

REGIO DECRETO 28 settembre 1933, n. 1318.

Inscrizione nel quadro del Regio naviglio del sommergibile « Pietro Micca ».

VITTORIO EMANUELE III

PER GRAZIA DI DIO E PER VOLONTÀ DELLA NAZIONE
RE D'ITALIA

Sulla proposta del Nostro Ministro Segretario di Stato per la marina;

Abbiamo decretato e decretiamo:

Il sommergibile di grande crociera in costruzione presso il Cantiere navale Tosi di Taranto è iscritto nel quadro del naviglio da guerra dello Stato col nome di « Pietro Micca ».

Ordiniamo che il presente decreto, munito del sigillo dello Stato, sia inserito nella raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti del Regno d'Italia, mandando a chiunque spetti di osservarlo e di farlo osservare.

Dato a San Rossore, addì 28 settembre 1933 - Anno XI

VITTORIO EMANUELE.

SIRIANNI.

Visto, il Guardasigilli: DE FRANCISCI.

Registrato alla Corte dei conti, addì 13 ottobre 1933 - Anno XI
Atti del Governo, registro 338, foglio 50. — MANCINI.

REGIO DECRETO 21 settembre 1933, n. 1319.

Approvazione della Convenzione per la protezione contro gli infortuni degli operai addetti al carico ed allo scarico delle navi.

VITTORIO EMANUELE III

PER GRAZIA DI DIO E PER VOLONTÀ DELLA NAZIONE
RE D'ITALIA

Visto l'art. 5 dello Statuto fondamentale del Regno;
Udito il Consiglio dei Ministri;

Sulla proposta del Capo del Governo, Primo Ministro Segretario di Stato, Ministro Segretario di Stato per gli affari esteri, per l'interno e per le corporazioni, di concerto con il Ministro Segretario di Stato per le comunicazioni;

Abbiamo decretato e decretiamo:

Art. 1.

È approvata la Convenzione concernente la protezione, contro gli infortuni, dei lavoratori addetti al carico ed allo scarico delle navi, nei termini del progetto adottato a Ginevra il 27 aprile 1932 della Conferenza generale dell'Organizzazione internazionale del lavoro, in conformità alle disposizioni della parte XIII del Trattato di Versaglia e delle parti corrispondenti degli altri Trattati di pace.

Art. 2.

Il presente decreto entrerà in vigore nei termini, alle condizioni e nei modi stabiliti negli articoli 20 e seguenti della Convenzione di cui all'articolo precedente.

Ordiniamo che il presente decreto, munito del sigillo dello Stato, sia inserito nella raccolta ufficiale delle leggi e dei

decreti del Regno d'Italia, mandando a chiunque spetti di osservarlo e di farlo osservare.

Dato a San Rossore, addì 21 settembre 1933 - Anno XI

VITTORIO EMANUELE.

MUSSOLINI — CIANO.

Visto, il Guardasigilli: DE FRANCISCI.

Registrato alla Corte dei conti, addì 18 ottobre 1933 - Anno XI
Atti del Governo, registro 338, foglio 104. — MANCINI.

Convention concernant la protection des travailleurs occupés au chargement et au déchargement des bateaux contre les accidents (révisé en 1932).

La Conférence générale de l'Organisation internationale du Travail de la Société des Nations,

Convoquée à Genève par le Conseil d'administration du Bureau international du Travail, et s'y étant réunie le 12 avril 1932 en sa seizième session.

Après avoir décidé d'adopter diverses propositions relatives à la revision 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'un projet de convention internationale,

adopte, ce vingt-septième jour d'avril mil neuf cent trente deux, le projet de convention ci-après, à ratifier par les Membres de l'Organisation internationale du Travail, conformément aux dispositions de la Partie XIII du Traité de Versailles et des Parties correspondantes des autres Traités de Paix:

Art. 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 « travailleur » comprend toute personne employée aux dites opérations.

Art. 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 débarassés 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 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 pour cent 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) au, 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 plateformes 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 cm. 1/2 (4 pouces 1/2) pour une largeur d'au moins 25 cm. (10 pouces) et aux mains un appui solide;

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 cm. 1/2 (4 pouces 1/2) pour une largeur 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 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 pour cent aux chiffres mentionnés dans les dits 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'appui-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 pré-

sent 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 cm. (2 pieds 6 pouces) par le surbau, 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 cm. (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 d'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.

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.

Art. 8.

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

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

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

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 pour y fixer les dispositifs dont il s'agit;

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

5. les panneaux d'écoutilles 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.

Art. 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 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 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 démontage est particulièrement difficile;

b) seront examinés à fond tous les douze mois: tous appareils de levage (tels que les grues, treuils), mouffles, 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. chaînes et engins régulièrement utilisés de 12 millimètres 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-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 lavage 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'utilisation 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 des dites 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) 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 recuissos 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 bords, 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 nus mécaniquement ou d'une autre façon, ou à faire des signaux aux conducteurs de ces appareils, ou encore à surveiller le car-tain 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 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 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'il 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 charriot 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, 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.

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 surveil-

lance 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.

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, 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.

Art. 15.

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.

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

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 les dites 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. les dits 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.

Chaque Membre s'engage à conclure avec les autres Membres ayant ratifié la présente convention des accords de réci-

procité 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.

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 garantiront pour les travailleurs, un niveau général de sécurité d'une efficacité égale au niveau prescrit par sa propre législation.

En outre, les Gouvernements tiendront dûment compte des obligations qui résultent du paragraphe 11 de l'article 405 du Traité de Versailles et des articles correspondants des autres Traités de Paix.

Art. 19.

Les ratifications officielles de la présente convention dans les conditions prévues à la Parties 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.

Art. 20.

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.

Art. 21.

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.

Art. 22.

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.

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.

An 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.

A partir de la date de l'entrée en vigueur de la nouvelle convention portant révision, la présente convention cesse 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.

Art. 25.

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

Visto, d'ordine di Sua Maestà il Re:

p. Il Ministro per gli affari esteri:
SNOVICH.

REGIO-DECRETO 29 luglio 1933.

Sostituzione del liquidatore del Consorzio veneziano arti e mestieri tra Cooperative di produzione, lavoro ed agricole delle Venezia, con sede in Venezia.

VITTORIO EMANUELE III
PER GRAZIA DI DIO E PER VOLONTÀ DELLA NAZIONE
RE D'ITALIA

Visto il R. decreto 28 ottobre 1921, n. 1571, col quale venne riconosciuto come corpo morale il « Consorzio cooperativo veneziano di arti e mestieri » fra cooperative di produzione, lavoro ed agricole, con sede in Venezia, e se ne approvò lo statuto;

Visto il R. decreto 12 maggio 1930 col quale il predetto Consorzio, venne posto, ai sensi del R. decreto legge 13 agosto 1926, n. 1554, in liquidazione coatta e venne nominato il liquidatore nella persona del sig. dott. Giovanni D'Elia;

Viste le note 15 dicembre 1932 e 26 aprile 1933 con le quali il prefetto di Venezia comunica che il suddetto liquidatore, in seguito al suo trasferimento a Salerno, ha rassegnato le dimissioni dalla carica;

Vista la relazione sullo stato di liquidazione del Consorzio suddetto, rimessa dal prefetto di Venezia con lettera in data 3 luglio 1933;

Ritenuta la necessità di nominare un nuovo liquidatore che provveda alla definizione delle operazioni di liquidazione dell'Ente;

Sulla proposta del Capo del Governo, Primo Ministro Segretario di Stato, Ministro per le corporazioni;

Abbiamo decretato e decretiamo:

Il sig. rag. Umberto Valente è nominato liquidatore del Consorzio cooperativo veneziano arti e mestieri fra cooperative di produzione, lavoro ed agricole delle Venezia, con sede in Venezia, in sostituzione del dott. Giovanni D'Elia, del quale sono accettate le dimissioni.

Il presente decreto sarà presentato alla Corte dei conti per la registrazione e sarà pubblicato nella *Gazzetta Ufficiale* del Regno.

Dato a Roma, addì 29 luglio 1933 - Anno XI

VITTORIO EMANUELE.

MUSSOLINI.

Registrato alla Corte dei conti, addì 2 ottobre 1933 Anno XI
Registro n. 2 Corporazioni, foglio n. 282.

60231

DECRETO MINISTERIALE 24 agosto 1933.

Istituzione di speciali tariffe per i viaggi sulle Ferrovie dello Stato e per le linee Roma-Albano, Roma-Velletri, Roma-Frascati e Roma-Tivoli.

IL MINISTRO PER LE COMUNICAZIONI

DI CONCERTO CON

IL MINISTRO PER LE FINANZE

Vista la proposta della Direzione generale delle ferrovie dello Stato (Servizio commerciale e del traffico) di cui la relazione n. C. 311/23090/20 in data 20 luglio 1933-XI;

Visto il decreto Luogotenenziale n. 1164 del 3 settembre 1916;

Visto il R. decreto n. 2641 del 10 settembre 1923;

Visti i decreti Ministeriali n. 2342 del 17 maggio 1932-X e n. 197 del 19 luglio 1932-X;

Sentito il Consiglio di amministrazione delle ferrovie dello Stato;

Decreta:

Art. 1.

La Direzione generale delle ferrovie dello Stato è autorizzata ad applicare, per i trasporti di viaggiatori sulle linee Roma-Albano, Roma-Velletri, Roma-Frascati e Roma-Tivoli, prezzi speciali adeguati ma non inferiori a quelli praticati dalle ferrovie, tramvie ed autolinee, per le relazioni concorrenti.

Art. 2.

Ove per effetto dell'applicazione dei prezzi speciali di concorrenza di cui all'art. 1 il costo del biglietto per una delle relazioni interessate nella concorrenza, risultasse inferiore a quello ordinario di altra località più vicina della stessa linea anche il costo del biglietto, per quest'ultima località, sarà convenientemente ribassato in armonia ai prezzi speciali di concorrenza.

Art. 3.

La Direzione generale delle ferrovie dello Stato stabilirà la data di attuazione, la durata dei singoli provvedimenti e le norme particolari di applicazione.

Il presente decreto sarà registrato alla Corte dei conti.

Roma, addì 24 agosto 1933 - Anno XI

Il Ministro per le comunicazioni:

CIANO.

Il Ministro per le finanze:

JUNGA.

(6013)