d'un programme international sur la réglementation de la circulation.
 - I. Les problèmes de l'éclairage. (Rapporteur A. Reitz, Allemagne.)
 - II. Les signes et signaux de la circulation. (Rapporteur A. Henderson, Grande-Bretagne.)
 - III. La signalisation des routes. (Rapporteur C. Sorman Holland.)

Après une discussion approfondie, le rapport moral présenté par le secrétariat fut approuvé. En considération des exigences croissantes



Le photographe provoque une suspension de séance.

MARINS.

La conférence internationale sur la sécurité de la vie en mer.

Le 1er juin dernier, la conférence internationale sur la sécurité de la vie en mer, réunie à Londres depuis le 15 avril, c'est-à-dire pendant 6 semaines, a terminé ses travaux.

La conférence avait à traiter les cinq questions suivantes: la construction des navires, les appareils de sauvetage et extincteurs d'incendie, la télégraphie sans fil, la sécurité de la navigation et le certificat de sécurité.

En ce qui concerne la construction des navires, la nouvelle convention adoptée par la conférence, se rallie aux principes posés dans la convention de 1914. La convention actuelle a cependant réussi à résoudre nombre de questions qui n'avaient pas été traitées convenablement dans l'ancienne. Les dispositions relatives au cloisonnement étanche seront étendues à tous les navires maritimes affectés à la navigation internationale, s'éloignant de plus de 20 milles de la côte.

Un des passages principaux de la convention a trait à la télégraphie sans fil. A ce sujet l'article 27 stipule:

1. Tous les navires auxquels s'appliquera cette partie de la convention, compte tenu des exceptions prévues à l'article 28, devront être munis d'un poste de T.S.F. conformément à l'article 31, à savoir:
 - a) tous les paquebots sans égard à leur tonnage;
 - b) tous les bâtiments de transport de 1600 tonneaux bruts ou au-dessus.
2. Les gouvernements ont qualité pour autoriser des exceptions pour les bâtiments de transport ne jaugeant pas plus de 2000 tonneaux bruts, pour une période n'exédant pas cinq ans à dater de l'entrée en vigueur de la convention.

L'article 28 autorise les gouvernements intéressés à admettre des exceptions pour:

les paquebots que leur voyage maritime n'éloigne pas de plus de 20 milles de la côte la plus rapprochée ou dont le voyage entre deux escales successives n'excède pas 200 milles;

les cargos qui ne s'éloignent pas plus de 150 milles de la côte la plus rapprochée.

Les gouvernements peuvent en outre accorder des exceptions pour les allèges remorquées et les voiliers existant avant le 1er juillet 1931 ou dont la construction, à cette date, est avancée jusqu'à la quille; pour les bateaux de construction primitive, comme par exemple les jonques, lorsqu'il est pratiquement impossible d'y installer un poste et, enfin, pour les bateaux qui, n'accomplissent des voyages internationaux que dans des cas exceptionnels.

La convention fait en outre mention de plusieurs régions, parmi lesquelles en Europe la Baltique (à l'exception des eaux russes) et la partie orientale de la Mer

du Nord, pour lesquelles des dérogations peuvent être admises. L'article 29 stipule le devoir de l'armateur d'établir un service de veille ou, à défaut de cela, de pourvoir les navires d'un signal automatique d'alarme pour l'écoute. En mer l'équipage doit comporter un radiotélégraphiste breveté ou un officier ayant un certificat de sansfiliste:

- a) sur tous les paquebots de moins de 3 000 tonneaux bruts, conformément aux prescriptions du gouvernement en cause;
- b) sur tous les paquebots de plus de 3000 tonneaux bruts, pour un service de veille permanent.

Quant aux cargos, un service de veille devra être établi:

- a) sur tous les cargos de moins de 3000 tonneaux bruts, conformément aux prescriptions du gouvernement en cause;
- b) sur les cargos de 3000 à 5500 tonneaux, durant le jour et pendant huit heures;
- c) sur tous les navires de plus de 5500 tonneaux, en permanence.

Dans la question des appareils de sauvetage on a confirmé le principe que les embarcations doivent être suffisantes pour toutes les personnes à bord. La convention contient des dispositions détaillées relatives aux embarcations de sauvetage, prévues en deux classes. Elles doivent être fixées de manière à pouvoir être facilement mises à l'eau. Un certain nombre d'embarcations de sauvetage, destinées à remorquer d'autres doivent être pourvues de moteurs et atteindre la vitesse de 6 nœuds par temps calme. La convention

prévoit aussi l'emploi de radeaux de sauvetage et contient des dispositions détaillées quant à leur construction.

Pour ce qui est de la sécurité de la navigation, la convention prévoit le maintien du service de surveillance des glaces dans l'Atlantique du Nord, qui restera confié aux Etats-Unis, et dispose que tous les Etats participeront aux frais. Les navires seront en outre tenus, lorsqu'ils constatent la présence d'icebergs, d'en avvertir immédiatement les autres navires. On tentera de se servir davantage de la météorologie pour atténuer les dangers de la navigation maritime. A ce sujet de nombreuses nouvelles dispositions concernant le service des côtes etc., ont été inscrites dans la convention.

En ce qui concerne les règles de la mer, la convention comporte les réformes des signaux lumineux et sonores, proposées en 1914, de même qu'un nombre de dispositions nouvelles relatives à ces signaux. A ce propos le point le plus important semble être l'introduction, à partir du 1er juillet 1931, des commandements directs à la barre.

Enfin, un certain nombre de dispositions de la convention traitent des certificats de sécurité. Ces certificats seront délivrés pour les navires, qu'une inspection déclare conformes aux prescriptions de la convention. Ces certificats devront être acceptés de part et d'autre par les gouvernements; un navire muni d'un certificat valable ne devra pas se soumettre à des inspections dans des ports étrangers. La convention, adoptée à l'unanimité et sans réserves, entre en vigueur le 1er juillet 1931.



Le Congrès international des espérantistes ouvriers.

Le 9ème Congrès de l'Internationale ouvrière espérantiste (S. A. T.) s'est réuni à Leipzig du 4 au 10 août. Environ 900 délégués de 32 pays, parmi lesquels le Canada, la Chine, la Perse et les Etats-Unis, participèrent aux assises. Des allocutions de bienvenue furent prononcées entre autres par des représentants de la municipalité de Leipzig (qui prit à sa charge une partie des frais) et des Comités des partis social-démocrate et communiste. L'orateur parlant au nom du parti socialiste, le citoyen Schulze, déclara qu'il était intimement convaincu de la nécessité de l'espéranto pour la lutte de la classe ouvrière, depuis qu'il avait assisté au Congrès espérantiste de Nuremberg, tenu en 1924.

Tous les débats du congrès eurent lieu en espéranto uniquement.

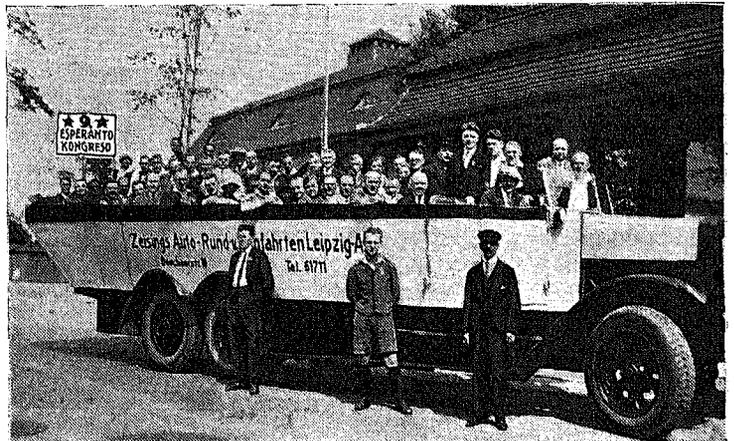
Ci-contre la photo d'adhérents à l'I.T.F., participant au Congrès, pendant une excursion, offerte par la section de Leipzig

du Syndicat National des cheminots d'Allemagne. Rezenco.

Prologo, poemoj de E. Miĥalski, S. A. T.-eldona (Sennacieca Asocio Tutmonda, 23 Rue de Boyer Parizo 20a), 62 paĝa 11½ × 15 cm. kun portreto de la aŭtoro kaj interna titolbildo de deksexjare artisto. Prezo f 0.45.

La ĉefa trajto de la poemoj estas forto kaj sendependeco. Ĉu la muzo ŝvebigas la aŭtoron en la plej malpezaj kaj sunplenaj regionoj, ĉu ŝi trenas lin en abismon de honto, soleco kaj mizero, ŝi ĉiam inspiras lin per fortaj esprimbildoj. Ĉar la temperamento de la aŭtoro kelkfoje igas lin malatenti regulojn de ritmo kaj rimo, kaj ĉar li ofte tiom subite ŝanĝas la ritmon, ke la leganto malfacile povas lin sekvi, kelkaj poemoj postulas relegon por esti komprenataj.

Impresas iom strange, ke la aŭtoro tre ofte nomas sin poeto. Kelkaj liberaĵoj kiel ekzemple karinostataŭ karulino ne plibeligas la lingvon. P. K.



CONVENTION concernant la protection des travailleurs occupés au chargement ou au déchargement des bateaux contre les accidents.

Article 1.

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 «travailleurs» comprend toute personne employée auxdites opérations.

Article 2.

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.

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 travail (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 m. 50 (5 yards).

Article 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 se 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 cm. (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 une année 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 aux 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.

Article 4.

Pour les 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.

Article 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) s'il y a un espace suffisant derrière les échelons, cet espace devant être d'au moins 11 cm. 1/2 (4 pouces 1/2) dans le cas des échelles posées contre les cloisons ou dans les écoutilles de tambour, ou si tous les échelons ont une largeur propre à offrir un appui solide aux pieds et aux mains;

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 surboux des écoutilles (par exemple des taquets ou tasseaux);

d) si les dispositifs visés à l'alinéa précédent font saillie d'au moins 11 cm. 1/2 (4 pouces 1/2) et sont larges d'au moins 25 cm. (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 rai-

sonnablement 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.

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'appuie-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 pouvant s'appliquer sur les surbaux 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 dimension imposées par les dispositions du paragraphe 2 (alinéas *a* et *d*) et des prescriptions du paragraphe 4 du présent article pendant une période n'excédant pas quatre ans à partir de la date de cette ratification.

Article 6.

Pendant que les travailleurs sont à bord du bateau pour effectuer les opérations, on ne devra laisser ouverte et sans dispositif de protection aucune écoutille de cale à marchandises de plus de 1 m. 50 (5 pieds) de profondeur, mesurée depuis le niveau du pont jusqu'au fond de la cale, et qui est accessible aux travailleurs; chacune des écoutilles dont il s'agit et qui n'est pas protégée jusqu'à une hauteur nette d'au moins 75 cm. (2 pieds 6 pouces) par les surbaux, devra être entourée d'un garde-corps efficace jusqu'à une hauteur de 90 cm. (3 pieds) si cela ne gêne pas les opérations en cours sur l'écoutille, ou être efficacement fermée.

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.

Toutefois, les dispositions de cet article ne s'appliqueront pas lorsqu'une surveillance convenable et suffisante est établie.

Article 7.

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.

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.

Article 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;

2) les panneaux d'écoutes seront munis de poignées appropriées à leur dimension et à leur poids;

3) les barrots et galiotes servant à couvrir les écoutilles 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 dans le but d'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 interchangeable, être marqués clairement pour indiquer le pont et l'écoutille auxquels ils appartiennent ainsi que leur position sur ceux-ci;

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

Article 9.

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.

En particulier,

1) avant leur mise en service, les dits 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 et dans les conditions prescrites, être dûment vérifiés et essayés et leur maximum de charge être attesté par un certificat;

2) après sa 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, sera examiné à fond ou inspecté 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, œillets, pantoires, et tous autres engins fixes dont le démonstration 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, sous le contrôle d'une seule personne compétente, dans les conditions ci-après :

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

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

2° tous autres chaînes et engins (y compris les chaînes de pantoire, mais à l'exclusion des chaînes-brides 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° sera de 12 mois au lieu de 6 et l'intervalle prévu au sous-paragraphe 2° sera de deux ans au lieu de 12 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'utilisation de tous engins précités autres que les chaînes, que l'observation des prescriptions du présent paragraphe concernant les recuits 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 des prescriptions, sous réserve des conditions qui peuvent être fixées dans le certificat;

b) Chaînes et engins précités qui ne sont pas à bord:

Des mesures seront prévues pour assurer la recuisson de ces chaînes et engins.

c) Chaînes et engins précités qui sont ou non à bord :

Les chaînes 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 authentiqués 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 chaînes 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 chaînes d'élingues sera marqué en chiffres ou en lettres apparents sur les chaînes elles-mêmes ou bien sur une plaque ou un anneau en matière durable solidement attaché à ces chaînes.

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 dispositifs empêchant la charge de descendre accidentellement 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.

Article 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.

Article 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 désentassement, l'arrimage ou le désarrimage de la cargaison, ou la manutention qui s'y rapporte.

4) Avant de mettre en usage une écouteille, on devra enlever tous les barrots et galiotes, à moins que cette écouteille n'ait des dimensions suffisantes pour éviter au travailleur tout danger résultant du choc de la charge contre les barrots et galiotes. Dans le cas où ceux-ci peuvent être laissés en place, ils devront être solidement assujettis, 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. 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 plate-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 fixer de crochets aux liens ou autres attaches entourant les balles de coton, laine, liège, sacs de jute ou autres marchandises similaires, ni fixer des griffes à des tonneaux, sauf dans le but d'amorcer le désarrimage ou pour rassembler la charge dans l'élingue.

8) Aucun engin de levage quel qu'il soit ne devra être chargé au-delà du maximum de charge autorisé, sauf dans des cas spéciaux faisant l'objet de la part du propriétaire ou de son agent, d'une autorisation expresse dont on conservera procès-verbal.

9) Les grues utilisées à terre et à puissance variable (par exemple par relève-

ment 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.

Article 12.

Les législations nationales devront prévoir les précautions nationales 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.

Article 13.

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'ils soient facilement accessibles et puissent être utilisés 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.

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.

Article 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, plate-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.

Article 15.

Chaque Membre pourra accorder des dérogations totales ou partielles aux dispositions de la présente convention en ce qui concerne tout dock, wharf, quai et autre lieu semblable où les opérations ne sont effectuées qu'occasionnellement,



et où 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.

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

Article 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 après 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.

Article 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.

Article 18.

Les ratifications officielles de la présente convention dans les conditions prévues à la Partie XIII du Traité de Versailles et aux Parties correspondantes des autres Traités de Paix seront communiquées au Secrétaire général de la Société des Nations et par lui enregistrées.

Article 19.

La présente convention ne liera que les Membres de l'Organisation internationale du Travail, dont la ratification aura été enregistrée au Secrétariat.

Elle entrera en vigueur douze mois après que les ratifications de deux Membres auront été enregistrées par le Secrétaire général.

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

Article 20.

Aussitôt que les ratifications de deux Membres de l'Organisation internationale du Travail auront été enregistrées au Secrétariat, le Secrétaire général de la Société des Nations 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.

Article 21.

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 Secrétaire général de la Société des Nations, et par lui enregistré. La dénonciation ne prendra effet qu'une année après avoir été enregistrée au Secrétariat.

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.

Article 22.

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.

Article 23.

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 21 ci-dessus, sous réserve que la nouvelle convention portant révision soit entrée en vigueur.

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

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

Article 24.

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

RECOMMANDATION I.

La Conférence,

Reconnaissant que la convention concernant la protection des travailleurs occupés au chargement ou au déchargement des bateaux contre les accidents, tout en ayant pour principal objet la protection des travailleurs intéressés, offre en même temps pour les Membres l'occasion d'élaborer et d'édicter des règlements présentant entre eux une certaine uniformité, sur la base de ladite convention, et offre aussi l'occasion d'étendre le principe de la reconnaissance réciproque des certificats d'inspection et de vérification,

Rappelant à ce sujet l'attention des Membres sur les principes stipulés dans la Convention de Copenhague du 28 janvier 1926 sur la navigabilité et l'équipement des navires, modifiée par la Déclaration du 11 juin 1928,

Leur recommande expressément, après qu'ils auront ratifié la convention concernant la protection des travailleurs occupés au chargement ou au déchargement des bateaux contre les accidents, et édicté des règlements basés sur ses dispositions, de conférer entre eux en vue d'aboutir à des accords de réciprocité, à la condition que ces accords assurent l'objet principal de la convention qui est la sécurité du personnel.

RECOMMANDATION II.

La Conférence,

Ayant adopté un projet de convention concernant la protection des travailleurs occupés au chargement et au déchargement des bateaux contre les accidents,

et désireuse de donner aux Membres une indication qui puisse les guider dans l'application de ladite convention dans leurs pays respectifs,

Complète ce projet de convention par la recommandation suivante :

Pour l'élaboration de tous nouveaux règlements à édicter en exécution de la convention précitée, les autorités chargées d'établir la réglementation de la protection des travailleurs occupés au chargement ou au déchargement des bateaux contre les accidents, devraient procéder à la consultation des organisations patronales et ouvrières intéressées pouvant exister dans leurs pays respectifs. Cette consultation devrait s'effectuer soit directement, soit au moyen d'organismes mixtes spéciaux reconnus à cet effet.

RESOLUTION.

La Conférence invite le Conseil d'administration du Bureau international du Travail à prendre en considération et à réaliser le cas échéant, l'institution d'une commission technique internationale qui sera chargée d'élaborer un règlement-type sur la protection contre les accidents des travailleurs occupés au chargement ou au déchargement des bateaux, pouvant éventuellement orienter les gouvernements pour rédiger ou modifier leurs réglementations respectives, en vue de les mettre en accord avec la présente convention.