

Nr 71.

*Kungl. Maj:ts proposition till riksdagen med anhållan
om riksdagens yttrande rörande vissa av den internationella arbetsorganisationens konferens år 1929
fattade beslut; given Stockholms slott den 24 januari
1930.*

Under åberopande av bilagda utdrag av statsrådsprotokollet över socialärenden för denna dag vill Kungl. Maj:t härmad anhålla om riksdagens yttrande angående de i nämnda protokoll omförmällda, av den internationella arbetsorganisationens konferens år 1929 vid dess tolfta sammanträde fattade besluten.

Under Hans Maj:ts
Min allernådigste Konungs och Herres frånvaro,
enligt Dess nådiga beslut:

GUSTAF ADOLF.

Sven Lübeck.

*Utdrag av protokollet över socialärenden, hållt inför
Hans Maj:t Konungen i statsrådet å Stockholms
slott den 24 januari 1930.*

Närvarande:

Statsministern LINDMAN, ministern för utrikes ärendena TRYGGER, statsråden LÜBECK, BESKOW, LUNDVIK, BORELL, VON STEYERN, MALMBERG, LINDSKOG, BISSMARK, JOHANSSON, DAHL.

Efter gemensam beredning med ministern för utrikes ärendena och chefen för handelsdepartementet anför chefen för socialdepartementet, statsrådet Lübeck:

Fredsfördraget i Versailles av den 28 juni 1919 mellan de allierade och associerade makterna, & ena, samt tyska riket, & andra sidan, vars del I omfattar förbundsakten för nationernas förbund, innehåller i del XIII ett socialpolitiskt reformprogram samt tillika bestämmelser om den institution, internationella arbetsorganisationen, som har till uppgift att förverkliga detta program.

Av berörda bestämmelser framgår bland annat, att organisationens beslutande församling, den internationella arbetskonferensen, har att beträffande förslag, som äro uppförda på dess dagordning, välja mellan två former för godtagande. Antingen skall beslutet resultera i ett förslag till internationell konvention, avsedd att ratificeras av organisationens medlemmar, eller och skall det utmynna i en rekommendation, avsedd att leda till lagstiftnings- eller andra åtgärder.

I fråga om verkställighet av konferensens beslut stadgas, att varje medlem av organisationen skall vara forbunden att inom ett år från avslutandet av ett konferenssamtal underställa därå antagna rekommendationer och konventionsförslag den eller de myndigheter, till vilkas kompetensområden respektive frågor höra, för deras omgestaltande till lag eller vidtagande av andra åtgärder. Om det till följd av exceptionella omständigheter är omöjligt att fullgöra nyss berörda förpliktelse inom ett år, skall den fullgöras snarast möjligt och under intet förhållande senare än 18 månader från sammanträdets avslutande. Därest en rekommendation ej leder till någon lagstiftningsåtgärd eller annat åtgörande för dess genomförande eller om ett konventionsförslag icke vinner vederbörande myndighets eller myndigheters bifall, skall respektive medlem av organisationen icke vara underkastad någon vidare förpliktelse med hänsyn därtill.

Närmare upplysningar om internationella arbetsorganisationen och dess verksamhet hava lämnats i propositionen nr 361 till 1921 års riksdag. Därutifran kan även hänvisas till ett genom delegationen för det internationella socialpolitiska samarbetet på Kungl. Maj:ts uppdrag år 1928 utgivet arbete »Internationella arbetsorganisationen. I. Allmän del».

Den internationella arbetsorganisationens tolfte sammanträde hölls i Genève under tiden 30 maj—21 juni 1929. Antalet representerade stater utgjorde 50, av vilka 36 sätta fullständiga delegationer, d. v. s. två regeringsombud samt ett ombud från vardera av arbetsgivar- och arbetarsidorna. Sverige deltog i sammanträdet med en fullständig delegation.¹⁾ Konferensen, som huvudsakligen sysselsatte sig med arbetarskyddsfrågor, antog dels förslag till två konventioner, nämligen angående skydd mot olycksfall för arbetare, sysselsatta med lastning eller lossning av fartyg, samt angående angivande av vikten å tyngre kolin, som transporteras å fartyg, dels och fyra rekommendationer, nämligen angående förebyggande av olycksfall i arbete, angående ansvarighet i fråga om säkerhetsanordningar å motordrivna maskiner, angående ömsesidighet i fråga om skydd mot olycksfall för arbetare, syssel-

¹⁾ Genom Kungl. Maj:ts beslut den 3 maj 1929 hade att delta i konferensen från svensk sida utsetts: såsom *regeringsombud*: t. f. statssekreteraren B. G. Hj. Hammarskjöld och byråchefen J. A. E. Molin med socialrådet E. R. Sjöstrand, yrkesinspektressen K. Hesselgren, t. f. byråchefen N. G. Nilsson och byråassistenten, sjökaptenen E. A. F. Eggert såsom experter, såsom *arbetsgivarombud* direktören I. O. Larson med ombudsmannen hos järnbruksförbundet, e. o. hovrättsnotarien K. Wistrand och ombudsmannen hos Norrlands stuvarförbund, fil. doktorn K. G. Hagberg såsom experter samt såsom *arbetarombud* landsorganisationens ordförande J. A. J. Thorberg med förtroendemannen för svenska transportarbetarförbundet Ch. G. Lindley, förtroendemannen för svenska handelsarbetarförbundet J. Åson Lundgren och redaktören S. Backlund såsom experter.

satta med lastning eller lossning av fartyg, samt angående hörande av fackliga organisationer vid utarbetande av bestämmelser rörande säkerhet för arbetare, sysselsatta med dylikt arbete.

Med skrivelse från utrikesdepartementet den 8 oktober 1929 har till socialdepartementet överlämnats en av generalsekreteraren hos nationernas förbund i enlighet med Versaillesstraktaten insänd bestyrkt avskrift av ifrågavarande konventionsförslag och rekommendationer.

Originaltexterna till konferensens beslut även som genom delegationens för det internationella socialpolitiska samarbetet försorg utarbetade översättningar av desamma torde få såsom bilagor (*Bilagor A och B*) fogas till statsrådsprotokollet i detta ärende. I fråga om beslutens innehåll får jag, i den mån redogörelse därfor ej lämnas i det följande, hävvisa till nämnda bilagor.

Av konferensbesluten anhåller jag att först få till behandling upptaga *konventionsförslaget angående skydd mot olycksfall för arbetare, sysselsatta med lastning eller lossning av fartyg*,¹⁾ samt de i samband med detta konventionsförslag stående rekommendationerna *angående ömsesidighet i fråga om skydd mot olycksfall för sådana arbetare*²⁾ även som *angående hörande av fackliga organisationer vid utarbetande av bestämmelser rörande säkerhet för arbetare, sysselsatta med dylikt arbete*.³⁾

*Skydd mot
olycksfall
för arbetare,
sysselsatta
med lastning
eller lossning
av fartyg.*

Med hänsyn till berörda konventions stora omfattning torde jag beträffande densamma böra lämna en kortfattad redogörelse för det huvudsakliga innehållet, medan jag beträffande detaljerna hävvisar till bilagorna.

*Konventions-
förslaget.*

Konventionen avser enligt § 1 allt arbete med lastning eller lossning av fartyg, nyttjade till havs- eller inre sjöfart — med undantag för krigsfartyg — som i land eller ombord utföres vare sig i hamn eller i docka eller vid lastbrygga, kaj eller annan liknande plats. Enligt § 15 äger dock en stat att medgiva fullständiga eller partiella avvikeler från konventionens bestämmelser i fråga om varje docka, lastbrygga, kaj eller annan liknande plats, där arbetsförrättning endast tillfälligtvis utföres eller där trafiken är obetydlig och begränsad till mindre fartyg samt i fråga om vissa fartyg eller vissa slag av fartyg eller fartyg, som icke uppnå visst lägre tontal, även som i de fall, då det på grund av klimatiska förhållanden ställer sig omöjligt att i praktiken kräva uppfyllandet av bestämmelserna i denna konvention.

I §§ 2—9 samt § 11 lämnas mycket detaljerade bestämmelser om huru anordningar och redskap å fartyg samt i land skola vara beskaffade i syfte att olycksfall för arbetarna skola undvikas. Att dessa bestämmelser gjorts så utförliga sammanhänger därmed att, såsom i det följande skall närmare utvecklas, ett av syftena med konventionen är att ett fartyg från en stat, som ratificerat konventionen, skall i främmande hamnar kunna utan vidare anses försett med tillräckliga skyddsanordningar, så att kontroll däröver i den främmande hamnen icke behöver utövas, detta till fördel såväl för fartyget som för myndigheterna i det land, där fartyget befinner sig. I § 10

¹⁾ Svensk översättning, se sid. 81.

²⁾ " " " " 90.

³⁾ " " " " 90.

stadgas vidare, att endast tillräckligt kompetenta och pålitliga personer få användas för skötande av lyft- och transportinrättningar m. m. Enligt § 12 ankommer det på varje stat att föreskriva nödiga försiktighetsmått för arbetare, som komma i beröring med eller i närheten av ämnena, vilka är farliga för deras liv eller hälsa, eller som hava att arbeta å platser, där dylika ämnena hava förvarats. I § 13 lämnas bestämmelser i olika hänseenden rörande åtgärder för att hjälpa vid olycksfall må kunna skyndamt och effektivt lämnas. I § 16 slutligen återfinnas vissa övergångsbestämmelser. Enligt dessa skola de bestämmelser i konventionen, som beröra fartygs byggnad och permanenta utrustning, omedelbart tillämpas å fartyg, vilkas byggande påbörjas efter dagen för konventionens ratificering, samt inom fyra år efter nämnda dag å alla äldre fartyg, dock att sagda bestämmelser skola jämväl före övergångstidens utgång tillämpas även å sist avsedda fartyg, i den mån så är skäligt och i praktiken utförbart. Övriga bestämmelser skola alltså omedelbart efter ratifikationen tillämpas beträffande alla fartyg.

Slutligen innehåller konventionen, såsom brukligt, bestämmelser angående ratifikation, ikraftträdande m. m. samt angående revision. Dessa bestämmelser avvika i vissa hänseenden från dem, som återfinnas i äldre konventioner; anledningen här till är den nya ordning, som vid konferenssammanträdet beslöts angående formerna för revision av konventioner och därmed sammanhangande frågor. Här torde jag icke behöva ingå på denna fråga, för vilken jag tidigare i annat sammanhang i korthet redogjort (proposition år 1930 nr 31 sid. 13).

Förberedande
handläggning.

Innan jag härefter övergår till en närmare behandling av nämnda konventionsförslag och rekommendationer vill jag erinra, att internationella arbetsbyrån i enlighet med gällande bestämmelser före konferensens sammanträde utsände ett frågeformulär till de olika regeringarna rörande spörsmålet angående skydd för arbetare mot olycksfall vid nyssnämnda slag av arbete. Åndamålet härför var, att de svar, som inkommo från regeringarna, skulle bilda grundval för utarbetande inom arbetsbyrån av en rapport i frågan även som förslag till konvention. I enlighet med beslut vid nordiskt socialpolitiskt möte i Hälsingfors i augusti 1928 hölls i Stockholm i oktober samma år ett möte av sakkunniga från de fyra nordiska länderna för undersökning av frågan om möjligheten av överensstämmande svar på detta frågeformulär från de nordiska staterna. Vid sistnämnda möte konstaterades enighet rörande de allmänna linjerna för besvarandet. Formuläret besvarades av svenska regeringen den 1 december 1928. Svaret överensstämde i allt väsentligt med resultaten vid nämnda sakkunnigmöte — mötets beslut följdes i viktigare delar jämväl av övriga nordiska stater — samt med ett av delegationen för det internationella socialpolitiska samarbetet avgivet yttrande. Delegationen hade, innan den fattade sitt beslut, inhämtat utlåtanden i ärendet av socialstyrelsen, kommerskollegium, svenska arbetsgivareföreningen, Sveriges fartygsbefälsförening samt landssekretariatet. Socialstyrelsen hade i sin ordning hört yrkesinspektörerna och kommerskollegium förste fartygsinspektörerna. Uttalanden hade även gjorts av svenska hamnförbundet, Norrländs

och södra Sveriges stuvarförbund, svenska eldare- och sjömansunionerna samt transportarbetareförbundet.

I svaret på internationella arbetsbyråns formulär anförde *svenska regeringen* beträffande frågor av större betydelse i huvudsak följande.

Med hänsyn till den särskilt stora yrkesfara, som lastning och lossning av fartyg i allmänhet medförde för de därmed sysselsatta arbetarna, syntes goda skäl föreligga för att frågan om åtgärder till minskning av denna fara upptoges till internationell reglering. Emellertid ställde sig lämpligheten och möjligheten av en sådan reglering ganska olika, allt efter som fråga vore om arbete ombord eller om arbete i land. Det förra arbetet vore, i den mån det utfördes av andra än å fartyget anställda, av utpräglat internationell karaktär och syntes utan större svårighet kunna underkastas reglering av nämnda art. För fartyg, som besökte olika länders hamnar, skulle en dylik reglering med därur härflytande, någorlunda likartade internationella bestämmelser givetvis vara till fördel. Annorlunda vore förhållandet med det lastnings- och lossningsarbete, som utfördes i land. I fråga om detta arbete saknade kravet på internationell enhetlighet väsentligen betydelse, eftersom detsamma i de flesta fall icke utfördes av besättningen å fartyg utan verkställdes av arbetare i de hamnar, som fartyget anlöpte. Här till komme, att olika nationella och lokala förhållanden och sedvänjor i de skilda länderna kunde resa hinder mot ett strikt genomförande av för ett flertal stater gemensamma normer. Att låta den ifrågasatta konventionen reglera även allt sådant arbete av ifrågavarande slag, som utfördes i land, syntes därför icke lämpligt. Däremot torde det finnas anledning att i en rekommendation fästa staternas uppmärksamhet på de skyddsåtgärder, som lämpligen borde vidtagas i förevarande avseende. Dock syntes under konventionen jämväl böra inbegripas sådant lastnings- och lossningsarbete i land, som omedelbart sammanhängde med arbete av dylikt slag ombord. — Det närmare utformandet av bestämmelserna om vilket arbete, som sålunda i förevarande hänseende skulle likställas med arbete ombord, syntes lämpligen kunna överlämnas åt den nationella lagstiftningen.

Efter besvarande av de frågor i formuläret, som rörde de speciella skyddsanordningarna, anfördes i svenska regeringens svar vidare följande.

Vid utarbetandet av frågeformuläret torde man sannolikt väsentligen hava haft i tankarna arbetsförhållandena å större fartyg och i större hamnar. De av regeringen lämnade svaren rörande föreslagna skyddsbestämmelser vore jämväl avfattade med hänsyn till dylika arbetsförhållanden. I vårt land och väl även på andra håll idkades emellertid fraktfart med ett stort antal helt små fartyg, och lastning och lossning förekomme på platser med obetydlig eller alls ingen hamnanläggning. I sådana fall måste det uppenbarligen många gånger ställa sig omöjligt att iakttaga de tillämnade skyddsbestämmelserna. Sådan omöjlighet kunde också vid vissa tillfällen eller å vissa orter föranledas av naturförhållanden eller av omständigheter av teknisk natur. I konventionen och en ifrågasatt rekommendation borde därför intagas bestämmelser, som möjliggjorde för den nationella lagstiftningen att medgiva undantag beträffande mindre fartyg samt lastnings- och lossningsplatser med obetydlig eller allenast tillfällig trafik ävensom för sådana fall, då på grund av klimatiska eller andra naturförhållanden eller tekniska omständigheter tillämpning av de allmänna bestämmelserna icke skäligen kunde påfordras. De principer, som följs vid meddelande av dylika undantagsbestämmelser, borde genom vederbörande regerings försorg bringas till internationella arbetsbyråns kännedom.

Regeringen ingick därefter i sitt svar på en speciell fråga, som under

ärendets förberedande behandling tillmätts särskild betydelse och som jag redan i det föregående något berört, nämligen den som avser ömsesidighet beträffande godkännande av andra länders skyddsbestämmelser och kontrollåtgärder å förevarande område. I detta hänseende erinras i regeringens svar först därom, att den 28 januari 1926 mellan Sverige, Danmark, Finland, Island och Norge ingåtts en *konvention rörande fartygs sjövärdighet och utrustning*, vilken konvention — vanligen kallad *Köpenhamnkonventionen* — i vissa delar modifierats genom deklaration den 11 juni 1928. Genom dessa överenskommelser hava nämnda stater godkänt varandras skyddsbestämmelser och kontrollåtgärder i berörda avseende. När ett fartyg, hemmahörande i en av dessa stater, besöker hamn i ett annat av dem, underkastas det sålunda i regel ej kontroll i vidare mån än som erfordras för konstaterande att fartyget är försett med de i hemlandets lagstiftning föreskrivna certifikaten eller dock svarande bevis beträffande sjövärdighetsutrustning. Denna ömsesidighet angives uttryckligen även gälla föreskrifterna angående fartygs för lastning och lossning avsedda inrätnings- och redskap. Utan hinder härav äger emellertid envar av de avtalsslutande staterna rätt att under vissa angivna förutsättningar tillfälligtvis förbjuda lastnings- eller lossningsarbete å fartyg, hemmahörande i någon annan av de anslutna staterna. Därest påtagligt missförhållande icke genast avhjälpes på tillfredsställande sätt, skall konsuln för det land, där fartyget är hemmahörande, underrättas för vidtagande av erforderliga åtgärder.

Rörande denna överenskommelse och därmed sammanhängande förhållanden anfördes nu i regeringens svar på frågeformuläret följande.

Tillämpningen av de återgivna reciprocitetsreglerna hade givit tillfredsställande resultat. Med hänsyn härtill syntes det önskvärt, att den däri uttryckta ömsesidighetsprincipen bringades i tillämpning i sa stor utsträckning som möjligt. Det vore möjligt, att den nu åsyftade konventionen komme att erbjuda lämpligt tillfälle härtill. Avsikten vore nämligen uppenbarligen, att konventionen skulle komma att innehålla ett sådant system av bestämmelser i ämnet, att fartyg, tillhörande de stater, som ratificerade konventionen, komme att erbjuda fullt tillfredsställande arbetsförhållanden vid lastning och lossning. Det läge då nära till hands att ömsesidigt erkänna detta förhållande och så vitt möjligt bespara sjöfarten olägenheterna av kontroll i främmande hamnar över fartygens arbetarskyddsanordningar. I överensstämmelse härför kunde ifrågasättas att i konventionen intaga en bestämmelse av innebörd att varje fartyg, som vore registrerat i någon av de fördragsslutande staterna och försett med där föreskrivet certifikat eller med annat intyg att fartyget i förevarande hänseenden motsvarade i respektive stat gällande bestämmelser i allmänhet, skulle i var och en av de övriga fördragsslutande staterna vara undantaget från kontroll beträffande dessa förhållanden. Ömsesidighetsprincipen i fråga om kontroll å fartygens arbetarskyddsanordningar skulle otvivelaktigt vara ägnad att undanröja atskilliga olägenheter, som dittills besvärat sjöfarten olika länder emellan, och starka skäl talade följdaktligen för att på sätt nu antyts omförmålda princip komme till uttryck i den ifrågasatta konventionen. Därest man emellertid skulle hava anledning befara, att införandet av en sådan bestämmelse i konventionen av en eller annan anledning skulle kunna inverka ogynnsamt på medlemsstaternas benägenhet att ratificera konventionen, skulle man i stället lämpligen kunna i denna endast göra ett uttalande till förmån för ömsesidighetsprincipens till-

lämpning och samtidigt i en rekommendation uppmana medlemsstaterna att till denna princips förverkligande sins emellan träffa särskilda avtal av nyss angivna innehörd. Häriigenom skulle vinnas, att staterna skulle äga möjlighet att i varje särskilt fall pröva effektiviteten av de inom olika stater föreskrivna skyddsanordningarna.

De av svenska regeringen sålunda — i samförstånd med regeringarna i övriga nordiska länder — i olika hänseenden framhållna synpunkterna rönte i många hänseenden beaktande i det konventionsförslag, som med ledning av regeringarnas svar upprättades inom internationella arbetsbyrån, något som även framgår av arbetsbyråns rapport i frågan.¹⁾ I den man så icke skett, sökte de svenska regeringsrepresentanterna i det utskott, som vid *arbetskonferensens sammanträde* behandlade frågan, att verka härför. I vad angår de i regeringssvaret påyrkade undantagen för sjöfart, som i olika hänseenden är av mindre omfattning, antogs av utskottet en sådan avfattning av den allmänna undantagsbestämmelsen — den i det föregående återgivna § 15 — att densamma ansågs medgiva undantag från konventionens bestämmelser i erforderlig omfattning. Vad däremot angår utsträckningen av det arbete, som skall införas under konventionen, lyckades man trots upprepade försök icke undgå, att konventionen kom att omfatta även sådant lastnings- och lossningsarbete i land, som icke direkt sammanhänger med motsvarande arbete ombord. Huvudsakliga skälet till konferensens standpunkt därutinnan torde hava varit svårigheten beträffande en riktig och för olika länder någorlunda enhetlig gränsdragning. Vad angår ömsesidighetsprincipen, hade arbetsbyrån i sin rapport avböjt att vare sig i konvention eller rekommendation upptaga frågan därörom. I detta hänseende väcktes emellertid förslag från de nordiska ländernas regeringsrepresentanter. Meningarna i frågan voro mycket delade såväl inom vederbörande utskott som inom konferensen i dess helhet. För att man icke skulle riskera ett negativt resultat, ansågs det då lämpligast att falla tillbaka på den av svenska regeringen alternativt förordade linjen, nämligen att upptaga frågan till behandling i en särskild rekommendation. Det uppnåddes också, att vederbörande utskott samt konferensen enhälligt beslöto antaga den förut omförmäldta *rekommendationen angående ömsesidighet i fråga om skydd mot olycksfall för arbetare, sysselsatta med lastning eller lossning av fartyg*. I denna rekommendation heter det, att arbetskonferensen erkänner, att ifrågavarande konvention, på samma gång som den har till huvudsyfte att bereda skydd åt arbetarna, erbjuder ett tillfälle för parterna att på basis av konventionen utfärda bestämmelser, vilka sinsemellan förete en viss likformighet, och att utsträcka principen om ömsesidigt erkännande av inspekitions- och undersökningscertifikat. Efter att vidare hava fått medlemsstaternas uppmärksamhet på de principer, som fastställts i Köpenhamnkonventionen, riktar konferensen i rekommendationen en enträgen hemställan till medlemsstaterna att de, efter att hava ratificerat nu förevarande konvention och utfärdat bestämmelser till genomförande av densamma, måtte rädföra sig med varandra i syfte att få till stånd överenskommelser om ömsesidighet,

¹⁾ Rapport sur la protection des ouvriers occupés au chargement ou au déchargement des navires contre les accidents; Genève, Bureau International du Travail, 1929.

under villkor att dessa överenskommelser trygga det nyss angivna huvudsyftet med konventionen.

Över det av arbetskonferensen antagna konventionsförslaget och rekommendationerna i frågan hava utlåtanden infördrats från socialstyrelsen och kommerskollegium, vilka båda ämbetsverk — efter inhämtande av yttranden från ett flertal enskilda sammanslutningar — i ärendet avgivit ett gemensamt utlåtande, samt från delegationen för det internationella socialpolitiska samarbetet.

Avgivna ytt
randen över
konventions-
förfat-
slaget.

I det av *socialstyrelsen* och *kommerskollegium* avgivna utlåtandet rörande konventionsförslaget hänvisas till en början till en vid ärendets beredning hos ämbetsverken upprättad, utlåtandet bilagd promemoria rörande de lagstiftningsåtgärder, som skulle bliva en följd av konventionsförslagets ratificering. Enligt promemorian skulle för åstadkommande av överensstämmelse mellan hos oss redan gällande bestämmelser och konventionen ändring *icke* erfordras i någon författning av natur att böra antagas av Kungl. Maj:t och riksdagen gemensamt. Däremot krävas ett flertal ändringar i och tillägg till andra författningar, framför allt förordningen den 20 maj 1927 angående fartygs byggnad och utrustning, kommerskollegii kungörelse den 30 juni 1927 med särskilda byggnads-, material- och utrustningsbestämmelser för fartyg, förordningen den 23 december 1915 angående vissa säkerhetsåtgärder vid nyttjande av fartyg samt förordningen den 31 december 1914 med närmare föreskrifter angående tillsyn å fartyg. Dessutom ifrågasättes i promemorian utfärdande av en särskild författning, innehållande ordningsföreskrifter av olika slag, som icke vare sig röra befintligheten eller beskaffenheten av fartygs inrättningar och redskap eller i främsta rummet avse till skeppstjänst hänförligt arbete. En dylik författning har ansetts kunna utfärdas i administrativ ordning med stöd av 5 a § i sjölagen samt 7 § i arbetarskyddslagen.

Socialstyrelsen och *kommerskollegium* hava nu i sitt utlåtande förklarat sig anse, att de enligt promemorian erforderliga lagstiftningsåtgärderna icke vore av sådan art eller omfattning, att de borde utgöra hinder för ratificering av konventionen. Konventionsbestämmelserna hade i så stor utsträckning motsvarighet i redan gällande föreskrifter i vederbörande sjöfartssäkerhetsförfattningar, att de erforderliga ändringarna icke kunde anses vara av principiell natur utan närmast skulle innehåra en komplettering av redan förefintlig lagstiftning. Av *socialstyrelsen* hade i samråd med *kommerskollegium* den 9 mars 1921 utfärdats anvisningar angående skydd mot yrkesfara vid lastning och lossning av fartyg. I dessa anvisningar återfunnes ett flertal av de detaljföreskrifter, som innefattades i konventionsförslaget. Anvisningarna hade visserligen endast verkat på övertygelsens väg och i rådgivande form men dock i avsevärd utsträckning tillämpats vid den tillsyn å stuveri-arbetet, som utövades av yrkesinspektionens befattningshavare. Vid sådant förhållande skulle den ifrågasatta nya författningen i viss mån endast innehåra ett stadfäste av vad som redan i praxis tillämpades.

Ambetsverken hava vidare särskilt framhållit, att bedömandet av konventionsförslagets innehörd med avseende å svensk lagstiftning vore grundat på förutsättningen av tillämpning av § 15 i förslaget i hela den utsträckning, sådant kunde för svenska förhållanden befinnas nödigt och lämpligt.

Innan jag redogör för ämbetsverkens ständpunkt i själva ratifikationsfrågan, torde jag böra återgiva innehållet i de yttranden, som av ämbetsverken före avgivande av deras utlåtande inhämtats från vissa enskilda organisationer, nämligen Sveriges allmänna sjöfartsförening, Sveriges redareförening, Sveriges fartygsbefälsförening, svenska hamnförbundet, svenska arbetsgivareföreningen samt landssekretariatet.

Sveriges allmänna sjöfartsförening anför, att den granskning av konventionsförslaget, som medhunnts, givit vid handen, att detsamma i stor omfattning gäve uttryck åt önskemål, som i svensk lagstiftning redan i full utsträckning vunnit beaktande, vadav i åtskilliga hänseenden, som i förslaget berördes — även för det fall att detsamma skulle utan avvikeler enligt § 15 från svensk sida godkännas — någon ändring i åsyftade lagstiftning icke skulle erfordras. I andra hänseenden åter förutsatte otvivelaktigt ett godtagande av förslaget mera eller mindre djupgående ändringar. Frågan huruvida och i vad mån dylika ändringar kunde vara av förhållandena, sådana de tedde sig ur svensk synpunkt, påkallade, borde göras till föremål för närmare utredning.

Sveriges redareförening — som haft vissa anmärkningar att framställa mot ärendets internationella behandling och ansett, att frågan icke bort upptagas till behandling av internationella arbetsorganisationen — har därefter anfört följande.

Då emellertid ett konventionsförslag nu föreläge, måste man, oavsett förslagets lämplighet för sitt syfte, hava det förhållandet i åtanke, att, därest de större sjöfartsnationerna ratificerade konventionen med den lydelse densamma erhållit eller med vissa ändringar därvid och jämväl anslöte sig till den vid konferensen antagna rekommendationen angående ömsesidighet, Sverige näppeligen torde kunna undvika att för sin del ansluta sig till densamma, enär de svenska fartygen eljest kunde befaras bliva utsatta för trakasserier i utlandet, medförande uppehåll och extra utgifter för desamma. Särskilt torde de åtgärder man i Storbritannien komme att vidtaga med anledning av konventionen noggrant böra följas, innan ratificering skedde i Sverige. Skulle Storbritannien icke komma att ratificera konventionen av den anledning, att dess bestämmelser i vissa punkter ej stode i överensstämmelse med de brittiska föreskrifterna, bleve det praktiska värdet av en ratificering från svensk sida i hög grad för ringat, enär de engelska inspekionsmyndigheterna det oaktat kunde befaras kräva, att svenska fartyg, som anlöpte engelska hamnar, skulle vara försedda med lastnings- och lossningsanordningar i överensstämmelse med de engelska föreskrifterna.

Det vore givetvis av vikt, att en anslutning till konventionen från svensk sida kunde ske så snart som möjligt, efter det att de större sjöfartsländerna och framför allt Storbritannien ratificerat densamma, då i annat fall en förfintlig olighet i lagstiftningarna i olika länder kunde komma att medföra olägenheter. För att möjliggöra detta borde framför allt en undersökning beträffande de författningsändringar samt de ändringar i inspektionsväsendet, som erfordrades för ett antagande av konventionen från svensk sida, snarast möjligt ske. Sedan en dylik undersökning slutförts, förutsatte föreningen, att resultatet därav mätte bliva föremål för dess utlåtande.

Såsom hellhetsintryck av konventionsförslaget har föreningen vidare framhållit, att detsamma måste sägas hava erhållit en alltför detaljerad avfattning för att kunna i orubbat skick antagas av ett större antal stater. Det syntes även, som om man insett detta genom att i § 15 av konventionen bereda

möjlighet till fullständig eller partiell avvikelse från konventionens bestämmelser. Skulle emellertid de stater, som ratificerade konventionen, icke ansluta sig till rekommendationen om ömsesidighet och med stöd av denna paragraf göra sådana undantag från konventionens bestämmelser, att ett ömsesidigt erkännande av lagstiftningen i respektive länder därigenom komme att äventyras, ansåge föreningen, att hela konventionen förfelat sitt syfte, varför denna fråga, innan ratificering från svensk sida vidtages, noggrant borde tagas i övervägande.

Sveriges fartygsbefälsförening har genom sin styrelse framhållit, att förslaget i huvudsak icke innehölle annat än vad som i praktiken redan nu tillämpades i vårt land eller i länder, vilka besöktes av våra fartyg, när det gällde själva fartyget och anordningar å detta, varför ett lagstadgande härom icke skulle medföra nämnvärd förändring. I vad det gällde anordningar utanför fartyget ansåge styrelsen dessa ej allenast välbetänkta utan i hög grad av behovet påkallade.

Styrelsen har därför tillstyrkt, att Sverige för sin del måtte godtaga förslaget till konvention.

Svenska hamnförbundet har anfört, att ehuru det enskilda landets myndigheter erhållit möjlighet att i vissa fall ersätta konventionens föreskrifter med andra lika betryggande och att under vissa förutsättningar (§ 15) medgiva fullständiga eller partiella avvikeler i fråga om obetydligare platser, faran icke syntes utesluten, att man gått alltför långt i generalisering, och att därigenom en anpassning efter behovet i de särskilda fallen försvårats eller förhindrats, genom att föreskrifter, vilka hade sitt egentliga berättigande med avseende å större hamnanläggningar, ovillkorligen också skulle tillämpas för de mindre, och tvärtom.

Beträffande särskilda punkter i konventionsförslaget har hamnförbundet anfört följande.

Det skydd, som konventionen åsyftade, avsåge enligt § 1 »varje person, som användes till sådan arbetsförrättning», som i punkt 1 avsåges. Av uttrycket »användes till» framginge, åtminstone efter svenska språkbruk (jämför också motsvarande uttryck i § 2 i lagen den 17 juni 1916 om försäkring för olycksfall i arbete), att endast personer, som arbetade för annans räkning, kunde ingå under begreppet »arbetare» enligt den sålunda givna definitionen. Gentemot egna företagare bestode sålunda icke samma förpliktelser. Det förefölle, som om en dylik ståndpunkt vore mindre egentlig, då det svårlijgen skulle kunna påvisas något skäl, varför det skulle vara lovligt att tillhandahålla sämre material för den, som själv lossade eller lastade sitt gods, respektive såsom självständig företagare ledde dylikt arbete, i båda fallen utan att vara ägare till ifrågakomna fartyg eller i hamnen befintliga anordningar, än för den, som av sådan person användes till samma arbete. Den, som enligt konventionen hade att svara för däri föreskrivna säkerhetsanordningar, behövde ju och torde i fråga om de svenska hamnarna i regel heller icke vara identisk med arbetsgivaren.

Beträffande § 5, som handlar om vissa anordningar ombord å fartyg och fördenskull icke hade speciellt intresse för hamnförbundet, erinrades allenast med avseende å stadgandet rörande skyldighet att tillhandahålla lejdare, att det syntes erforderligt att förklaring lämnades, vem som avsåges med benämningen »entreprenör». Avsåges härmed den, som såsom egen företagare ledde ifrågakomna arbete, den för vars räkning arbetet utfördes eller ännu någon annan? Det troliga syntes vara, att tillhandahållandet av berörda redskap kunde alltefter förhållandena ankomma på än den ene och än den andre av dessa personer.

Bestämmelserna i § 9, som handlar om lyftinrättnings, erbjöde exempel på fall, där större möjlighet till anpassning vore önskvärd. Det kunde sälunda upplysas, att exempelvis för Stockholms del en bestämmelse om ingående undersökning av alla lyftinrättnings så ofta som var tolfta månad icke ansetts erforderlig. De garantier, som den av hamnens vederbörande ingenjörer och övrig tekniska personal utövade ständiga tillsynen och kontrollen inneburе, hade ansetts i stor utsträckning kunna ersätta dylik ingående undersökning. Enligt gällande föreskrifter, vilka godkänts av yrkesinspektionen, behövde sådan verkställas allenast en gång var adertonde månad i fråga om massgodskranar och vart annat år i fråga om styckegodskranar. Någon bestämmelse, som på grund av nu anfördta synpunkter medgåve avvikelse från den föreslagna regeln, syntes fördenskull påkallad.

Den del — § 13 — som handlar om första hjälpen vid olycksfall i arbete, syntes likaledes vara alltför generellt hållen för svenska förhållanden. Å ena sidan erinrades om att i § 55 av förordningen den 20 maj 1927 angående fartygs byggnad och utrustning funnes en allmän föreskrift, att fartyg skulle vara försedd med läkemedel och förbandsartiklar, en omständighet, som i de flesta fall torde göra särskilt förråd av dylika i land mindre behövligt. Å andra sidan torde svårigheter möta att a varje arbetsplats hålla en person med kompetens att lämna första hjälpen vid olycksfall såväl i fråga om större städer med vidsträckta kajer och hamnområden, som i fråga om avsides liggande arbetsplatser, vilka någon enstaka gång anlöptes av fartyg. Beträffande städerna torde också föreskriften vara obehävlig med hänsyn till de hjälpmedel, som allmänt stode till buds vid inträffande olycksfall, och med avseende å de mindre platserna syntes föreskriften alltför betungande, helst som de möjligheter att bevilja undantag från konventionens föreskrifter, som lämnades i § 15, icke omfattade platser med visserligen obetydlig trafik men besökta av andra än mindre fartyg.

Svenska arbetsgivareföreningen har begränsat sitt yttrande till att avse den inrikes sjöfarten och arbetet i land samt med denna utgångspunkt anfört följande.

Vid behandlingen av det förslag till konvention, som underställdes delegationen för det internationella socialpolitiska samarbetet, hade arbetsgivarnas representanter hävdat, att den mängd av detaljer, som förefunnes i konventionsförslaget, vore olämplig i en internationell konvention och säkerligen skulle leda till allvarsamma olägenheter. Detta omdöme, riktigt i avseende på det då föreliggande förslaget, gällde om möjligt i ännu högre grad om den ifrågavarande konventionen, som genom en mångfald ändringsförslag vid behandlingen blivit försedd med ytterligare detaljföreskrifter. Konventionen torde i själva verket vara den detaljrikaste, som någonsin utgått från arbetsbyrån. Vore alltför detaljerade föreskrifter i internationella konventioner i allmänhet olämpliga, syntes de emellertid icke alls vara på sin plats, då det som här gällde ett fack, där icke blott arbetsplatsen växlade från dag till dag, men där även dessa arbetsplatser sinsemellan företedde stora olikheter. Konventionens text syntes därjämte icke hava den skarpa och klarhet, som måste fordras av internationella konventioner, detta med säkerhet beroende på att tiden för konventionsbehandlingen varit alltför inskränkt och konferensombudens kompetens i varje fall icke varit till fyllest i den massa rent tekniska detaljer, som konventionen nu omfattade. Det torde för övrigt icke hava saknats exempel på att vid konferensen närvarande teknici hade mot varandra avvikande uppfattningar i olika punkter.

Det kunde ifrågasättas, om icke konventionens antagande av konferensen inneburе ett avsteg från av konferensen förut bestämd ordning. Varje konventionsförslag skulle nämligen enligt denna ordning före antagandet vara

föremål för två läsningar, vilket icke torde hava varit fallet med de i konventionen intagna bestämmelserna angående inrikes sjöfart. Ej heller hade det frågeformulär, som fastställdt och vilket besvarats, innehållit några frågor rörande den inrikes sjöfarten, på grund varav dessa svar i regel hade formulerats med tanke på det sjögående tonnaget. Konventionen syntes i huvudsak vara skriven med tanke på större fartyg, och många av dess bestämmelser vore i verkligheten icke alls tillämpliga på den inrikes sjöfartens i regel mindre fartyg och särskilda förhållanden. Fartygens i den inre sjöfarten ofta speciella konstruktion, varierande efter olika länder och förhållanden, talade otvivelaktigt för att frågan om insjö- och kustflottans arbetares skydd mot olycksfall icke borde göras till föremål för en internationell konvention utan helt läggas under de enskilda staternas jurisdiktion. Visserligen gäve § 15 de olika staterna rättighet att undantaga den inrikes sjöfarten, men en ratificering av konventionen skulle i varje fall innebära ett godkännande av en oriktig princip, och det syntes för övrigt synnerligen litet tilltalande, att man, för att ernå en riktig tillämpning av konventionen, måste vidtaga anordningar för att delvis sätta den ur kraft.

Vad nu sagts om den inrikes sjöfarten torde även gälla för konventionens bestämmelser angående landarbetet. De lokala förhållandena spelade här en ännu större roll, och de många detaljerade bestämmelserna komme här att verka om möjligt ännu mera besvärande, än då fråga vore om inrikes sjöfart. Att i en konvention sammanföra det arbete, som skedde ombord på fartyg, och det arbete, som skedde i land, torde näppeligen vara riktigt. Likartade bestämmelser för fartygen kunde kanske i viss utsträckning försvaras, men att internationellt reglera skyddsförhållandena under landarbetet i hamnarna, på sätt som försöks i konventionen, komme säkerligen att försaka allvarsamma olägenheter. Arbetarna i hamnarna skulle nämligen kunna vägra att verkställa dem ålagt arbete på grund av rena bagateller, t. ex. om ett skyddsräck kring en lucka var någon cm. för lågt eller en lejdares steg hade någon cm. för liten bredd. Med den tillämpning av lagar och förordningar, som här i landet av ålder varit bruklig, torde säkerligen en stor del utländska fartyg bliva utsatta för dylik arbetsvägran, då myndigheterna i deras hamnar kunde tolka konventionens bestämmelser betydligt mindre noga än våra myndigheter. Konventionen tenderade säkerligen att endast bliva en konvention för de stater, där man ansåge, att lagar och förordningar vore till för att efterlevas.

Vad åtminstone vårt land anginge syntes det otvivelaktigt, att vederbörande arbetares möjligheter till lagskydd ej skulle minskas genom att bestämmelserna rörande landarbete uteslötes ur konventionen.

Vad som saknades i konventionen vore en bestämmelse, som förklarade, att fartyg, tillhörande de stater, som ratificerat konventionen, utan vidare skulle godkännas vid besök i hamnar, tillhörande andra stater, som ratificerat. Den rekommendation i sådan riktning, som antagits av konferensen, innebure icke någon förpliktelse för konferensens medlemmar att anordna någon nationell lagstiftning i ämnet. Om ifrågavarande ömsesidighetsklausul skulle införas i konventionen, torde i någon mån de olägenheter i form av arbetsvägran, som nyss relaterats, kunna neutraliseras. På grund av vad sálunda anförlts, och då här i landet fartygs- och yrkesinspektionen lämnade tillräcklig garanti för att arbetarnas berättigade anspråk på skydd för olycksfall under arbetet bleve tillgodosett, har arbetsgivareföreningen hemställt, att socialstyrelsen måtte hos Kungl. Maj:t hemställa, det nu ifrågavarande konventionsförslag icke måtte bliva föremål för ratifikation.

Landssekretariatet slutligen har anfört, att svenska transportarbetarförbundets styrelse på därom gjord framställning i skrivelse till landssekre-

tariatet meddelat, att styrelsen visserligen helst skulle hava sett, att vissa paragrafer och moment fått en klarare formulering och att en del från arbetarsidan framförda önskemål blivit accepterade av konferensen, men att styrelsen likväil, i betraktande av att förslaget utgjorde en grundstomme, på vilken den nationella lagstiftningen kunde bygga vidare, i den mån behov därav visade sig föreligga, ville för sin del tillstyrka ratificering av föreliggande konventionsförslag. Landssekretariatet delade förbundsstyrelsens mening, att föreliggande konventionsförslag hade en sådan innebörd, att det borde för Sveriges del ratificeras. Det stora antal olycksfall, som förekomme vid lastning och lossning av fartyg, manade med alldelers särskild styrka till vidtagande av åtminstone de åtgärder, som föresloges i konventionsförslaget, för att därmed söka förebygga olycksfall inom detta arbetsområde.

I anledning av vad Sveriges redareförening i ärendet yttrat av innebörd, att det vore av vikt, att svensk ratificering kunde ske så snart som möjligt efter det att de större sjöfartsnationerna och framför allt Storbritannien ratificerat konventionen, hava härefter *socialstyrelsen* och *kommerskollegium* framhållit, att konventionens stadganden i huvudsak överensstämde med i Storbritannien gällande föreskrifter i ämnet, varför av konventionen föranledda författningsändringar skulle bringa den svenska lagstiftningen i bättre överensstämelse med den engelska, än vad nu vore fallet. Av föreningen i förevarande sammanhang uttalade farhågor med avseende å särskilt engelska inspekionsmyndigheters behandling av svenska fartyg i engelska hamnar syntes vid sådant förhållande icke kunna anses äga starkare grund. Olägenheter av det slag föreningen anfört torde för övrigt så mycket mindre vara att befara, som det finge anses sannolikt, att såväl brittiska som andra utländska myndigheter komme att godkänna i överensstämelse med konventionen träffade anordningar å fartyg, hemmahörande i länder, som ratificerat konventionen. I sådant syfte borde dock av vederbörande svenska myndigheter i samband med ratificering av konventionen vidtagas särskilda åtgärder för ernående av utländska inspekionsmyndigheters godkännande av lastnings- och lossningsanordningar å svenska fartyg, som uppfyllde här i landet stadgade fordringar. Tidigare gjorda försök i sådan riktning hade strandat på den omständigheten, att den svenska lagstiftningen på området icke ansetts vara tillräckligt fullständig. Detta hinder skulle sannolikt undanrörjas genom den komplettering av den svenska sjöfartssäkerhetslagstiftningen, som skulle bli en följd av konventionens ratificering.

Delegationens för det internationella socialpolitiska samarbetet yttrande innehåller beträffande förevarande konventionsförslag i huvudsak följande.

Konventionsförslaget innehölle ett betydande antal, delvis i detalj preciserade föreskrifter, vilkas iakttagande otvivelaktigt i en del fall skulle komma att medföra besvär och kostnader för bl. a. stuveri- och rederiföretagen samt hamnmyndigheterna. Å andra sidan borde beaktas, att risken för olycksfall vore särdeles stor vid lastnings- och lossningsarbete samt att konventionsförslagets bestämmelser väsentligen syntes gå in under arbetarskyddslagens allmänna stadgande i 3 § rörande arbetsgivares skyldighet att bereda sina arbetare skydd mot olycksfall i arbetet. I stor utsträckning torde väl även konventionsförslagets bestämmelser redan iakttagas i praktiken.

Såsom i viss mån talande för anslutning från Sveriges sida kunde jämväl framhållas, att vårt land i samverkan med de övriga nordiska staterna tagit en framträdande del i konventionsförslagets utformande, såväl på ett mera förberedande stadium som vid dess slutbehandling, och därvid i stor utsträckning fått sina förslag beaktade. Slutligen förtjänade måhända också nämnas, att Sverige genom tillämpning av konventionsförslagets bestämmelser, som väsentligen motsvarade Englands »Dock Regulations», skulle bereda sig möjlighet att bl. a. med sistnämnda land träda i förhandling om sådant avtal om ömsesidighet, som åsyftades i det sista stycket av rekommendationen angående ömsesidighet i fråga om skydd mot olycksfall vid arbete med lastning eller lossning av fartyg.

Delegationen har således ansett sig böra förorda ratificering av förevarande konvention. Mot detta beslut anmälde två av delegationens medlemmar, herrar von Sydow och Heyman, reservation under åberopande av vad i frågan anförlts av svenska arbetsgivareföreningen i dess nyss återgivna yttrande.

**Statistiska
uppgifter.**

Till komplettering av utredningen beträffande ifrågavarande konventionsförslag må anföras några siffror rörande olycksfallsfrekvensen inom det arbete, som behandlats i den förevarande konventionen. Enligt en statistisk redogörelse i »Sociala meddelanden» över inträffade olycksfall inom stuveryrket, baserad på de anmälningar, vilka från polismyndigheterna genom yrkesinspektörerna insänts till socialstyrelsen, utgjorde det sammanlagda antalet dylika olyckor för år 1928 2,099, varav 14 med dödlig utgång. För de fyra närmast föregående åren voro motsvarande siffror:

År	Antal olycksfall	Därav med dödlig utgång
1924	1,497	11
1925	1,680	14
1926	1,666	5
1927	2,039	13

Sammanlagda antalet olycksfall under femårsperioden 1924—1928 utgjorde alltså 8,981, varav med dödlig utgång 57.

Av olycksfallens fördelning på orsaker framgår, att största antalet eller 380 hava på annat sätt än genom fall av personer eller föremål inträffat vid lossning och lastning för hand, 276 olycksfall hava förorsakats genom vinschar ombord, 159 fall genom nedfallande eller nedrasande last, 152 genom utslikande av last ur längor eller ras ur kolmått o. d., 139 genom föremåls fall, 137 genom kolmått, gripskopor o. d., 112 genom transportredskap, 108 genom personers fall (vid lossning och lastning för hand), 77 genom ställningar, stegar, bockar, banor o. d., 59 på grund av fall från däck och kaj, 55 genom kättingslängor, stroppar etc., 55 genom fall i vattnet eller från brygga o. d., 54 genom fall genom luckor ned i lastrum, 48 genom handbärningsredskap, 41 genom nedfallande föremål, som icke ägt samband med lossningen och lastningen, 35 genom förtöjnungsredskap, 21 genom luckor och skärstockar och 19 olycksfall på grund av kranar i land. Endast 4 fall tillskrivas nedfallande lossnings- och lastningsmaterial.

Vad angår rekommendationen angående ömsesidighet i fråga om skydd mot olycksfall vid lastning eller lossning av fartyg hava socialstyrelsen och kommerskollegium i sitt gemensamma yttrande erinrat, att denna rekommendation, för vars innehåll jag tidigare redogjort, tillkommit på initiativ från nordiskt håll, ursprungligen åsyftande att få en dylik klausul införd i texten till konventionen angående skydd vid lastnings- och lossningsarbete. Den vore baserad på en princip, som kommit till uttryck i Köpenhamnkonventionen av år 1926 i dess reciprocitetsklausul. En liknande princip hade även upptagits i en i London år 1929 slutna konvention angående sjösäkerhetsfrågor. För Sveriges vidkommende syntes enligt ämbetsverken, så snart beslut om ratifikation av arbetsorganisationens konvention fattats, åtgärder böra vidtagas i syfte att åvägabringa överenskommelser med övriga ratificerande stater om sådan ömsesidighet, som i denna rekommendation åsyftades.

Delegationen för det internationella socialpolitiska samarbetet har i samma fråga anfört, att det icke syntes kunna råda någon tvekan om att Sverige, under förutsättning att konventionen ratificerades, borde söka få till stånd sådana överenskommelser, som åsyftades i rekommendationen, med de stater, med vilka vårt land uppehölle livligare sjöfartsförbindelser.

I detta sammanhang må framhållas, att internationella arbetskonferensen även antog en *resolution*, i vilken anhålls om upprättandet av en internationell teknisk kommission med uppdrag att utarbeta ett normalreglemente, vilket må kunna tjäna till ledning för regeringarna vid utarbetande eller ändring av bestämmelser i ämnet, så att dessa bringas i överensstämmelse med konventionsförslaget. Det påpekades vid ärendets behandling, att i den mån en sådan kommission lyckades att åvägabringa större likformighet i detaljfrågor, den icke endast skulle främja arbetarskyddet utan också underlätta arbetet på upprättande av ett på ömsesidighet grundat system.

Beträffande rekommendationen angående hörande av fackliga organisationer vid utarbetande av bestämmelser rörande säkerhet för arbetare, sysselsatta med lastning eller lossning av fartyg, hava såväl socialstyrelsen och kommerskollegium som nyssnämnda delegation i sina yttranden framhållit, att det tillvägagångssätt vid utarbetande av bestämmelser till tryggande av arbetets säkerhet, som rekommendationen åsyftade att få tillämpat, sedan länge iakttagits i Sverige, varför rekommendationen icke syntes påkalla någon särskild åtgärd.

Den omfattande utredning, som först i anledning av arbetsbyråns frågeformulär och sedanmera på grundval av konventionsförslaget vidtagits i förevarande spörsmål, har givit vid handen, att i stort sett enighet råder därö, att ett genomförande av konventionens bestämmelser för Sveriges vidkommende skulle ur social synpunkt vara till gagn. De fördelar, en anslutning till konventionen skulle medföra, bestå främst i en ökning i skyddet för de arbetare, som äro sysselsatta med lastnings- eller lossningsarbete.

Rekommendation angående ömsesidighet i fråga om skydd mot olycksfall vid lastning eller lossning av fartyg.

Rekommendation angående hörande av fackliga organisationer vid utarbetande av bestämmelser rörande arbetarnas säkerhet vid lastning eller lossning av fartyg.

Departementschefen.

En förstärkning av detta skydd är synnerligen önskvärd med hänsyn till den stora olycksfallsrisk, som för närvarande i allmänhet är förknippad med dylikt arbete. Förstärkningen skulle närmast åstadkommas därigenom, att i den mån konventionen vinner anslutning från stater, vilkas fartyg plåga besöka svenska hamnar, större trygghet skulle vinnas för att dessa fartyg äro försedda med tillfredsställande säkerhetsanordningar. Därjämte skulle en ratifikation av konventionen nödvändiggöra vissa jämkningar i föreskrifterna beträffande anordningar på svenska fartyg och i vårt lands hamnar. Ehuru icke av mera omfattande innehörd, kunna dock dessa jämkningar väntas i en del hänseenden leda till ökat yrkesfareskydd för svenska hamnarbetare och för sjöfolk i inhemsk trafik. Jämvälv beträffande svenska sjömän i utrikes trafik, vare sig de arbeta på svenska eller utländska fartyg, torde konventionen icke bliva utan betydelse, i det att de ombord anställda, till vilkas rutinmässiga verksamhet i många fall hörer arbete vid vinschar samt av- och påluckning m. m., skulle komma att både direkt och indirekt bliva delaktiga av det ökade skydd mot yrkesfara, som genom konventionens bestämmelser är avsett att i första hand beredas stuveriarbetarna.

Därjämte skulle en konvention av ifrågavarande innehörd bliva av betydelse för sjöfartsnäringen. Det måste nämligen medföra en avsevärd lättnad, om enhetliga regler gälla i olika länder beträffande skyddsanordningar ombord på fartyg. Därigenom undvikes, att myndigheterna i ett främmande land för medgivande av lastning eller lossning framställa anspråk på särskilda, stundom kanske kostsamma anordningar. Såsom angivits i det föregående, hava från en del representanter för näringslivet framförts vissa farhågor för menliga verkningar för vårt land av det införande av mera detaljerade och i viss mån längre gående bestämmelser i den svenska lagstiftningen, som skulle följa av en ratifikation från Sveriges sida. Några större kostnader torde dock icke behöva vållas av konventionsbestämmelsernas genomförande. Nyss angivna fördelar synas i varje fall vad angår den svenska sjöfartsnäringen i dess helhet väl kunna uppväga eventuella olägenheter.

Sist antydda fördelar kunna uppenbarligen i full utsträckning vinnas endast i den mån den s. k. reciprocitetsprincipen vinner allmän anslutning, varav ju enligt det föregående skulle följa, att fartyg från ett land, som ratifierat konventionen, skulle i andra konventionsstater bliva föremål för tillsyn endast i så måtto, att vederbörande kontrollmyndighet övertygade sig om att fartyget vore försett med nödiga inspekitions- och undersökningscertifikat. Ur denna synpunkt kan det anses såsom en viss brist, att denna princip icke vunnit uttryck i själva konventionen och således blivit omedelbart bindande för alla ratificerande stater. Genom ett system med separata överenskommelser sådant som det, vilket förordats i rekommendationen, har man å andra sidan möjlighet att beträffande varje särskilt land undersöka, huruvida sådana omständigheter föreligga, att reciprocitet i förevarande avseende är önskvärd. Härtill kommer, att om reciprocitetsprincipen skulle hava intagits i konventionen, detta, framför allt ur sist anförda synpunkt, sannolikt skulle hava hos flera länder, vilka för oss i detta sammanhang äro

av betydelse, framkallat tvekan om eller föranlett dröjsmål med ratificering. Givet är emellertid, att det ligger i vårt lands intresse att i så stor utsträckning som möjligt söka åstadkomma särskilda överenskommelser om reciprocitetsprincipens tillämpning. Underhandlingar i sådant syfte torde därför med det snaraste böra upptagas.

I detta sammanhang vill jag något beröra vad som anförts lärom att vårt land borde dröja med ratifikation, till dess viktigare sjöfarande stater, särskilt England, ratificerat. Denna invändning finner jag, lika med socialstyrelsen och kommerskollegium, sakna berättigande. Genom anslutning till konventionen skulle vårt lands lagstiftning bland annat erhålla den större fullständighet och den närmare anslutning till gällande engelska regler, som äro en ovillkorlig förutsättning för att den från rederinäringens sida eftersträvade överenskommelsen med detta land skall kunna komma till stånd.

På sålunda anförda skäl är jag av den principiella uppfattningen, att Sveriges anslutning till en konvention i förevarande ämne är önskvärd. Det återstår att undersöka, huruvida några särskilda, i det nu föreliggande förslaget ingående stadganden äro av beskaffenhet att böra avhålla från en dylik anslutning.

Därvidlag är först att märka att, såsom framhållits i det av socialpolitiska delegationen avgivna yttrandet, Sveriges och de med Sverige samverkande nordiska staternas önskemål blivit i stor utsträckning tillgodosedda i konventionsförslagets slutliga avfattning. Av de i svenska regeringens svar på frågeformuläret framförda, mera betydelsefulla önskemålen är det egentligen endast ett, där konventionsförslaget står i strid med regeringens sålunda uttryckta uppfattning. Jag avser här den bestämmelse, enligt vilken konventionsförslaget omfattar allt arbete i land, som är hänförligt till lastning eller lossning, och alltså icke endast de delar av sådant arbete, som äga omedelbart samband med arbete ombord. Det arbete saken närmast gäller är sådant, som sammanhänger med begagnande av kranar eller andra lyft-inrättningar, placerade i land, eller av anordningar i övrigt för transport av gods från fartyg till magasin och dylikt. Emellertid hava de sakkunniga myndigheterna i sina senast avgivna yttranden icke ansett konventionens bestämmelser i denna del innehära någon avsevärd olägenhet. Tilläggsstadganden torde, i den mån det erfordras, kunna i administrativ väg meddelas med stöd av arbetarskyddslagen eller ock åstadkommas genom frivilliga överenskommelser med vederbörande hamninnehavare.

Vad svenska arbetsgivareföreningen anfört rörande olägenheter av konventionens utsträckande till allt arbete i land synes mig icke bindande. Det förefaller för övrigt, som om det av föreningen som bevis å dylika olägenheter anförda exemplet icke äger det samband med arbetet i land, som föreningen synes hava förutsatt. Detta exempel bevisar däremot fördelarna av att, såsom enligt föreliggande förslag, reciprocitetsprincipens tillämpning blir beroende av särskilda överenskommelser, vilka torde böra begränsas till stater, där man, såsom föreningen uttrycker det, anser att lagar och förordningar äro till för att efterlevas. Jag kan icke dela föreningens uppfattning att, om ömsesidighetsklausulen infördes i konventionen och alltså bleve gällande

gentemot alla stater, som ratificera denna, de avsedda olägenheterna på grund av landarbetets medtagande skulle neutraliseras.

Ehuru jag lika med arbetsgivareföreningen anser, att svenska arbetares möjligheter till lagskydd ej skulle försämras, därest bestämmelserna om landarbete uteslötes ur konventionen, har jag således funnit, att den omständigheten att detta arbete nu medtagits icke bör utgöra hinder för ratifikation.

Vad angår de speciella bestämmelserna i konventionsförslaget i övrigt äger det visserligen sin riktighet, att konventionsförslaget är ovanligt omfattande och detaljerat. Detta sammanhänger emellertid i hög grad med önskemålet om underlättande av ömsesidighetsavtal olika stater emellan, vilket önskemål ju även för Sveriges del äger stor aktualitet. Utan en dylik, genom konventionen bunden utförighet och överensstämmelse i detaljer torde de flesta stater nämligen vara obenägna att sluta dylika ömsesidighetsavtal.

Ytterligare är endast att anföra, att jag lika med vederbörande myndigheter utgår från att undantagsbestämmelserna i § 15 i konventionsförslaget skola tillämpas i sådan omfattning, att de bestämmelser i förslaget, som uppenbarligen äro avsedda och lämpade endast för den större sjöfarten, icke komma att tynga insjöfarten och därmed jämförlig trafik. Något mindre tilltalande torde icke, såsom svenska arbetsgivareföreningen förmenat, kunna anses ligga i en dylik, under förarbetena och av konventionen själv förutsedd tillämpning. De påpekanden, som på vissa speciella punkter gjorts av svenska hamnförbundet, torde vara av beskaffenhet att kunna beaktas vid den blivande utformningen av de författningsändringar, som böra bliva en följd av Sveriges anslutning till konventionen.

Vad angår dylika författningsändringar visar den föreliggande utredningen, att de formellt måste bliva ganska omfattande, ehuru de i sakligt hänseende endast äro av mindre betydelse, bland annat därför att föreskrivna anordningar redan i stor utsträckning tillämpas. Sävitt av den verkställda utredningen kan bedömas, torde dessa författningsändringar icke till någon del vara av beskaffenhet att böra genomföras i form av civillagstiftning eller eljest under riksdagens direkta medverkan; skulle detta emellertid visa sig på någon punkt vara fallet, torde det icke möta svårighet att ett kommande år vidtaga en sålunda påkallad jämkning i gällande regler. Jag vill erinra, att konventionen icke blir bindande förrän ett år efter verkställd ratifikation.

Det arbete, som erfordras för utarbetande av ifrågavarande författningsändringar, är av omfattande beskaffenhet. För undvikande av onödig tidsutdräkt har jag därför — efter samråd med chefen för handelsdepartementet — för avsikt att senare i dag hemställa om uppdrag åt socialstyrelsen och kommerskollegium att inkomma med förslag till erforderliga författningsändringar. Förarbetena böra ske i nära samverkan med vederbörande enskilda organisationer. Det är också avsett att, för bibehållande av önskvärd överensstämmelse i lagstiftningen inom de nordiska länderna, ett möte av sakkunniga från dessa länder skall inom kort hållas för överläggningar i frågan.

Såsom framgår av det anförda har jag funnit övervägande skäl tala för att ifrågavarande konventionsförslag från svensk sida ratificeras redan innevarande år.

Vad angår de till konventionsförslaget anslutna *rekommendationerna* har jag också redan såsom min uppfattning angivit, att åtgärder snarast börta vidtagas för åstadkommande i lämplig omfattning av sådana särskilda överenskommelser, som avses i rekommendationen angående ömsesidighet i fråga om skydd mot olycksfall för arbetare, sysselsatta med lastning eller lossning av fartyg. I fråga om rekommendationen angående hörande av fackliga organisationer vid utarbetande av bestämmelser rörande säkerhet för arbetare, sysselsatta med lastning eller lossning av fartyg, delar jag ämbetsverkens uppfattning, att enär rekommendationen icke innehåller något utöver vad som här är allmänt vedertagen praxis, rekommendationen icke bör föranleda till någon åtgärd.

Jag övergår härefter till *konventionsförslaget angående vikten å tyngre kollin, som transporteras å fartyg*¹⁾. Detta har till huvudsakligt syfte att undanröja riskerna för olycksfall, vällade av att vid dylik transport anordningar av otillräcklig styrka användas för lyftande eller förflyttning av tyngre gods. För sådant ändamål stadgar förslaget, att varje kolli eller föremål med en bruttovikt av 1,000 kilo eller därover, som transporteras å hav eller inre vattenled, skall vara försett med märke angivande vikten. Ansvaret för märkningen skall åligga regeringen i det land, från vilket kollit eller föremålet avsändes, och det ligger i denna regerings hand att bestämma, huruvida skyldigheten att angiva vikten skall åligga avsändaren eller någon annan.

Även i denna fråga hade internationella arbetsbyrån tillställt regeringarna frågeformulär. I sitt svar på detta anförde den svenska regeringen i huvudsak följande.

Ehuru den ifrågasatta förpliktelserna otvivelaktigt i en del fall skulle kunna blixa till nyta, syntes dock dess betydelse ej kunna förväntas blixa synnerligen stor. Allt slags massgoods — vilket utgjorde den alldelvis övervägande delen av de varor, som transporterades med fartyg — skulle ju lämnas oberört av den ifrågasatta förpliktelserna, och det mindre styckegodset skulle också fritagas från viktmärkningen, oaktat dess anhopning till okänd vikt i samma slinga eller dylikt tydligtvis kunde medföra samma risk som enstaka tunga kollin. Vikten av dylika kollin, som i någon större omfattning vore föremål för skeppning, syntes ofta vara väl känd utan märkning. Den åsyftade föreskriften skulle givetvis medföra besvär för lastavståndarna med flera, och ett lämpligt anordnande av en lagstiftning i ämnet och kontrollen å dess tillämpning syntes kunna förväntas möta vissa svårigheter. Svenska regeringen vore därför tveksam, huruvida en förplikelse av ifrågasatt slag borde införas genom internationell reglering. Åtminstone syntes en dylik förplikelse ej böra göras till föremål för en konvention utan allenast för en rekommendation.

De yttranden, som sedermera avgivits rörande det på grundval av regeringarnas svar utarbetade och av arbetskonferensen antagna konventionsförslaget, äro av i huvudsak följande innehåll.

Socialstyrelsen har till en början hänvisat till en skrivelse från styrelsen till socialdepartementet den 22 juli 1926, vari styrelsen redogjort för verkställd utredning i ämnet och som resultat därav anfört, att utsättande av vikten i många fall syntes vara lämpligt. Beträffande massgoods även som gods, vilket vore förpackat i standardemballage såsom mjöl och spannmål etc., papper och

Konventions-
förslag
angående
av vikten å
tyngre kollin,
som trans-
portereras å
fartyg.

¹⁾ Svensk översättning, se sid. 79.

pappersmassa i balar, cement m. m., syntes emellertid ett angivande av vikten vara onödigt. Socialstyrelsen har efter återgivande härav nu anfört, att då berörda kategorier av gods skulle komma att falla utanför konventionen, någon erinran mot konventionens innehåll icke vore att göra vad beträffar dess omfattning. Fullgörandet av viktmärkningen syntes böra åligga avsändaren av godset. Någon större olägenhet av förpliktelsens införande torde icke kunna anses uppstå för avsändaren; frakten för tyngre gods utginge nämligen i allmänhet efter vikt, och dylikt gods måste därför i varje fall vägas före avsändandet. Under åberopande av vad sálunda anförts har socialstyrelsen tillstyrkt ratifikation av ifrågavarande konventionsförslag.

Delegationen för det internationella socialpolitiska samarbetet har i sitt utlåtande anfört följande.

Det syntes icke kunna förnekas, att en allmänt genomförd viktmärkning av tyngre kollin, som vore föremål för transport å fartyg, måste anses önskvärd med hänsyn till säkerheten för de arbetare, som hade att taga befattning med transporten. Ehuru sådan märkning redan i stor utsträckning förekomme, torde det dock kunna befaras, att en generell förpliktelse därtill i en del fall skulle föranleda olägenheter. Möjligt syntes även, att utformningen av lagstiftning i ämnet kunde möta vissa betänkligheter. Med hänsyn därtill vore delegationen icke beredd att för Sveriges del tillstyrka anslutning till förevarande konvention, utan syntes, innan ståndpunkt därtill toges, böra närmare utredas, huru en dylik åtgärd skulle verka, samt eventuellt även förslag till erforderlig lagstiftning framläggas.

Sedermore har *kommerskollegium* avgivit utlåtande i ämnet och därvid överlämnat yttranden från Sveriges industriförbund, svenska hamnförbundet, Sveriges redareförening, kanalfrottans rederiförening, södra Sveriges stuvareförbund och Stockholms speditörförening.

I de av *kommerskollegium* sálunda åberopade yttranden har anförts i huvudsak följande.

Industriförbundet hade för sin del icke funnit sig böra avstyrka det ifrågavarande märkningstvångets införande genom svensk lagstiftning.

Svenska hamnförbundet behjärtade konventionsförslagets syfte och hade ej något att erinra mot att, därest konvention av ifrågavarande slag antoges, viktgränsen sattes till 1,000 kg. Av principiella skäl och med hänsyn till ansvaret ansåge dock förbundet mindre lämpligt att tillåta, att genom nationell lagstiftning medgåves angivande av endast approximativ vikt. Förbundet ville mycket kraftigt framhålla angelägenheten av att viktmärkningsskyldigheten och kontrollen ej lades på hamnarna. Även om så icke skedde, befarade förbundet, att särskilt beträffande inrikesgodset konventionsförslagets antagande skulle medföra ökade kostnader för hamnarna och dessutom försvåra trafiken i hamnarna.

De båda hörda *redareföreningarna* och *södra Sveriges stuvareförbund* hade icke ansett sig kunna tillstyrka konventionsförslagets antagande och hade till stöd härfor anfört i stort sett samma motivering. Denna motivering innehölle i huvudsak, att man måste förutsätta, att ej alla stater, anslutna till internationella arbetsorganisationen, komme att ratificera konventionen, varjämte måste beaktas, att exempelvis Amerikas Förenta stater, vilka exporterade ansenliga mängder styckegods, ej vore anslutna till arbetsorganisationen, varför de skulle vara obundna av konventionen. Det osäkerhetstillstånd, som därigenom skulle uppkomma, skulle kunna medföra ökade risker och alltså motverka konventionens syfte. Man måste även förut-

sätta, att märkningen skulle komma att utföras olika, vilket jämväl skulle öka osäkerhetstillståndet.

Stockholms speditörförening har framhållit, att det framställda förslaget — vad anginge exportgodset — för Sveriges del icke torde medföra nämnvärda förändringar utöver nu tillämpad praxis vid försändning av tyngre kollin, som i regel sedan flera år tillbaka brukade förses med stämpel om såväl brutto- som nettovikt. Även om tyngre godssändningar som regel åtföljdes av utförliga specifikationer, däri vikterna funnes angivna, skulle givetvis ett konsekvent genomfört märkningstvång vara till gagn vid omlastning.

Speditörföreningen har därför uttalat sin anslutning till konventionsförslaget, under förutsättning att detsamma genomförande icke gjordes särskilt betungande för exportörerna.

För egen del har *kommerskollegium* därefter anfört:

Kollegium vore av den uppfattningen, att en internationell viktmärkningsskyldighet beträffande tyngre gods — främst maskingods — som transporterades å fartyg av olika slag, kunde vara av värde såväl ur arbetarskyddssynpunkt som vid lastning och lossning. Emot principen om sådan viktmärkningsskyldighet hade heller inga gensagor blivit resta. Ehuru en viktgräns av 1,500 kg. måhända kunnat vara tillräcklig, ville kollegium dock ej framställa invändning mot att gränsen nedsattes till 1,000 kg., särskilt som ingen av de hörda organisationerna haft något att erinra mot sistnämnda viktgräns.

De invändningar mot konventionen, som i vissa av de i ärendet avgivna yttrandena anförts, riktade sig främst mot omfattningen och den praktiska tillämpningen av den ifrågasatta konventionen.

Vidkommande först frågan rörande omfattningen av anslutningen till en eventuell konvention av ifrågavarande slag, torde från svensk sida böra uppställas såsom villkor för biträdande av konventionen, att samtliga de stater, från vilka Sverige i nämnvärda omfattning importerade märkningspliktig gods, jämväl biträdde densamma — givetvis oberoende av huruvida de vore medlemmar i internationella arbetsorganisationen eller ej.

Den interna lagstiftning, som ett biträdande av konventionen nödvändiggjorde för Sveriges del, torde, i händelse av ratifikation, böra bliva föremål för särskild utredning, varför kollegium icke torde äga anledning att nu närmare ingå på spörsmål rörande dylig lagstiftnings utformning. Även utan en närmare utredning därutinnan torde dock kunna fastslås, att icke obetydliga svårigheter torde komma att föreligga för genomförande av en effektiv lagstiftning på området. Olika åsikter kunde göra sig gällande rörande vem viktmärkningsskyldigheten skulle åvila, den ursprungliga svenska avsändaren (tillverkaren, varuvägaren) eller avlastaren, eller eventuellt någon annan. Därest godset ursprungligen avsänts från utlandet, kunde givetvis, exempelvis i händelse av skada vid lossning i svensk hamn på grund av uraktläten eller felaktig märkning, svårigheter uppstå beträffande utkrävande av ansvar härför.

Att för utövande av kontroll över viktmärkningens behöriga fullgörande tillskapa särskilda organ eller eljes vidtaga särskilda åtgärder syntes kollegium möta betänkligheter och vara ägnat att föranleda kostnader, som kunde bliwa större, än behövet rimligen krävde. Bland annat borde i detta sammanhang bemärkas, att tullverket ej såsom regel toge någon befattning med importgods, förr än detsamma avlastats.

Konventionsförslagets medgivande åt den interna lagstiftningen att i undantagsfall medgiva märkning med endast approximativ vikt borde ej giva anledning till erinran, då därigenom ej medgåves något undantag från märknings-

tvåget i och för sig utan endast ett av särskilda undantagsförhållanden betingat angivande av approximativ i stället för exakt vikt.

Kommerskollegium hade icke något att erinra mot att det föreliggande konventionsförslaget vunne tillslutning för Sveriges del, under förutsättning att ratifikation av konventionen från svensk sida ej skedde, med mindre densamma dessförinnan hade ratificerats eller samtidigt ratificerades av övriga Östersjöstater, samtliga stater vid Nordsjön samt Frankrike, Spanien, Italien och Amerikas förenta stater.

Departements-
chefen.

De ifrågasatta konventionsbestämmelserna torde, såsom i flertalet av de avgivna yttrandena anförlts, kunna vara av viss betydelse för arbetarnas skyddande mot olycksfall. Bestämmelsernas genomförande skulle, enligt vad utredningen givit vid handen, sannolikt icke heller medföra större olägenheter för trafiken. I och för sig synes det därför önskvärt, att dessa bestämmelser bliva gällande i vårt land. För att konventionen skulle få någon större betydelse för vårt lands vidkommande fordras emellertid, såsom kommerskollegium erinrat, att de stater, med vilka Sverige har livligare handelsutbyte, ävenledes skrida till ratifikation, en förutsättning, som ännu ej föreligger. Såsom socialpolitiska delegationen anfört, förefinnes vidare ännu icke tillräcklig utredning i den i vissa hänseenden svåra frågan rörande innehållet i den lagstiftning, som måste bliva en följd av konventionens ratifikation. Under sådana förhållanden är jag för närvarande icke beredd att förorda, att konventionen ratificeras från svensk sida.

Rekomen-
dation an-
gående före-
byggande av
olycksfall i
arbete.¹⁾

I svar den 1 december 1928 i anledning av frågeformulär från internationella arbetsbyrån beträffande åtgärder från internationella arbetsorganisationens sida i spörsmålet angående förebyggande av olycksfall i arbete anförde svenska regeringen — även i denna del efter visst samråd med representanter för övriga nordiska stater — i principfrågan i huvudsak följande.

Med hänsyn till det i alla länder förekommande stora antalet olycksfall i arbete samt de svåra lidanden för arbetarna och den tunga ekonomiska belastning för produktionen, som därav föranleddes, måste det anses väl motiverat, att internationella arbetskonferensen antoge en rekommendation, som gav uttryck åt en moralisk skyldighet ej blott för arbetsgivare och arbetare utan även för regeringarna och allmänheten att bemöda sig att med alla medel och med alla krafter strida för förebyggande av olycksfall i arbete. Beträffande rekommendationens omfattning kunde man tveka om lämpligheten av att låta rekommendationen utan åtskillnad avse alla möjliga åtgärder till förebyggande av olycksfall i arbete. Samhällets ingripande på detta område vore åtminstone i flertalet industriländer av ganska gammalt datum, och principerna för detta ingripande syntes numera i stort sett hava kommit till ett så allmänt erkännande och förverkligande, att deras framhållande från internationella arbetsorganisationens sida kunde synas mindre påkallat. Dessutom syntes det icke vara uteslutet, att deras angivande i rekommendationen kunde vara ägnat att i viss mån undanskymma och minska intresset för de nyare åtgärder på området, som till väsentlig del sammanfattades under beteckningen safety-first-rörelsen och som tillika upptagits i rekommendationen. De åsyftade, allmänt tillämpade principerna borde givetvis fortfarande uppriätthållas och utvecklas, men med hänsyn till den på många håll stag-

¹⁾ Svensk översättning, se sid. 74.

rande eller till och med ökande olycksfallsfrekvensen syntes det vara angeläget att utan dröjsmål även få till stånd en omfattande och rationell tillämpning av dessa nyare åtgärder, vilka av en del erfarenheter att döma ingåve förhoppningar om en betydande effektivitet. Rekommendationen borde alltså antingen begränsas till dessa nyare åtgärder eller också borde dessa betonas och närmare belysas.

Det skulle föra för långt att redogöra för svenska regeringens svar på alla de punkter, i vilka frågor framställts från arbetsbyrån. Jag torde emeller-tid senare få anledning att i största korthet redogöra för innebördens av svaret i vissa av dessa punkter.

På grundval av de olika regeringarnas svar på omförmälda frågeformulär utarbetades inom arbetsbyrån en rapport i ämnet¹⁾. Över den rekommendation, som sedermera antogs av konferensen och som nu föreligger till behandling, inhämtades utlåtanden från socialstyrelsen, kommerskollegium och delegationen för det internationella socialpolitiska samarbetet ävensom, med hänsyn till vissa i rekommendationen berörda frågor, från riksförssäkringsanstalten och skolöverstyrelsen.

Jag anhåller nu att få lämna en redogörelse för vad sålunda infordrade utlåtanden innehålla rörande olika i rekommendationen behandlade frågor.

Vad först angår *rekommendationen i allmänhet*, har *socialstyrelsen* hänvisat till skrivelse från styrelsen den 13 oktober 1928 till nyssnämnda delegation, i vilken skrivelse socialstyrelsen upplyst, att antalet anmälda olycksfall i arbete inom landet år 1925 uppgått till nära 70,000 och att kostnaderna för lagstadgad ersättning i anledning av dessa olycksfall sannolikt belöpte sig till sammanlagt omkring 20,000,000 kronor om året. Därefter har styrelsen anfört bland annat följande.

Vid bedömande av olycksfallskostnaderna borde även beaktas den materiella skada, som ofta vore förknippad med ett olycksfall, det avbrott i arbetet i större eller mindre utsträckning med åtföljande produktionsminskning, som ej sällan inträffade, m. m. Med hänsyn till de stora ekonomiska värden, som ginge till spillo genom olycksfallen, och allt det mänskliga lidande, som vore oskiljaktigt förbundet med dessa, syntes tvekan icke på något håll kunna råda om angelägenheten av att de mest allvarliga ansträngningar gjordes för att avsevärt och varaktigt reducera olycksfallens antal och omfattning. Det anmälda antalet olycksfall hade under de senaste åren oavbrutet varit i stigande. Visserligen syntes detta förhållande till övervägande del bero på att anmälningsplikten under årens lopp blivit allt mera allmänt iakttagen. Likväl torde förhållandet böra till en del tillskrivas den alltjämt fortgående industrialiseringen, den städse tilltagande användningen av maskinella hjälpmedel på alla områden samt den ökade arbetstakten. Detta vore i sin mån ägnat att ytterligare understryka nödvändigheten och vikten av en effektiv verksamhet till förebyggande av olycksfallen i arbete. Socialstyrelsen hade därför ansett, att en rekommendation i ämnet borde antagas.

Jämvälv *kommerskollegium* har hänvisat till vad kollegium yttrat i skrivelse — den 22 september 1928 — till den socialpolitiska delegationen. I denna skrivelse hade anförts bland annat följande.

¹⁾ Rapport sur la prévention des accidents du travail; Genève, Bureau International du Travail, 1929.

Den moraliska skyldigheten, som åläge såväl de direkt berörda parterna, arbetare och arbetsgivare, som statens övervakande organ att på allt sätt bemöda sig om att förebygga olycksfall i arbetet, vore numera allmänt erkänd i alla civiliserade länder. Allmänhetens intresse för åtgärder i sådant syfte vidmakthölles även i regel genom pressens meddelanden om inträffade olycksfall. I den mån en rekommendation av internationella arbetskonferensen kunde vara ägnad att ytterligare understryka vikten av strävandena i sålunda avsedd riktning, vore detta givetvis önskvärt. Från de länders sida, vilka redan genomfört en någorlunda tillfredsställande lagstiftning om arbetskydd, syntes ett visst intresse förefinnas, även ur rent egoistisk synpunkt, att likartade bestämmelser vunne tillämpning på andra håll och särskilt beträffande länder, vilka i industriellt hänseende vore att anse såsom konkurrenter. En industriell verksamhet, bedriven utan alla restriktioner med hänsyn till yrkesfara och risker för olycksfall, kunde nämligen på sätt och vis av företag, vilka själva tillbörlijen iakttoge dylika hänsyn, betraktas såsom en slags form av illojal konkurrens.

I sitt förevarande utlåtande har kollegium därefter anfört i huvudsak följande.

Rekommendationen vore i sin avfattning så allmänt hållen och berörde i övrigt så speciellt yrkesinspektionens verksamhetsområde, att kollegium saknade anledning att, utöver vad redan anförts, ingå på någon närmare behandling av flertalet punkter däri. I den mån ett iaktagande av rekommendationens anvisningar kunde bidraga till genomförandet av åtgärder, ägnade att minska olycksfallsfrekvensen, måste detta — aldeles oavsett andra synpunkter, som talade härför — anses ligga i industriens eget välförstådda intresse.

Delegationen för det internationella socialpolitiska samarbetet har anfört följande.

I stort sett syntes rekommendationen, vars slutgiltiga avfattning i avsevärd mån överensstämde med den svenska regeringens svar å arbetsbyråns frågeformulär i ämnet, kunna anses tillfredsställande och väl ägnad att främja strävandena för tillgodoseendet av arbetets säkerhet. Den innehölle ej särdeles mycket av beskaffenhet att beröra lagstiftningen på området utan vore väsentligen inriktad på att genom en del nyare idéer och anordningar praktiskt möjliggöra en mer intensiv och verksam kamp för nämnda ändamål. Om den än icke kunde förväntas omedelbart framkalla några större reformer, torde den sannolikt bliva ett värdefullt stöd för utvecklingen på området. Vad särskilt anginge svenska förhållanden överensstämde rekommendationen i mycket med principer och tillvägagångssätt, som redan vore godtagna hos oss, men den företedde också en del olikheter, synnerligast däri att vissa av de förordade åtgärderna endast mer eller mindre ofullkomligt vore genomförda hos oss.

I annat sammanhang har delegationen vidare anfört:

Rekommendationen innehölle ett flertal hemställanden, vilka mer eller mindre saknade motsvarighet i våra förhållanden men vilkas förverkligande skulle vara ägnat att i avsevärd mån förbättra arbetets säkerhet. Delegationen ansåge sig emellertid icke kunna framlägga några utformade, direkta förslag till åtgärder i anledning av rekommendationen, utan torde detta lämpligen böra få ankomma på de myndigheter och andra institutioner, vilkas uppgifter närmast berördes av respektive hemställanden. I enlighet härmed ville delegationen föreslå, att rekommendationen måtte beaktas vid den fortsatta revisionen av arbetskyddslagen även som att den för känne-

dom och vederbörligt beaktande måtte överlämnas till vederbörande myndigheter och enskilda sammanslutningar.

Endast ett fatal förslag i rekommendationen stode i strid med den svenska arbetarskyddslagens regler. I övervägande mån vore emellertid dessa regler förenliga med principerna för nämnda lagstiftning och förtjänade möjligen beaktande vid dennas fortsatta revision. Den i punkt 18 av rekommendationen upptagna regeln stredem emellertid, om med »andra organ för kontroll» etc. endast avsåges lokala dylika, mot en av de viktigare av nyss åsyftade principer och syntes icke böra giva upphov åt någon lagstiftningsåtgärd. För det fall att innebördens av punkt 15 vore att förstå såsom ett förordande av en detaljerad lagstadgad reglering rörande arbets säkerhet, gällde det samma beträffande denna punkt.

Rekommendationens innehåll omfattar *fyra delar*. Jag ämnar nu till behandling upptaga dessa var för sig.

Den första delen handlar om undersökning av orsakerna till olycksfall samt av de härvid inverkande faktorerna, varjämte behandlas frågan om utarbetande av statistik över olycksfall och delgivning därav åt internationella arbetsbyrån med tanke på det framtida utarbetandet av ett konventionsförslag i ämnet. Sålunda förordas bland annat en mera ingående och specialiserad statistik rörande olycksfallen i arbete, anordnad efter såvitt möjligt internationellt enhetliga grunder, samt metodiska undersökningar på området, utförda av officiella institutioner med eventuellt biträde av institutioner, upprättade av de särskilda industrigrenarna, och under medverkan av arbetsgivar- och arbetarorganisationer, vederbörande inspekionsmyndigheter samt tekniska föreningar och anstalter för olycksfallsförsäkring. Vidare hemställes, att nu åsyftade undersökningar måtte utsträckas till att jämväl beakta arbetarnas fysiska, fysiologiska och psykologiska förhållanden även som att medlemsstaterna måtte uppmuntra vetenskapliga undersökningar rörande metoderna för yrkesrådgivning och yrkesval. Staterna uppmanas även att ombesörja utgivande av monografier rörande orsakerna till olycksfall och dessas förebyggande inom vissa industrier eller industrigrenar eller vid vissa arbeten samt att delgiva internationella arbetsbyrån resultaten av verkställda utredningar.

I dessa hänseenden innehöll den *svenska regeringens svar* på frågeformuläret, att det visserligen icke i allmänhet men i avseende å särskilda sysselsättningar eller hjälpmedel kunde finnas önskvärt att få till stånd undersökningar till utfinnande av bästa möjliga skyddsmedel. Vidare anfördes, att en noggrann och lämpligt anordnad statistik vore av stor betydelse för olycksriskernas bestämmande och motverkande. En strävan mot en internationell enhetlighet i statistiken måste därför anses påkallad.

Socialstyrelsen har i samma sak anfört i huvudsak följande.

Det vore givetvis av största vikt, att vid undersökningar rörande olycksfallens orsaker hänsyn toges till fysiska och psykologiska omständigheter beträffande arbetarna. Dylika undersökningar krävde emellertid en betydande apparat, och i vårt land hade man hittills väsentligen sökt tillgodogöra sig de resultat på området, som vunnits utomlands. Givetvis vore det önskvärt, att dylika undersökningar bedrevs under samverkan med förefintliga tekniska institutioner, representanter för arbetsgivare och arbetare samt intresserade

försäkringsinrättningar. Beträffande olycksfallsstatistiken vore en djupgående specialisering ofrånkomlig, därest den skulle kunna bliva till verklig nytta för skyddsarbetet. En sådan statistik funnes icke i vårt land, men det vore synnerligen angeläget, att den komme till stånd.

Några med stöd från det allmänna bedrivna vetenskapliga forskningarna rörande de bästa metoderna för yrkesrådgivning och yrkesval förekomme icke hos oss. Inom ingenjörsvetenskapsakademien följde man emellertid vad som skedde utomlands på det arbetsvetenskapliga forskningsområdet i allmänhet och uppmärksammade därvid även undersökningarna rörande yrkesrådgivning och yrkesval. De väsentliga resultaten av dessa forskningar beaktades även av socialstyrelsen. Någon härutöver syftande åtgärd syntes för närvarande icke påkallad. I detta sammanhang har socialstyrelsen även erinrat om att 1928 års riksdag på därom av Kungl. Maj:t gjord framställning medgivit, att anslaget till den offentliga arbetsförmedlingen i riket finge till viss del användas till understödjande av sådana anordningar vid arbetsförmedlingsanstalterna, som vidtagits för underlättande av yrkesval och anvisande av arbete åt ungdom (kungörelse den 8 juni 1928 nr 193). Rörande de praktiska anordningarna för genomförande av detta statsmakternas beslut hade socialstyrelsen och skolöverstyrelsen i april 1929 avlätit en detaljerad cirkulärskrivelse till skolmyndigheter och arbetsförmedlingsanstalter. Det vore för tidigt att nu yttra sig om resultatet av dessa åtgärder. Med all sannolikhet komme det emellertid att visa sig önskvärt att ytterligare utveckla den verksamhet, som sálunda försöksvis påbörjats.

Kommerskollegium har även i denna del hänvisat till yttrande av den 22 september 1928, däri kollegium anfört bland annat följande.

Här avsedda åtgärder ankomme för vårt lands del på den statliga yrkesinspektionens organ. I den mån dessa kunde för bearbetande av vissa vare sig generella eller mera speciella yrkesfareproblem lämpligen söka samverkan med andra statliga eller statsunderstödda myndigheter och institutioner eller med industrisammanslutningar, vore även detta givetvis önskvärt och till gagn för saken. Då arbetet på nedbringande av olycksfallsfrekvensen i väsentlig mån måste bygga på erfarenhetsrön från inträffade olycksfall och häröver förd statistik, måste alla rimliga åtgärder, vilka möjliggjorde eller underlättade olycksfallsstatistikens internationalisering med hänsyn till dess uppställning m. m., anses önskvärda.

Riksförsäkringsanstalten har i sitt yttrande redogjort för det sätt, varpå den svenska olycksfallsstatistiken bearbetas, och därefter anfört, att anstalten ansåge, att ytterligare åtgärder för säkerställande av insamlandet och användningen av upplysningar i de hänseenden, som angåves under förevarande punkt, icke, såvitt vårt land anginge, vore av behovet påkallade. Beträffande åter de anbefallda metodiska undersökningarna torde sådana, utöver vad som ingingo i riksförsäkringsanstaltens statistik, hittills ej hava förekommit. Då dylika särskilda undersökningar givetvis kunde vara ägnade att ytterligare belysa hithörande förhållanden, hade riksförsäkringsanstalten intet att erinra mot rekommendationen i denna del. Undersökningar rörande de mänskliga faktorernas inverkan på olycksfallens frekvens och svårighetsgrad ingingo icke i riksförsäkringsanstaltens statistik och torde ej heller vara möjliga att åvägabringa på grundval av det material, som stode anstalten till buds. Därest emellertid sådana särskilda undersökningar, som nyss omförmälades, skulle komma till stånd, torde därvid uppmärksamhet böra ägnas jämväl åt nyssnämnda faktorers inverkan.

Vad anginge spörsmålet om fastställande av enhetliga grunder för olycks-

fallsstatistiken, vilka såvitt möjligt skulle medgiva ett komparativt studium av de olika ländernas statistik, ansåge riksörsäkringsanstalten önskvärt, att kontakt upprätthölls med internationella arbetsbyrån i ifrågavarande syfte. Anstalten erinrade, att vissa frågor rörande nämnda statistik varit föremål för behandling vid den socialstatistiska konferensen i Genève år 1923 samt att riksörsäkringsanstalten den 5 januari 1925 till socialstyrelsen avgivit infordrat yttrande i anledning av de vid konferensen i ämnet fattade beslut.

Skolöverstyrelsen har i sitt yttrande erinrat om ett tidigare framlagt förslag rörande inrättande av ett statligt psykotekniskt institut i Sverige, med vilket förslag i främsta rummet avsetts att man jämväl i vårt land skulle kunna upptaga studier av den nya riktning inom den tillämpade psykologiens vetenskap, genom vilken det förväntades bliva möjligt att på ett mera exakt sätt göra ett lämpligt urval bland människomaterialet för olika arbetsuppgifter. Ifrågavarande framställning hade emellertid icke föranlett någon Kungl. Maj:ts åtgärd.

Delegationen för det internationella socialpolitiska samarbetet har anfört:

Det syntes ej kunna förnekas, att förhållandena i Sverige i förevarande avseenden knappast motsvarade rekommendationens önskemål. Vårt lands statistik över olycksfallen i arbete torde sälunda ej kunna anses fylla de krav, som rekommendationen uppställde och som mycket väl stämde med vad regeringen yttrat i ämnet i sitt svar å arbetsbyråns frågeformulär. Någon avsevärd metodisk forskningsverksamhet rörande olycksfallsriskerna och deras motverkande utövades ej här i landet, och något statligt initiativ till främjande av undersökningar rörande de »mänskliga faktorernas» betydelse för olycksfallsfrekvensen eller rörande metoderna för yrkesrådgivning och yrkesval hade, såvitt delegationen hade sig bekant, ej heller förekommit. Visserligen vore den vetenskapliga forskningen icke av samma betydelse för främjandet av arbetets säkerhet som av dess sundhet, och givetvis kunde ej Sverige på ifrågavarande område tävla med de stora industriländerna, men beaktansvärda resultat skulle sannolikt kunna ernås, om myndigheter och andra institutioner, vilkas uppgifter eller verksamhet gjorde dem ägnade därfor, bereddes erforderliga medel för bedrivande av en mer effektiv verksamhet för tillgodoseende av här åsyftade ändamål.

Den andra delen av rekommendationen behandlar olika metoder för samverkan mellan de i säkerhetsfrågan intresserade parterna — yrkesinspektörer, arbetsgivare och arbetare — liksom olika sidor av safety-first-rörelsen, såsom inrättandet av säkerhetsorgan inom företagen samt väckande av arbetarnas intresse för saken. Betydelsen av undervisning i ämnet såväl för arbetarna själva som för ungdomen i allmänhet framhålls också, liksom även vikten av den första hjälpen vid olycksfall och anordnandet av ambulanstjänst. I fråga om åtgärder för ökad spridning och förbättrat beaktande av kunskaperna om skydd mot olycksfall i arbete förordar rekommendationen bl. a. upptagande av undervisning däri i olika slag av undervisningsanstalter, upprättande av permanenta arbetarskyddsutställningar med rådgivnings- och upplysningsverksamhet, spridning av lämpliga publikationer samt anordnande av kurser och filmframställningar på området även som besök vid industriella företag.

Svenska regeringen hade i dessa delar svarat, att ett fortgående systematiskt samarbete mellan alla intresserade parter måste anses vara av den

allra största betydelse för ett framgångsrikt bekämpande av olycksfallen i arbete. Av särskild vikt vore måhända ett dylikt samarbete mellan arbetsgivare och arbetare, vilket också av safety-first-rörelsen syntes tillmätas en grundläggande betydelse. Önskvärdheten av ifrågavarande samarbete borde starkt betonas i rekommendationen. Ett väsentligt mål för nyssnämnda rörelse vore att väcka och underhålla intresse för angelägenheter rörande arbetsskyddet.

Socialstyrelsens yttrande innehåller i denna del följande.

Ett väl utvecklat samarbete mellan samtliga intresserade parter och särskilt mellan arbetsgivare och arbetare måste anses vara av den allra största betydelse för ett framgångsrikt arbete till bekämpande av olycksfallen i arbete. Det kunde i detta sammanhang erinras, att arbetsfredsdelegationen i sin den 27 september 1929 avgivna rapport oförbehållsamt uttalat sig för ett organiserat samarbete mellan arbetsgivare och arbetare till befrämjande av arbets säkerhet. Periodiska konferenser, avseende särskilda industrier eller industrigrenar, mellan yrkesinspektionen samt arbetsgivarnas och arbetarnas representativa organisationer, hade hittills icke hållits i vårt land. Utan tvivel skulle emellertid dylika konferenser kunna vara till stor nytta för verksamheten till förebyggande av olycksfall i arbete. För ernäende av bästa möjliga utbyte av dem vore det emellertid önskvärt, att erforderlig statistik rörande olika industrigrenar upprättades. Nödiga åtgärder i sådant syfte syntes därför böra vidtagas. Säkerhetsorganisation vid enskilda företag syntes hos oss förekomma i jämförelsevis ringa omfattning men torde få anses som ett av de allra viktigaste medlen i arbetet till förebyggande av olycksfall inom industrien. En samverkan i angivna syfte mellan arbetsgivare och arbetare och mellan dessa och vederbörande statsorgan samt övriga intresserade parter borde därför på allt sätt främjas.

Önskemålet att arbetsorganisationens medlemmar skulle vinnlägga sig om att på olika sätt väcka arbetarnas intresse för och vinna deras medverkan vid arbetet till förhindrande av olycksfall vore givetvis beaktansvärt. Förhållandeviis litet gjordes emellertid i vårt land i angivna avseende.

Vad i rekommendationen uttalades rörande arbetarnas fostran i fråga om förebyggande av olycksfall genom arbetsgivarna samt arbetarnas organisationer kunde icke lämpligen av staten befrämjas på annan än frivillighetens väg och närmast då, på sätt hittills skett, genom av yrkesinspektionen och dess chefsmyndighet bedriven upplysnings- och propagandaverksamhet.

Vad angår skolväsendet vore önskemålen i viss mån redan beaktade, men det syntes med hänsyn till ämnets vikt angeläget, att desamma ytterligare tillgodosåges särskilt i fråga om anstalter för teknisk eller därmed likartad yrkesutbildning.

Kommerskollegium har även i denna del hänvisat till sitt yttrande av den 22 september 1928, däri kollegium anfört bland annat följande.

Allt avseende borde givetvis fästas vid de moderna vetenskapliga undersökningarna på hithörande områden, exempelvis rörande trötthetsmomentets inflytande på olycksfallsfrekvensen, inverkan av en mer eller mindre effektiv belysning, de psykotekniska undersökningsmetodernas tillämplighet i nu berörda syften o. s. v. Resultaten av sådana undersökningar borde på lämpligt sätt under medverkan av de statliga tillsynningsorganen bringas till de intresserade parternas kännedom. Kollegium hade tidigare uttalat sig för samverkan under lämpliga former mellan arbetsgivare och arbetare för nedbringande av olycksfallsrisken såsom ett av de områden, där den s. k. industri-

ella demokratién, genomförd på frivillighetens grund, kunde hava sitt särskilda berättigande.

Riksförsäkringsanstalten har i sitt yttrande redogjort för den verksamhet till skyddsteknisk upplysning och undervisning, som utfördes av den med statsmedel understödda föreningen för arbetarskydd, samt framhållit, att syftemålet med rekommendationen i förevarande del för vårt lands vidkommande bäst torde främjas genom en vidare utveckling av nämnda förenings verksamhet.

Vidare har anstalten understrukit, att en redan i ungdomen påbörjad uppfostran till aktgivande på arbetets faror och intresse för deras förebyggande vore av synnerligen stor betydelse. Det syntes vara i hög grad önskvärt, att arbetet på en dylig uppfostran fortsattes och ytterligare utvecklades.

Skolöverstyrelsen har erinrat om det av socialstyrelsen berörda beslutet av 1928 års riksdag om utvidgad användning av anslaget till den offentliga arbetsförmedlingen i riket. I detta hänseende har skolöverstyrelsen uttalat, att styrelsen vägade hoppas, att de vidtagna åtgärderna småningom skulle utvecklas och komma att främja det syfte, som avsåges med rekommendationens uttalande i frågan.

Vad angår spörsmålet om ökad upplysning i arbetarskyddsfrågor har skolöverstyrelsen därefter redogjort för den behandling, som ägnades dessa eller närliggande ämnen i följande slag av läroanstalter, nämligen folkskolor, fortsattningsskolor, allmänna läroverk, kommunala flickskolor, anstalter för yrkesundervisning, lärlingsskolor och handelsgymnasier. Härefter har skolöverstyrelsen anfört, att av det sälunda anfördta syntes hava framgått, att de i rekommendationen angivna önskemålen i avseende å skolundervisningen för Sveriges vidkommende redan vore i det väsentliga beaktade. Däremot hade önskemålet om psykotekniska lämplighetsprövningar till ledning för yrkesvalet ännu icke blivit så tillgodosett i Sverige, som det syntes förtjäna.

Det av delegationen för det internationella socialpolitiska samarbetet avgivna yttrandet innehåller i denna del följande.

Åtgärderna i Sverige för spridande av kunskaper rörande skydd mot olycksfall i arbete syntes ej kunna anses särdeles tillfredsställande. Ämnet vore icke synnerligen beaktat vid den tekniska undervisningen, och av arbetarskyddsutställningar funnes endast den ganska obetydliga, i Stockholm av föreningen för arbetarskydd anordnade. Övriga i rekommendationen angivna sätt för tillgodoseende av nu ifrågavarande syfte torde endast sporadiskt komma till tillämpning. Även beträffande åtgärderna på förevarande område torde det gälla, att rekommendationens förverkligande väsentligen vore en anslagsfråga. Särskilt ville delegationen framhålla önskvärdheten av att tanken på arbetarskyddsutställningar kunde förverkligas på ett mer tillfredsställande sätt och i vidsträcktare omfattning än för närvarande. Vad angår de förslag i rekommendationen, som avsåge att främja syftet att få till stånd samarbete eller stärka befintligt sadant mellan alla parter och institutioner, i främsta rummet vederbörande arbetsgivare och arbetare samt deras organisationer, vilka strävandena till ökad säkerhet i arbetet kunde angå, utgjorde denna samarbetsstanke en av de bärande principerna inom safety-first-rörelsen. Denna tanke vore visserligen numera i Sverige icke främmande för nyss åsyftade parter och institutioner, men önskligt skulle otvivelaktigt vara, att densamma komme till ökat beaktande. Ett medel härför vore stärkt propaganda för nyssnämnda rörelse genom yrkesinspektionen och föreningen för arbetarskydd, vilka båda i någon mån redan utövat sadan. Mahända skulle det även vara lämpligt att göra den för fullföljande av arbetsfredsdelegationens verksamhet tillsatta kommittén uppmärksam på ifrågavarande förhallanden.

Den tredje delen av rekommendationen rör sig om de lagbestämmelser, som böra antagas för tryggande av en tillfredsställande grad av säkerhet. Det förordas bland annat, att i allmänhet planer för uppförande eller omändring av industriella anläggningar underställas granskning av kompetent myndighet för konstaterande, huruvida planerna motsvara säkerhetsföreskrifterna. Därjämte förordas i punkt 18, att, i den mån de olika ländernas administrativa och judiciella organisation det medgiver, yrkesinspektörer eller andra kompetenta personer skola äga befogenhet att föreskriva enskilda arbetsgivare vad de hava att göra för att iakttaga sina skyldigheter, dock med rätt för dem att vädja till överordnad myndighet eller hänskjuta saken till skiljedom. Vidare förordas stadgande om skyldighet för arbetarna att på riktigt sätt använda samt förbud mot att avlägsna föreskrivna skyddsanordningar även som införande av föreskrifter om medverkan från arbetarna för tryggande av säkerhetsföreskrifternas tillämpning.

Svenska regeringens svar innehöll i förstnämnda hänseende, att ett åläggande för arbetsgivarna att underställa yrkesinspektionen planerna för ny- eller ombyggnad av industriella anläggningar givetvis i och för sig vore mycket önskvärt och ägnat att förekomma fel, som sedermera icke kunde avhjälpas. En dylik granskning hade emellertid betydelse framför allt i hygieniskt avseende, i det att själva byggnadsplanerna beträffande olycksfallsrisken i regel spelade en liten roll, utom i vad anginge utrymningsmöjligheterna vid eldsvåda. Det ifrågasatta åläggandet skulle emellertid onekligen i många fall verka omotiverat besvärande och leda till försening av byggnadsarbetet. För yrkesinspektionen skulle ett dylikt åläggande av mera generell giltighet medföra mycket betungande arbete, och yrkesinspektionens organ skulle i viss mån betagas möjligheten att efteråt påkalla åtgärder.

Vad angår frågan om rätt för yrkesinspektörerna att med bindande verkan meddela föreskrifter, anfördes i svaret, att den svenska lagens regler, jämlikt vilka yrkesinspektörerna endast hade att meddela råd och anvisningar, under det att det ankomme på högre myndighet att meddela bindande föreskrifter, befunnits mycket lämpliga för bevarande av ett gott förhållande mellan arbetsgivare och inspekitionsorgan samt fungerat mycket tillfredsställande. Det funnes således icke anledning att förorda andra regler än de här gällande.

Arbetarnas deltagande i verksamheten för förebyggande av olycksfall borde regleras genom lagbestämmelser. Till förverkligande härav förordades lagstiftning om arbetarrepresentation med ungefär den gestaltning och de uppgifter, som redan gällde för arbetarombuden enligt den svenska lagstiftningen. Arbetarna borde vidare genom lagstadganden åläggas att efterkomma gällande skyddsbestämmelser.

Innan jag redogör för yttrandena i denna del vill jag inskjuta att, bland annat på grund av detta svenska regeringens svar samt ingripande från de nordiska ländernas regeringsrepresentanter, rekommendationen erhöll det i förhållande till det frågeformuläret bifogade förslaget modifierade innehåll, som framgår av den nyss lämnade redogörelsen.

Socialstyrelsen har i frågan anfört:

Den svenska arbetarskyddslagstiftningen torde få anses trygga en tillfredsställande säkerhetsstandard. De i rekommendationen uppställda kraven på arbetsgivaren beträffande tillsyn över arbetets trygghet kunde även anses

på tillfyllestgörande sätt tillgodosedda av den svenska lagstiftningen. Enligt 26 § lagen om arbetarskydd vore vederbörande yrkesinspektör eller bergmästare skyldig att på begäran av arbetsgivare granska förslag till ny-, om- eller tillbyggnad. Denna bestämmelse syntes dock knappast motsvara vad i rekommendationen åsyftades. Detta skulle nog ären mot kunna anses bli fall, därest, som styrelsen tidigare ifrågasatt, en sådan ordning infördes, att vederbörande myndighet, som hade att lämna byggnadslov, före ärendets avgörande beredde yrkesinspektören eller bergmästaren tillfälle att avgiva yttrande.

Rekommendationens innehåll i punkt 18 vore ej fullt klart. För den händelse innebördens av rekommendationen skulle vara, att de lokala, inspekterande organen skulle äga meddela för arbetsgivaren bindande föreskrifter, syntes denna princip såsom stridande mot hos oss alltsedan yrkesinspektionens tillkomst gällande ordning, vilken i stort sett visat sig tillfredsställande, icke böra vinna beaktande i den svenska lagstiftningen.

Vad i övrigt anfördes i denna del av rekommendationen vore i allt väsentligt redan gällande i vårt land.

Kommerskollegium har i sitt utlätande hävvisat till sin skrivelse till socialpolitiska delegationen den 22 september 1928, däri anförlts följande.

Den ifrågasatta obligatoriska förhandsgranskningen ur synpunkten av minskning av risken för olycksfall förekomme för närvarande i ett flertal länder i fråga om vissa industrier, vilka ansåges forbundna med särskild risk, såsom sprängämnesindustrien och tillverkningen av eldfarliga oljor. Att utsträcka detta granskningstvång till industriella anläggningar i allmänhet syntes knappast kunna anses motiverat, då därigenom ett alltför besvärande band skulle läggas på den industriella företagsamheten utan någon garanti för motsvarande nytta. En sådan anordning torde även få anses innebära, att större krav ställdes på den statliga yrkesinspektionen, än som denna rimligtvis kunde anses böra motsvara.

Kollegium har därefter i sitt nu avgivna utlätande förklarat sig fortfarande vara av den uppfattningen, att en sådan mer eller mindre obligatorisk förhandsgranskning genom yrkesinspektionens organ ur risksynpunkt av industriella byggnadsplaner icke vore med hänsyn till förhållandena i vårt land lämplig eller önskvärd. För en industriell företagare, som önskade på förhand rädföra sig med yrkesinspektionen rörande anordningarna inom en planerad industriell anläggning i syfte att minska riskerna för olycksfall eller i övrigt förbättra villkoren för arbetets bedrivande, t. ex. ur hygienisk synpunkt, funnes ju enligt i Sverige gällande lag om arbetarskydd tillfälle att erhålla sådan förhandsprövning.

Riksförsäkringsanstalten har i fråga om inverkan av att arbetarna genom sitt handlingssätt bidragit till skadans vållande hävvisat till tidigare yttrande av innebörd, att enligt svensk lag ersättningen till den skadade finne skäligen nedräknas, därest »olycksfallet föranletts därav, att den skadade ej ställt sig till efterrättelse gällande anordning eller föreskrift om åtgärder för undvikande av olycksfall» och omständigheterna tillika varit »sådana, att han därigenom måste anses hava gjort sig skyldig till grov vårdslöshet». Dylik nedräkning finne även ske, när olycksfallet föranletts därav, att den skadade varit av starka drycker berusad.

Anstalten har tillagt, att stadgandet i fråga ansåges principiellt tillämpligt icke blott, då arbetaren överträtt en viss föreskrift av arbetsgivaren, t. ex. ett förbud att, under det att maskin vore i gång, pålägga rem eller företa smörjning, utan även då han utan giltigt skäl borttoge eller ändrade befintlig skyddsanordning, även om i sistnämnda fall något bestämt förbud mot en dylik åtgärd icke givits. Uttrycket »gällande anordning eller före-

skrift» ansåges innehära, att anordningen eller föreskriften skulle vara *vidmakthållen*. Där en viss lämnad föreskrift allmänt icke efterföljdes och detta kunde anses hava skett med arbetsledningens goda minne, tillämpades sålunda i regel icke nedsättning av ersättningarna, liksom icke heller i fall, där skyddsanordningar av arbetarna allmänt borttoges och rubbades, utan att detta föranledde anmärkning från arbetsledningen. Hithörande frågor måste emellertid bedömas från fall till fall.

Socialstyrelsen har i sist berörda fråga anfört:

Den allmänna princip, för vilken denna del av rekommendationen vore ett uttryck, syntes icke täckas av det allmänna stadgandet i 3 § i arbetarskyddslagen, att det åläge arbetarna att iakttaga tillbörlig försiktighet och jämvälv i övrigt låta sig angeläget vara att, i vad på dem ankomme, medverka till förekommande av olycksfall i arbetet — den enda bestämmelse i berörda lag, som kunde åberopas i förevarande sammanhang. Indirekt torde emellertid principen i viss mån kunna anses hava blivit beaktad i vår lagstiftning genom de av riksförsäkringsanstalten åberopade bestämmelserna i olycksfallsförsäkringslagen. Då otvivelaktigt vägande skäl kunde anföras för en tillämpning av principen i större omfattning än sålunda kunde anses äga rum, syntes frågan härom böra beaktas vid arbetarskyddslagens revision.

I den fjärde delen av rekommendationen hävisas till den roll, som vad beträffar säkerhetsfrågor spelas av inrätningar för olycksfallsförsäkring, och särskilt till de anordningar, enligt vilka vid försäkringspremiernas fastställande hänsyn tages till de åtgärder, som vid de olika företagen vidtagits för arbetarnas skydd.

I svenska regeringens svar hade anförts, att sättet för bestämmande av premierna för försäkring mot olycksfall i arbete otvivelaktigt kunde, om åt detta bestämmande ägnades tillbörlig omsorg med beaktande av omständigheterna i varje särskilt fall, hava en fördelaktig inverkan på arbetets säkerhet. Försäkringsanstalterna syntes böra, ej minst i eget intresse, medverka till förebyggande av olycksfall i arbete, vilket de lämpligen kunde göra bl. a. genom stödjande av forskningsarbetet på arbetarskyddets område och av safety-first-rörelsen.

Socialstyrelsen har i sitt yttrande förklarat sig anse önskemålet om försäkringspremiernas anpassning jämvälv efter riskerna i de särskilda företagen vara hos oss tillgodosett. Styrelsen har vidare understrukit vikten av försäkringsanstalternas medverkan och ansett, att Kungl. Maj:t lämpligen omedelbart kunde vidtaga den åtgärden, att exemplar av rekommendationen överlämnades till samtliga berörda försäkringsanstalter för beaktande särskilt i detta hänseende.

Riksförsäkringsanstalten har rörande denna del av rekommendationen framhållit följande.

- Enligt den svenska olycksfallsförsäkringslagen, 15 § första stycket, *skall avgift för försäkring »bestämmas till belopp, som med hänsyn till arbetets farlighet i allmänhet och till de särskilda förhållanden, under vilka det bedrives, efter försäkringstekniska grunder prövas vara erforderligt för beträckande av den risk, som försäkringen avser»*. Detta stadgande innehögre tydligent skyldighet för vederbörande försäkringsinrättning att vid bestämmande av premierna taga hänsyn till de åtgärder, som vid de särskilda företagen vidtagits till arbetarnas skyddande.

Härav framginge, att för vårt lands vidkommande några speciella åtgärder icke vore erforderliga i förevarande syfte.

Olycksfallsförsäkringsanstalternas medverkan vid arbetet för förebyggande av olycksfall vore enligt anstaltens åsikt av stor betydelse.

Vad särskilt anginge propaganda bland arbetsgivare, hade riksforesäkringsanstalten, i den mån förhållandena det medgivit, sökt att väcka arbetsgivarnas intresse för arbetet till förebyggande av olycksfall.

Den i förevarande rekommendation behandlade frågan är ur olika synpunkter av den allra största betydelse även för vårt land, där antalet olycksfall i arbete alltjämt är statt i kraftigt stigande. Detta har varit anledningen till att jag så pass utförtigt, som skett, redogjort för densamma och för de avgivna yttrandena. Av den sálunda lämnade redogörelsen framgår, att förevarande rekommendation innehåller ett mycket omfattande program för motverkande av olycksfall i arbete. Svenska regeringen hade i sitt svar å arbetsbyråns frågeformulär förordat, att man måtte begränsa sig till att i rekommendationen framhålla vikten av de mera moderna strävandena på området, framför allt den s. k. safety-first-rörelsen. Detta krav har endast delvis beaktats. Ehuru nyssnämnda rörelse i många hänseenden rönt behörigt — och i förhållande till det först utarbetade förslaget ökat — beaktande i rekommendationen, framlägges nämligen samtidigt ett flertal önskemål, som hos oss liksom i de flesta andra kulturländer sedan länge i huvudsak vunnit sin lösning. I vissa hänseenden föreslås därvid i rekommendationen en annan reglering än den, som i vårt land är gällande och i praktiken befunnits lämplig; i sådana delar bör tydlig rekommendationen icke föranleda någon åtgärd från svensk sida. Emellertid innehåller rekommendationen även i nu avsedda partier ett antal punkter, där, såsom framgått av de föregående redogörelserna för avgivna yttranden, en del återstår att göra i vårt land. Därvidlag bör tydlig rekommendationen noggrant hållas i ögonsikte vid det fortsatta arbetet på området. Sálunda har bland annat genom rekommendationen uppmärksamheten blivit fäst på vissa brister i vår olycksfallsstatistik, i våra metoder för undersökning av olycksfallens orsaker, i anordningarna för yrkesval på psykotekniska grunder och för undervisning om olycksfallsrisker, särskilt i vad angår arbetarskyddsutställningar. Det skall bliva mig angeläget att föranstalta därö, att dessa frågor hos vederbörande ämbetsverk ägnas fortsatt uppmärksamhet.

I anslutning till den uppfattning, som tidigare uttryckts av svenska regeringen, anser jag emellertid, att den största betydelsen av rekommendationen ligger i dess kraftiga och förbehållslösa förordande av sådana åtgärder, som innebära, att yrkesinspektionens organ även som arbetsgivare och arbetare skola i samförstånd och samverkan arbeta för avlägsnande av olycksfallsrisker och uppfostran till försiktighet. Den skada, som i vårt land är ligen vällas genom olycksfall i arbete, är mycket stor, och erfarenheten lärer hava visat, att man med hittillsvarande metoder för olycksfallsbegränsning knappast mäktat hålla jämna steg med riskökningen på grund av ökad arbetsintensitet, nya arbetsmetoder m. m. Safety-first-rörelsen åsyftar främst att för kampen mot olycksfallen mobilisera arbetarnas eget intresse och erfaren-

Departementschefen.

heter. Vad därutinnan kan göras är dels spridande av ökad upplysning, dels åstadkommande av samverkan från arbetarnas sida beträffande skyddsverksamheten. I båda hänseendena har man att i stor utsträckning lita till medverkan från arbetarnas egena organisationer. Med den växande förståelsen från arbetarsidan för samförståndssträvandena inom industrien torde man kunna påräkna en dylik medverkan. Såsom i olika sammanhang framhållits, är detta ett område, som alldelens särskilt ägnar sig för frivilligt samarbete inom industrien; saken har också varit föremål för den s. k. arbetsfredsdelegationens uppmärksamhet, såsom framgår av dess rapport och i det föregående anmärkts.

Emellertid böra tydligt jämväl staten och dess organ medverka, i den mån det är möjligt. Tillfälle till prövning härav beredes framför allt vid det fortsatta övervägandet av frågan om arbetarskyddslagens revision.

I detta sammanhang torde jag böra något uppehålla mig vid frågan om sådan revision. Det av socialstyrelsen år 1925 framlagda förslaget till reviderad arbetarskyddslag innehöll, jämte det att arbetstidsbestämmelserna inarbetats däri, en hel del nyheter både i materiellt och formellt hänseende. De sakliga ändringsförslagen innebörde framför allt, att lagstiftningen skulle utvidgas att allmänt omfatta även jordbruksnäringen, att föreskrifterna om arbetarombud vid industriella inrättningar för samråd med yrkesinspektionen skulle bliva obligatoriska, att vissa åldersgränser för minderåriga skulle höjas samt ändrade bestämmelser meddelas om minderårigas nattarbete även som att regler skulle införas om förbud mot försäljning av maskiner utan sådana skyddsanordningar, som föreskrivits för deras användande — det sista alltså samma fråga, som berörts i en av de nu föreliggande rekommendationerna.

Socialstyrelsens betänkande föranledde icke förslag till 1926 års riksdag men gjordes senare på föranstaltande av min närmaste företrädare i ämbetet till föremål för en genomgående överarbeitning inom socialdepartementet, varvid förslaget i sakligt hänseende på åtskilliga punkter modifierades. Arbetet fullföljdes emellertid icke därför, att förslag i ämnet framlades för riksdagen.

Då jag haft att taga ståndpunkt till denna fråga, har jag ansett mig icke kunna förorda, att socialstyrelsens förslag, ens i dess inom departementet jämkade form, lades till grund för framställning till riksdagen. Skälen här till hava framför allt varit följande. Vad angår reglernas utsträckande beträffande jordbruket har jag funnit den nuvarande tidpunkten icke vara lämplig för åtgärder, som skulle innehåra nya pålagor för denna näring. Ett försäljningsförbud för oskyddade maskiner skulle visserligen medföra ökad tryghet för säkerhetsföreskrifternas iakttagande men samtidigt innehåra en del praktiska olägenheter, på sätt jag i det följande torde få utveckla vid behandlingen av rekommendationen i ämnet. I fråga slutligen om de skärpta bestämmelserna rörande utseende av arbetarombud synes det berättigat att hysa tvekan om lämpligheten av att nu gå fram på lagstiftningens väg därutinnan. Detta är en punkt, där företagsledning och arbetare böra kunna mötas i förtroendefull samverkan, och genom åtgärder

på frivillighetens väg torde i längden mera stå att vinna än genom lagstadgat tvång.

Vad nu anförlts innebär emellertid givetvis icke, att jag skulle anse, att frågan om ändringar i arbetarskyddslagen bör avskrivas. Såsom redan antyttts, bör man i stället hava i sikte de möjligheter till förbättringar av olycksfallsskyddet, som genom författningsändringar av praktisk innehörd kunna vinnas. Mycket torde emellertid därvid kunna uträttas genom begagnande av de möjligheter till utfärdande av föreskrifter i administrativ väg, som lagstiftningen redan nu erbjuder Kungl. Maj:t och yrkesinspektionens chefsmyndighet.

I vissa i rekommendationen berörda hänseenden synas för övrigt åtgärder omedelbart vara möjliga, framför allt för att stärka intresset på olika håll för hithörande spörsmål. Viktigt är därvid att söka åstadkomma ett närmare samarbete mellan olycksfallsförsäkringsinrättningarna, yrkesinspektionen och företagens ledning. I sådant syfte har i årets statsverksproposition föreslagits anvisande av medel till bestridande av kostnader för besök å särskilda arbetsställen av representanter för riksförsäkringsanstalten i samband med vederbörande yrkesinspektör och arbetsgivare. Vad särskilt angår en hithörande fråga, där omedelbart ingripande vore önskvärt, nämligen utbyggande av yrkesinspektionen, är emellertid förhållandet, att en dylik utbygnad mycket nära sammanhänger med den ännu i viss mån svåvande frågan om inspektionens slutliga organisation och därmed i samband stående, svårlösta och vittutseende löneregleringsspörsmål.

Sammanfattningsvis vill jag alltså framhålla, att ehuru den nu behandlade rekommendationen icke synes böra eller kunna omedelbart medföra några mera genomgripande åtgärder från statsmakternas sida, densamma enligt mitt förmenande bör på olika håll bliva föremål för allvarlig uppmärksamhet i det fortsatta arbetet till olycksfallsriskernas minskning.

I rekommendationen angående ansvarigheten i fråga om säkerhetsanordningar å motordrivna maskiner¹⁾, hemställes, att medlemsstaterna måtte godtaga och tillämpa den principen, att det bör vara genom lag förbjudet att leverera eller installera motordrivna maskiner, som icke äro försedda med i lag föreskrivna skyddsanordningar. Rekommendationen skulle icke inverka på arbetsgivarnas skyldighet att tillse, att maskiner, som användas i deras företag, äro skyddade på sätt lagen föreskriver, utan avser endast att utgöra ett ytterligare medel för tryggande av att sådant skydd i verkligheten förefinnes.

I svenska regeringens svar på vederbörande frågeformulär från internationella arbetsbyrån — däri ifrågasattes en konvention i ämnet — anfördes, att den ifrågasatta lagstiftningsåtgärden ej lämpligen syntes kunna ifrågakomma i andra fall, än där en maskins anordning och utrustning i skyddsavseende vore fullständigt reglerade i lagstiftningsväg, något som i Sverige endast undantagsvis förekomme. Regeringen kunde således icke

Rekom-
menda-
tion
angående
ansvarighet
i fråga om
säkerhets-
anordningar
å motor-
drivna
maskiner.

¹⁾ Svensk översättning, se sid. 81.

förorda en konvention i ämnet utan allenast en rekommendation, begränsad så att den endast avsåge ansvarighet vid leverans eller installationer av sådana motordrivna maskiner, som icke motsvarade beträffande dem utfärdad special-lagstiftning.

Rörande denna rekommendation hava yttrandet infördrats från kommerskollegium, socialstyrelsen samt delegationen för det internationella social-politiska samarbetet.

Vid det av kommerskollegium avgivna yttrandet voro fogade utlätanden i frågan av industriförbundet och fullmäktige i järnkontoret.

Industriförbundet har i sitt utlätande upplyst om att svenska arbetsgivareföreningen, arbetsgivarnas ömsesidiga olycksfallsförsäkringsbolag och industriförbundet under våren 1929 tillsatt en särskild kommitté med uppdrag att undersöka orsakerna till den stegring av olycksfallsfrekvensen, som under de senare åren inträffat, samt att föreslå åtgärder för dess minskning. I samband med kommitténs arbete hade särskilt tillkallade sakkunniga gjort undersökningar rörande de nuvarande skyddsanordningarna inom industrien samt framkommit med förslag till förbättringar därutinna.

Denna kommitté hade ansett sig böra rekommendera åt industriföretagen att, då så lämpligen kunde ske, i leveranskontrakt angående nya maskiner inrycka bestämmelser rörande desammas förseende med sådana skyddsanordningar, som föreskrivits av yrkesinspektionen eller som eljest därutöver av företagen själva ansåges önskvärda. Detta kommitténs förslag stode således i full samklang med syftet med rekommendationen.

Industriförbundet har vidare anfört, att införandet av obligatoriska författningsbestämmelser i nu berörda syfte dock enligt industriförbundets mening vore olämpligt såsom medförande åtskilliga nackdelar. Vid tillverkning av en maskin på beställning läte saken visserligen ordna sig, enär köparen i så fall vore i tillfälle att precisera sina önskemål beträffande i lag föreskrivna eller eljest önskvärda skyddsåtgärder. Men i fråga om leverans av maskiner av standardtyp ställde sig saken helt annorlunda. Ändringar å eller speciella anordningar vid sådana maskiner mötte ofta svårigheter att få utförda genom tillverkaren, och de ställde sig i varje fall betydligt kostsammare, än om beställaren själv läte utföra desamma, varvid i övrigt nödig hänsyn till maskinens uppställning o. s. v. kunde tagas. Enhetliga föreskrifter i olika länder rörande skyddsåtgärder vore i varje fall en nödig förutsättning för att rekommendationen gäves praktisk tillämpning, då härigenom införandet av internationellt standardiserade typer möjliggjordes. För närvarande varierade dessa bestämmelser starkt, och det vore orimligt att begära, att tillverkarna skulle upplägga skilda typserier för olika länder, ofta nog mycket begränsade, anskaffningsbehov. Vissa, speciellt amerikanska tillverkare av standardmaskiner vägrade för övrigt att iakttaga av beställaren uppgivna, från standardtypen avvikande skyddsanordningar.

Med framhållande slutligen av att någon nämnvärd förbättring i skydds-hänseende, utöver den som för vårt lands vidkommande redan vunnes såsom ett resultat av yrkesinspektionens verksamhet, icke torde kunna uppnås medelst genomförande av rekommendationen, har industriförbundet ansett sig icke kunna förorda, att Sverige biträdde densamma.

Fullmäktige i järnkontoret hava framhållit, att några olägenheter här i landet icke försports av gällande bestämmelser, och att med den noggranna inspektion, som utövades av vår yrkesinspektion, det syntes vara tämligen uteslutet, att en maskin — även om den vid leveransen icke vore försedd

med erforderliga skyddsanordningar — toges i bruk utan att dylika skyddsanordningar anbragts. Då sålunda en tillämpning för vårt land av det ifrågavarande förslaget icke syntes påkallad eller behövlig, hava fullmäktige avstyrkt, att detsamma skulle föranleda någon lagstiftningsåtgärd i Sverige.

För egen del har *kommerskollegium* härefter anfört, att kollegium icke kunnat undgå att finna de anförda betänkligheterna mot att den antagna rekommendationen skulle föranleda några särskilda lagstiftningsåtgärder i angivet syfte i vårt land väl grundade. Även om ett obligatoriskt stadgande, varigenom leverans eller installation av motordrivna maskiner förbjödes, med mindre desamma vore försedda med här föreskrivna skyddsanordningar, kunde tänkas effektivt genomfört för inom landet tillverkade maskiner, bleve detta uppenbarligen förenat med betydande svårigheter och kostnader i fråga om från utlandet levererade maskiner av därstädes tillverkade standardtyper. Det syntes vara att befara, att en bestämmelse av ifrågavarande art skulle kunna komma att — exempelvis beträffande vissa slag av amerikanska arbetsmaskiner, använda inom verkstadsindustrien — verka såsom en onödig extra pålaga på köparen, kanske rent av som ett importhinder.

Då vidare av industriförbundets yttrande framginge, att man inom ledande industrikreterar i vårt land hade sin uppmärksamhet fäst på lithörande förhållanden och redan vidtagit åtgärder för genomförande på övertygelsens väg och genom frivillig överenskommelse av nödiga mått och steg i den riktning rekommendationen avsåge, i den mån sådant läte sig praktiskt realisera, har kollegium hemställt, att ifrågavarande rekommendation — vilken måste sägas förutsätta internationellt godkända skyddsåtgärder, som ännu ej föreläge — icke måtte föraleda något förslag till ändrad eller utvidgad lagstiftning på ifrågavarande område.

Socialstyrelsen har i sitt yttrande erinrat, att någon bestämmelse i det avseende, varom i rekommendationen vore fråga, icke funnes i vår lagstiftning men att socialstyrelsen i sitt år 1925 avgivna förslag till revision av arbetskyddslagen beaktat önskemålet att få tillverkare och försäljare av maskiner på något sätt förpliktade att medverka till skyddslagstiftningens förverkligande. I förslaget hade nämligen upptagits ett stadgande av innehåll att, i fall Kungl. Majt med stöd av lagen utfärdat förbud mot användande av visst slag av maskin eller redskap eller del därav eller mot dess användande med eller utan viss anordning, ingen finge till annan försälja eller till begagnande upplåta föremål, vars användande vore sålunda förbjudet.

Socialstyrelsen har nu ansett, att därest ett dylikt stadgande infördes i arbetskyddslagen, den i rekommendationen förordade principeen syntes bliva för Sveriges vidkommande på ett lämpligt sätt tillgodosedd.

Delegationen för det internationella socialpolitiska samarbetet har anfört:

Tanken på att genom lagstiftning förmå maskintillverkare och maskinförsäljare att medverka till arbets säkerhet vore otvivelaktigt beaktansvärd och hade även kommit till uttryck vid svenska lagstiftningsarbete, senast i socialstyrelsens år 1925 avgivna förslag till reviderad lag om arbetskydd. I motiveringen till den där intagna bestämmelsen i ämnet framhölls emeller tid bland annat, att tillfredsställande resultat av dylik medverkan endast kunde förväntas i de fall, då maskinens skyddsutrustning vore i detalj reglerad.

Rekommendationen syntes således förtjäna att uppmärksamas men endast med ungefär den begränsade tillämpning, som angåves i nyssberörda lagförslag. Kungl. Maj:ts beslut i frågan syntes alltså lämpligen kunna gå ut på att rekommendationen borde beaktas vid den fortsatta revisionen av arbetskyddslagen.

Departements-
chefen.

Såsom framgått av det föregående, har den i förevarande rekommendation behandlade frågan beaktats i det av socialstyrelsen upprättade förslaget till reviderad arbetarskyddslag. Då jag ansett mig icke böra för riksdagen framlägga förslag i frågan, har detta framför allt berott på de praktiska olägenheter av förslagets genomförande, som framhållits i de återgivna yttrandena. Därjämte må anföras, att ifrågavarande skyddsanordningar stundom torde lämpligare anbringas hos vederbörande återförsäljare eller hos köparen själv, som kan taga hänsyn till lokala förhållanden och kanske till kostnadens nedbringande använda förut till andra maskiner använda skyddsanordningar. Jag har således funnit någon åtgärd i anledning av rekommendationen icke nu böra vidtagas.

Under åberopande av vad jag i det föregående i skilda hänseenden anfört får jag hemställa,

att Kungl. Maj:t måtte till riksdagen avläta proposition med anhållan om riksdagens yttrande angående omförmälda, av den internationella arbetsorganisationens konferens vid dess tolfta sammanträde i Genève år 1929 antagna konventionsförslag och rekommendationer.

Till denna av statsrådets övriga ledamöter biträdda hemställan lämnar Hans Maj:t Konungen bifall samt förordnar, att proposition i ämnet av den lydelse bilaga till detta protokoll utvisar skall avlätas till riksdagen.

Ur protokollet:

Åke Natt och Dag.

*Bilaga A.***Originaltexterna.****Recommandation concernant la prévention des accidents du travail.**

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 30 mai 1929 en sa douzième session,

Après avoir décidé d'adopter diverses propositions concernant la prévention des accidents du travail, première question inscrite à l'ordre du jour de la session, et

Après avoir décidé que ces propositions prendraient la forme d'une recommandation,

adopte, ce vingt-et-unième jour de juin mil neuf cent vingt-neuf, la recommandation ci-après à soumettre à l'examen des Membres de l'Organisation internationale du Travail, en vue de lui faire porter effet sous forme de loi nationale ou autrement, conformément aux dispositions de la Partie XIII du Traité de Versailles et des Parties correspondantes des autres Traités de Paix:

Considérant que le Préambule de la Partie XIII du Traité de Versailles et des autres Traités de Paix cite au nombre des améliorations qu'il est urgent d'apporter aux conditions de travail la protection des travailleurs contre les accidents résultant du travail;

Considérant que les accidents du travail non seulement constituent une source de privations et de souffrances pour les travailleurs et leurs familles, mais encore représentent une perte économique importante pour la communauté en général;

Recommendation concerning the prevention of industrial accidents.

The General Conference of the International Labour Organisation of the League of Nations,

Having been convened at Geneva by the Governing Body of the International Labour Office, and having met in its Twelfth Session on 30 May 1929, and

Having decided upon the adoption of certain proposals with regard of the prevention of industrial accidents, which is the first item on the Agenda of the Session, and

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

adopts, this twenty-first day of June of the year one thousand nine hundred and twenty-nine, the following Recommendation, to be submitted to the Members of the International Labour Organisation for consideration with a view to effect being given to it by national legislation or otherwise in accordance with the provisions of Part XIII of the Treaty of Versailles and of the corresponding Parts of the other Treaties of Peace:

Whereas the protection of workers against injury arising out of their employment is instanced by the Preamble to Part XIII of the Treaty of Versailles and to the corresponding Parts of the other Treaties of Peace as one of the improvements in industrial conditions which are urgently required;

Whereas industrial accidents not only cause suffering and distress among workers and their families, but also represent an important material loss to society in general;

Considérant que la Conférence internationale du Travail a adopté en 1923 une recommandation concernant les principes généraux de l'organisation de services d'inspection du travail, dans laquelle il est stipulé notamment que l'activité de l'inspection doit, pour devenir de plus en plus efficace, s'orienter toujours davantage «vers l'emploi des méthodes de sécurité les plus appropriées pour prévenir les accidents et les maladies, pour rendre le travail moins dangereux, plus salubre, plus aisément, par une intelligente compréhension, par l'éducation et la collaboration de tous les intéressés»;

Considérant, par suite, qu'il y a intérêt à rappeler, dans l'intérêt commun des Membres, les principes et les méthodes qui, d'après l'expérience des divers pays, paraissent les plus propres à amener une diminution du nombre des accidents, ainsi qu'une atténuation de leur gravité;

Considérant, d'autre part, que la Conférence internationale du Travail a adopté, à sa session de 1928, une résolution dans laquelle elle déclarait notamment qu'à son avis, il était temps d'essayer d'atteindre un degré plus élevé de sécurité par l'application de nouvelles méthodes et que les plus grands progrès dans cette voie seraient obtenus si l'on s'inspirait du mouvement *Safety First*, bien que ce mouvement ne puisse pas se superposer à l'action de l'Etat pour la prescription et l'exécution des règlements sur la prévention des accidents;

Après avoir reconnu au préalable qu'il est de la plus haute importance que toutes les personnes ou institutions, y compris les employeurs et les travailleurs, ainsi que les organisations des employeurs et des travailleurs, les Gouvernements et le public en général s'efforcent par tous les moyens et de tout leur pouvoir de contribuer à la prévention des accidents;

La Conférence générale recommande à chaque Membre de l'Organisation

Whereas the International Labour Conference in 1923 adopted a Recommendation concerning the general principles for the organisation of systems of inspection, in which it is laid down *inter alia* that inspection, in order to become progressively more effective "should be increasingly directed towards securing the adoption of the most suitable safety methods for preventing accidents and diseases with a view to rendering work less dangerous, more healthy, and even less exhausting, by the intelligent understanding, education and co-operation of all concerned";

Whereas it is desirable that these measures and methods which experience in the various countries has shown to be most effective in enabling the number of accidents to be reduced and their gravity mitigated should be put on record for the mutual advantage of the Members;

Whereas a Resolution was adopted at the 1928 Session of the International Labour Conference in which the Conference declared its opinion that the time had come to attempt to reach a higher standard of safety by the development of new methods and that the greatest advance could be made on the lines of the Safety First Movement, although it could not supersede the action of the State in prescribing and enforcing regulations for the prevention of accidents;

Considering that it is of the highest importance that all persons or bodies, including employers, workers, employers' and workers' organisations, Governments and the general public, should use their best endeavours and every means in their power to help to prevent industrial accidents;

The General Conference recommends that each Member of the In-

internationale du Travail de prendre en considération les principes et règles suivants, pour la prévention des accidents dans les établissements industriels. Sont considérés comme tels notamment:

a) les mines, carrières et industries extractives de toute nature;

b) les industries dans lesquelles des produits sont manufacturés, modifiés, nettoyés, réparés, décorés, achevés, préparés pour la vente, ou dans lesquelles les matières subissent une transformation, y compris la construction des navires, les industries de démolition de matériel, ainsi que la production, la transformation, et la transmission de la force motrice en général et de l'électricité;

c) la construction, la reconstruction, l'entretien, la réparation, la modification ou la démolition de tous bâtiments ou édifices, chemins de fer, tramways, ports, docks, jetées, canaux, installations pour la navigation intérieure, routes, tunnels, ponts, viaducs, égouts collecteurs, égouts ordinaires, puits, installations télégraphiques ou téléphoniques, installations électriques, usines à gaz, distribution d'eau, ou autres travaux de construction, ainsi que les travaux de préparation et de fondation précédant les travaux ci-dessus;

d) le transport de personnes ou de marchandises par routes, voie ferrée ou voie d'eau, maritime ou intérieure, y compris la manutention des marchandises dans les docks, quais, wharfs et entrepôts, à l'exception du transport à la main.

La Conférence, en outre, considérant que la prévention des accidents est tout aussi nécessaire dans l'agriculture que dans les établissements industriels, recommande à chaque Membre de l'Organisation internationale du Travail d'appliquer la présente recommandation à l'agriculture, tout en tenant compte des conditions spéciales du travail agricole.

International Labour Organisation should take the following principles and rules into consideration for the prevention of accidents in industrial undertakings. The following in particular are considered as such:

(a) Mines, quarries, and other works for the extraction of minerals from the earth;

(b) Industries in which articles are manufactured, altered, cleaned, repaired, ornamented, finished, adapted for sale, broken up or demolished, or in which materials are transformed; including shipbuilding and the generation, transformation, and transmission of electricity or motive power of any kind;

(c) Construction, reconstruction, maintenance, repair, alteration or demolition of any building, railway, tramway, harbour, dock, pier, canal, inland waterway, road, tunnel, bridge, viaduct, sewer, drain, well, telegraphic or telephonic installation, electrical undertaking, gas work, waterwork or other work of construction, as well as the preparation for or laying the foundations of any such work or structure;

(d) Transport of passengers or goods by road, rail, sea or inland waterway, including the handling of goods at docks, quays, wharves or warehouses, but excluding transport by hand.

The Conference, considering further that the prevention of accidents is as necessary in agriculture as in industrial establishments, recommends that each Member of the International Labour Organisation should apply the Recommendation to agriculture, taking into account the special conditions of agricultural work.

I.

1. Considérant que la base de l'étude de la prévention des accidents est

a) la recherche des causes des accidents et des circonstances dans lesquelles ils sont survenus,

b) l'étude, au moyen de statistiques sur les accidents de chaque industrie, considérée dans son ensemble, des risques spéciaux qu'elle présente, des «lois» qui régissent la fréquence des accidents et, en comparant les statistiques d'années successives, des effets des mesures prises pour les éviter.

La Conférence recommande que chaque Membre prenne les mesures d'ordre législatif ou administratif nécessaires pour assurer dans les meilleures conditions la réunion et l'utilisation des informations envisagées ci-dessus.

La Conférence recommande, en outre, que dans chaque pays il soit procédé à des investigations méthodiques qui pourraient être effectuées par des institutions officielles assistées, lorsque cela apparaîtra désirable, par les institutions ou commissions créées par les diverses branches d'industrie.

Les institutions officielles devraient recourir à la collaboration des organisations professionnelles des employeurs et des travailleurs et des services chargés du contrôle de la prévention des accidents, ainsi que, le cas échéant, des associations techniques et des institutions ou des sociétés d'assurance contre les accidents.

Il est également désirable que la collaboration des associations professionnelles des employeurs et des travailleurs soit étendue aux institutions pour la prévention des accidents des branches particulières d'industrie.

2. L'expérience acquise et les études déjà entreprises ayant démontré que la fréquence et la gravité des accidents dépendent non seulement des dangers inhérents au genre de travail, à la nature des installations et aux engins divers utilisés, mais aussi de facteurs physiques, physio-

I.

1. Whereas the foundations of the study of accident prevention are

(a) enquiry into the causes and circumstances of accidents,

(b) the study, by means of statistics of accidents in each industry as a whole, of the special dangers which exist in the several industries, the "laws" determining the incidence of accidents and, by comparison over a series of years, the effect of measures taken to avoid them.

The Conference recommends that each Member should take the necessary steps, by means of legislative or administrative action, effectively to ensure the collection and utilisation of the above information.

The Conference also recommends that methodical investigation should be carried out in each country by public services assisted, where it appears desirable, by institutions or committees set up by individual branches of industry.

The public services should have recourse to the collaboration of the industrial organisations of employers and workers and of the services responsible for the supervision of accident prevention, as well as, where desirable, of technical associations and accident insurance institutions or companies.

It is also desirable that industrial associations of employers and workers should collaborate in the institutions for accident prevention in the individual branches of industry.

2. As experience and research have shown that the incidence and gravity of accidents do not depend merely upon the dangers inherent in the work or in the kind of equipment or the various appliances in use, but also on physical, physiological and psychological factors, the Conference

logiques et psychologiques, la Conférence recommande qu'en outre des investigations mentionnées au paragraphe 1 et portant sur des éléments matériels, d'autres investigations soient entreprises également au sujet de ces autres facteurs.

3. L'aptitude professionnelle de l'ouvrier et l'intérêt qu'il porte à son travail étant des facteurs d'une importance capitale au point de vue de la sécurité, il est essentiel que les Membres encouragent les recherches scientifiques relatives aux meilleures méthodes d'orientation et de sélection professionnelles et à leur application pratique.

4. Attendu qu'il est essentiel pour le développement de l'œuvre de prévention des accidents de divulguer dans la plus large mesure les résultats des recherches mentionnées aux paragraphes 1 et 2 et qu'il importe en outre de permettre au Bureau international du Travail d'étendre le champ de ses études sur la prévention des accidents en lui fournissant toutes directives utiles, la Conférence recommande que les résultats les plus importants de ces recherches soient communiqués au Bureau international du Travail, qui les utilisera pour ses travaux et ses publications.

Il est également à souhaiter que les institutions ou organisations de recherches des divers pays industriels procèdent internationalement à des consultations et à des échanges de vues sur les résultats obtenus.

5. Les Membres devraient établir des services centraux pour réunir et coordonner les statistiques relatives aux accidents du travail et communiquer au Bureau international du Travail toutes les statistiques dont ils disposent sur les accidents du travail survenus dans leurs pays respectifs. Ils devraient en outre, en vue de la préparation ultérieure d'un projet de convention, établir et développer cette statistique, en se tenant en contact avec le Bureau international du Travail dans le but de chercher à fixer certaines bases uniformes permettant,

recommends that in addition to the investigations mentioned in paragraph 1 in connection with material factors, these other factors should also be investigated.

3. Since the suitability of the worker for his work and the interest which he takes in his work are factors of primary importance for the promotion of safety, it is important that the Members should encourage scientific research into the best methods of vocational guidance and selection and their practical application.

4. Since it is important for the furtherance of accident prevention that the results of the investigations referred to in paragraphs 1 and 2 should be made known as widely as possible, and since it is also desirable that the International Labour Office should be in possession of the information necessary to enable its work in connection with accident prevention to be extended, the Conference recommended that the more important results of the investigations should be communicated to the International Labour Office for use in its work and publications.

It is also desirable that there should be international consultation and exchange of results between the research institutions or organisations in the several industrial countries.

5. The Members should establish central departments to collect and collate statistics relating to industrial accidents and should communicate to the International Labour Office all available statistics on industrial accidents in their respective countries. They should also, with a view to the subsequent preparation of a Draft Convention, keep in touch with the International Labour Office in framing and developing their industrial accident statistics, with a view to arriving at uniform bases which would as far as possible allow of a comparative

dans la mesure du possible, de comparer les statistiques des différents pays.

II.

6. L'expérience dans les divers pays ayant démontré que l'on peut attendre les résultats les plus satisfaisants de la collaboration de toutes les parties intéressées en matière de prévention des accidents, et notamment des patrons et des ouvriers, il est essentiel que les Membres fassent tout ce qui est en leur pouvoir pour développer et favoriser une telle collaboration déjà préconisée par la recommandation sur l'inspection du travail adoptée en 1923.

7. La Conférence recommande que dans chaque industrie ou partie d'industrie le service de l'inspection du travail ou tout autre organisme compétent et les organisations représentatives des employeurs et des travailleurs intéressés tiennent des conférences périodiques dans la mesure où les circonstances l'exigeront, afin: *a*) d'étudier et de passer en revue la situation de ladite industrie en ce qui concerne la fréquence et la gravité des accidents, le fonctionnement et l'efficacité des mesures qui ont été prescrites par la loi ou acceptées par l'Etat ou par tout autre organisme compétent d'un commun accord avec les représentants de l'industrie intéressée, ou mises à l'essai individuellement par des employeurs et *b*) de discuter toutes propositions d'amélioration.

8. La Conférence recommande en outre que les Membres encouragent activement et d'une manière continue l'adoption des mesures favorables à l'amélioration de la sécurité, notamment: *a*) la constitution dans les établissements d'une organisation de la sécurité agissant en particulier par les moyens suivants: enquêtes par tout établissement sur les accidents qui y surviennent, examen des méthodes à adopter pour en éviter le retour; contrôle systématique des établissements, des machines et des ins-

study of the statistics of the different countries.

II.

6. In view of the satisfactory results which experience in different countries has shown to follow from co-operation between all parties interested in the prevention of industrial accidents, particularly between employers and workers, it is important that the Members should do all in their power to develop and encourage such co-operation, as recommended in the Recommendation on systems of inspection adopted in 1923.

7. It is recommended that in every industry or branch of industry, so far as circumstances require, periodical conferences should be held between the State inspection service, or other competent bodies, and the representative organisations of employers and workers concerned: (*a*) to consider and review the position in the industry as regards the incidence and gravity of accidents, the working and effectiveness of the measures laid down by law, or agreed upon between the State or other competent bodies and representatives of the industry, or tried by individual employers, and (*b*) to discuss proposals for further improvement.

8. It is further recommended that the Members should actively and continuously encourage the adoption of measures for the promotion of safety, in particular (*a*) the establishment in the works of a safety organisation which should include arrangements for a works investigation of every accident occurring in the works, and the consideration of the methods to be adopted for preventing a recurrence; the systematic supervision of the works, machinery and plant for the purpose of ensuring safety, and in par-

tallations en vue d'assurer la sécurité et, en particulier, de vérifier si tous les appareils de protection et autres dispositifs de sécurité sont tenus dans l'état et dans la position qui conviennent; explication aux nouveaux ouvriers, et surtout aux jeunes, des dangers auxquels ils sont exposés par leur travail ou par les machines ou les installations avec lesquelles ce travail les met en contact; organisation des premiers secours et des moyens de transport des blessés; encouragement donné aux suggestions venant des travailleurs en vue d'accroître la sécurité du travail; *b)* la collaboration de la direction et des travailleurs de chaque établissement, des organisations patronales et ouvrières de chaque industrie et leur coopération avec l'Etat et les autres organismes intéressés en vue d'améliorer la sécurité par les méthodes et dispositions qui peuvent sembler les mieux adaptées à la situation et aux possibilités des divers pays. Les méthodes suivantes sont proposées comme exemple et pour examen aux intéressés: nomination d'un contrôleur de sécurité, institution de comités de sécurité dans l'établissement.

9. La Conférence recommande que les Membres s'efforcent d'éveiller et de maintenir l'intérêt des travailleurs pour la prévention des accidents et d'assurer leur collaboration à cette prévention, au moyen de cours, de publications, de projections cinématographiques, de visites d'établissements industriels, ainsi que par tous autres moyens appropriés.

10. La Conférence recommande que l'Etat procède à l'établissement ou encourage la création d'expositions permanentes de sécurité où seront exposés les meilleurs appareils, dispositifs et méthodes employés pour prévenir les accidents et faire progresser la sécurité (lorsqu'il s'agit de dispositifs de protection des machines, leur efficacité pourra être démontrée en pratique); des conseils et des renseignements y seront donnés aux chefs d'entreprise, au personnel de direc-

ticular of seeing that all safeguards and other safety appliances are maintained in proper order and position; the explanation to new, and especially young, workers of the possible dangers of the work or the machinery or plant connected with their work; the organisation of first aid and transport for injured workers; and the encouragement of suggestions from the persons employed for rendering work safer; *(b)* co-operation in the promotion of safety between the management and the workers in individual works, and of employers' and workers' organisations in the industry with each other and with the State and with other appropriate bodies by such methods and arrangements as may appear best adapted to the national conditions and aptitudes. The following methods are suggested as examples for consideration by those concerned: appointment of a safety supervisor for the works, establishment of works safety committees.

9. It is recommended that the Members should do all in their power to awaken and maintain the interest of the workers in the prevention of accidents and ensure their co-operation by means of lectures, publications, cinematograph films, visits to industrial establishments, and by such other means as they may find most appropriate.

10. It is recommended that the State should establish or promote the establishment of permanent safety exhibitions where the best appliances, arrangements and methods for preventing accidents and promoting safety can be seen (and in the case of machinery, seen in action) and advice and information given to employers, works officials, workers, students in the engineering and technical schools, and others.

tion, aux travailleurs, aux étudiants des écoles d'ingénieurs et des écoles techniques et aux autres personnes intéressées.

11. Attendu que les ouvriers, par la manière dont ils se comportent sur les lieux du travail, peuvent et doivent contribuer, dans une large mesure, au succès des mesures de prévention, il importe que l'Etat use de son influence *a)* pour que les employeurs s'efforcent par tous les moyens en leur pouvoir de parfaire l'éducation de leurs ouvriers en matière de prévention des accidents, et *b)* pour que les organisations ouvrières coopèrent à cette œuvre par une action appropriée auprès de leurs membres.

12. La Conférence recommande qu'en outre des mesures prévues aux paragraphes précédents, l'Etat prévoie, dans des industries ou branches d'industrie déterminées ou dans des travaux particuliers, l'établissement de monographies sur les causes et la prévention des accidents, qui seront préparées par les services d'inspection du travail ou par tout autre organisme compétent; ces monographies devront être le résumé de l'expérience acquise sur les meilleures mesures à prendre pour prévenir les accidents dans l'industrie ou les travaux en question, et devront être publiées par l'Etat pour l'information des chefs d'entreprise, du personnel de direction, des travailleurs de la dite industrie, et des organisations d'employeurs et de travailleurs.

13. En raison de l'importance de l'œuvre éducative mentionnée au paragraphe précédent et pour donner à cette œuvre une base solide, la Conférence recommande que les Membres introduisent dans les programmes des écoles primaires quelques leçons de nature à donner aux enfants le sentiment de la prudence et, dans ceux des cours post-scolaires, des notions sur la prévention des accidents et sur les premiers secours à donner en cas d'accident. Un enseignement méthodique de la prévention des accidents du travail devrait être donné dans les

11. In view of the fact that the workers, by their conduct in the factory, can and should contribute to a large extent to the success of protective measures, the State should use its influence to secure (*a*) that employers should do all in their power to improve the education of their workers in regard to the prevention of accidents, and (*b*) that the workers' organisations should by using their influence with their members co-operate in this work.

12. The Conference recommends that, in addition to measures taken in pursuance of the preceding paragraphs, the State should arrange for monographs on accident causation and prevention in particular industries or branches of industry or particular processes to be prepared by the State inspection service or other competent authorities, embodying the experience obtained as to the best measures for preventing accidents in the industry or process, and to be published by the State for the information of employers, works officials and workers in the industry and of employers' and workers' organisations.

13. In view of the importance of the work of education referred to in the preceding paragraph, and as a foundation for such education, the Conference recommends that the Members should arrange for the inclusion in the curricula of the elementary schools of lessons designed to inculcate habits of carefulness, and in the curricula of continuation schools lessons in accident prevention and first aid. Instruction in the prevention of industrial accidents should be given in vocational schools of all grades, where the importance of the subject

écoles professionnelles de toutes catégories, où il conviendrait d'attirer l'attention des élèves sur l'importance de cette prévention tant au point de vue économique qu'au point de vue moral.

14. En raison de la grande importance que présente, au point de vue des suites des accidents, la rapidité avec laquelle les premiers soins peuvent être donnés, des mesures devraient être prises pour que, dans toutes les entreprises, le matériel nécessaire pour les premiers secours soit tenu prêt à être utilisé et que ces premiers secours soient assurés par des personnes dûment qualifiées. Il est également désirable que des mesures soient prises afin qu'en cas d'accident grave, les services d'un médecin puissent être obtenus aussitôt que possible. Des services d'ambulance devront également être prévus pour le transport rapide des blessés à l'hôpital ou à leur domicile.

Il conviendrait de veiller attentivement à ce que les médecins reçoivent un entraînement spécial théorique et pratique pour le traitement des lésions résultant d'accidents.

III.

15. Attendu que tout système efficace de prévention des accidents doit reposer sur une base législative, la Conférence recommande que chaque Membre prescrive dans ses lois les mesures voulues pour assurer un degré de sécurité suffisant.

16. Il devrait être stipulé par la loi que l'employeur est tenu d'aménager et de gérer son exploitation de telle manière que les ouvriers soient suffisamment protégés, en tenant compte de la nature de l'exploitation et de l'état de la technique, et qu'il doit également veiller à ce que les ouvriers soient instruits des dangers de leur travail, s'il en existe, et connaissent les prescriptions à observer pour éviter les accidents.

17. Il est désirable en général que les plans de construction ou de trans-

both from the economic and moral standpoints should be impressed upon the pupils.

14. In view of the great value of immediate first-aid treatment in lessening the gravity of the consequences of accidents, measures should be taken to ensure that the necessary material for first aid should be kept ready for use in all undertakings and that first aid by properly trained persons should be given. It is also desirable that arrangements should be made to ensure that in case of serious accidents the services of a doctor are available as soon as possible. Arrangements should also be made for providing ambulance services for the rapid transport of injured persons to hospital or to their homes.

Special attention should also be paid to the theoretical and practical training of doctors in the treatment of injuries due to accidents.

III.

15. As any effective system of accident prevention should rest on a basis of statutory requirements the Conference recommends that each Member should prescribe by law the measures required to ensure an adequate standard of safety.

16. It should be provided by law that it is the duty of the employer to equip and manage his undertaking in such a way that the workers are adequately protected, regard being had to the nature of the undertaking and the state of technical progress, as well as to see that the workers in his employment are instructed as to the dangers, if any, of their occupation and in the measures to be observed by them in order to avoid accidents.

17. It is in general desirable that plans for the construction or substan-

formation des établissements industriels soient soumis, en temps utile, à l'examen de l'autorité compétente, afin de constater si ces plans sont de nature à satisfaire aux prescriptions législatives visées plus haut. Cet examen aura lieu le plus rapidement possible, pour ne pas retarder les travaux de construction.

18. Dans la mesure où l'organisation administrative et juridique de chaque pays le permet, les fonctionnaires de l'inspection du travail ou les autres organes de contrôle de l'application des prescriptions législatives et réglementaires concernant la protection des travailleurs contre les accidents devraient avoir le pouvoir de prescrire au patron, dans chaque cas particulier, ce qu'il doit faire pour remplir ses obligations, sous réserve d'un droit de recours à l'autorité administrative supérieure ou à l'arbitrage.

En cas de danger imminent, l'organe de contrôle devrait avoir le pouvoir d'exiger l'exécution immédiate des mesures ordonnées, nonobstant le droit de recours.

19. En raison de l'importance que présente, au point de vue de la prévention des accidents, la manière dont se comportent les ouvriers, les législations nationales devraient stipuler que ceux-ci sont tenus de se conformer aux règlements sur la prévention des accidents et en particulier de ne pas enlever les dispositifs de protection sans autorisation et de les utiliser convenablement.

20. La Conférence recommande qu'avant d'édicter d'une manière définitive les règlements administratifs pour la prévention des accidents dans une industrie quelconque, l'autorité compétente donne aux organisations représentatives d'employeurs et de travailleurs intéressés la possibilité de lui soumettre leur point de vue.

21. Des dispositions législatives ou administratives devraient prévoir la collaboration des travailleurs en vue

tial alteration of industrial establishments should be submitted in due time to the competent authority, in order that it may be ascertained whether the plans are such as to satisfy the statutory requirements referred to above. The plans should be examined as rapidly as possible in order not to delay the execution of the work.

18. So far as the administrative and legal systems of each country allow, officials of the inspection service or other body responsible for supervising the enforcement of the statutory requirements for the protection of workers against accidents should be empowered to give orders in particular cases to the employer as to the steps to be taken by him to fulfil his obligations, subject to a right of appeal to a higher administrative authority or to arbitration.

In case of imminent danger the supervising authority should be empowered to require immediate compliance with the orders, notwithstanding the right of appeal.

19. In view of the importance of the conduct of the worker in connection with accident prevention, the law should provide that it is the duty of the worker to comply with the statutory requirements on accident prevention and particularly to refrain from removing safety devices without permission and to use them properly.

20. It is recommended that before administrative orders or regulations for the prevention of accidents in any industry are finally issued by the competent authority, opportunity should be given to the representative organisations of employers and workers concerned to submit their views for the consideration of the competent authority.

21. Statutory or administrative provision should be made enabling the workers to collaborate in securing

d'assurer l'application des prescriptions relatives à la sécurité suivant les modalités les mieux appropriées à chaque pays: par exemple, nomination d'ouvriers compétents à certains postes des services d'inspection du travail; règlements autorisant les travailleurs à demander la visite d'un fonctionnaire du service d'inspection ou d'un autre service compétent lorsqu'ils le jugent désirable ou obligent l'employeur à permettre aux travailleurs ou à leurs représentants d'entrer en rapport avec l'inspecteur lorsque celui-ci visite l'entreprise; nomination de représentants des travailleurs dans des comités de sécurité chargés d'assurer l'application des règlements et d'établir les causes des accidents.

IV.

22. La Conférence recommande que l'Etat s'efforce d'obtenir que les institutions ou sociétés d'assurance contre les accidents tiennent compte, dans la fixation de la prime de chaque entreprise, des mesures qui y sont prises pour la protection des travailleurs, de manière à encourager les employeurs à perfectionner les mesures de sécurité.

23. L'Etat devrait encourager les institutions ou les sociétés d'assurance contre les accidents à contribuer à l'œuvre de prévention des accidents, notamment par les moyens suivants: communication aux services d'inspection du travail ou aux autres organes de contrôle intéressés, de données relatives aux causes et aux suites des accidents; collaboration aux institutions et commissions prévues au paragraphe 1 et au mouvement «Safety First» en général; avances aux employeurs pour l'adoption ou l'amélioration d'appareils de sécurité; primes aux travailleurs, ingénieurs, etc., qui, par leurs inventions ou leurs idées, auraient contribué d'une façon effective à prévenir les accidents; propagande parmi les employeurs et le public; conseils relatifs aux mesures de sécurité; subventions aux musées et aux œuvres d'enseignement consacrés à la prévention des accidents.

the observance of the safety regulations by the methods best suited to each country: for example, the appointment of qualified workers to positions in the official inspection service; regulations authorising the workers to call for a visit from an official of the inspection service or other competent body when they consider such a course desirable, or requiring the employer to give workers or their representatives an opportunity of seeing the inspector when he is visiting the undertaking; inclusion of workers' representatives in safety committees for securing the enforcement of the regulations and establishing the causes of accidents.

IV.

22. The Conference recommends that the State should endeavour to secure that accident insurance institutions or companies take into account, in assessing the premium for an undertaking, the measures taken therein for the protection of the workers, in order to encourage the development of safety measures by employers.

23. The State should use its influence with accident insurance institutions and companies to co-operate in the work of accident prevention by such means as the following: communication of information on causes and consequences of accidents to the inspection service or other supervising authorities concerned; co-operation in the institutions and committees referred to in paragraph 1 and in the Safety First Movement in general; advances to employers for the adoption or improvement of safety appliances; the award of prizes to workmen, engineers and others who, by their inventions or ideas, contribute substantially to the avoidance of accidents; propaganda among employers and the public; advice on safety measures, contributions to safety museums and institutions for instruction in accident prevention.

**Projet de convention concernant
l'indication du poids sur les
gros colis transportés par
bateau.**

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 30 mai 1929 en sa douzième session,

Après avoir décidé d'adopter diverses propositions relatives à l'indication du poids sur les gros colis transportés par bateau, question comprise dans le premier point de l'ordre du jour de la session, et

Après avoir décidé que ces propositions prendraient la forme d'un projet de convention internationale,

adopte, ce vingt-et-unième jour de juin mil neuf cent vingt-neuf, 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 Traité de Paix:

Article 1.

Tout colis ou objet pesant mille kilogrammes (une tonne métrique) ou plus de poids brut, consigné dans les limites du territoire de tout Membre ratifiant la présente convention et destiné à être transporté par mer ou voie navigable intérieure, devra, avant d'être embarqué, porter l'indication de son poids, marquée à l'extérieur de façon claire et durable.

La législation nationale pourra, dans les cas exceptionnels où il est difficile de déterminer le poids exact, autoriser l'indication du poids approximatif.

**Draft convention concerning the
marking of the weight on heavy
packages transported by
vessels.**

The General Conference of the International Labour Organisation of the League of Nations,

Having been convened at Geneva by the Governing Body of the International Labour Office, and having met in its Twelfth Session on 30 May 1929, and

Having decided upon the adoption of certain proposals with regard to the marking of the weight on heavy packages transported by vessels, which is included in the first item of the Agenda of the Session, and

Having determined that these proposals shall take the form of a draft international convention,

adopts, this twenty-first day of June of the year one thousand nine hundred and twenty-nine, the following Draft Convention for ratification by the Members of the International Labour Organisation, in accordance with the provisions of Part XIII of the Treaty of Versailles and of the corresponding Parts of the other Treaties of Peace:

Article 1.

Any package or object of one thousand kilograms (one metric ton) or more gross weight consigned within the territory of any Member which ratifies this Convention for transport by sea or inland waterway shall have had its gross weight plainly and durably marked upon it on the outside before it is loaded on a ship or vessel.

In exceptional cases where it is difficult to determine the exact weight, national laws or regulations may allow an approximate weight to be marked.

L'obligation de veiller à l'observation de cette disposition n'incombera qu'au Gouvernement du pays d'où le colis ou objet est expédié, à l'exclusion du Gouvernement de tout autre pays que ce colis pourra traverser pour arriver à destination.

Il appartiendra aux législations nationales de décider si l'obligation de marquer le poids de la manière ci-dessus indiquée doit incomber à l'expéditeur ou à quelqu'un d'autre.

Article 2.

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 3.

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 4.

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.

The obligation to see that this requirement is observed shall rest solely upon the Government of the country from which the package or object is consigned, and not on the Government of a country through which it passes on the way to its destination.

It shall be left to national laws or regulations to determine whether the obligation for having the weight marked as aforesaid shall fall on the consignor or on some other person or body.

Article 2.

The formal ratifications of this Convention under the conditions set forth in Part XIII of the Treaty of Versailles and in the corresponding Parts of the other Treaties of Peace shall be communicated to the Secretary-General of the League of Nations for registration.

Article 3.

This Convention shall be binding only upon those Members whose ratifications have been registered with the Secretariat.

It shall come into force twelve months after the date on which the ratifications of two Members of the International Labour Organisation have been registered with the Secretary-General.

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

Article 4.

As soon as the ratification of two Members of the International Labour Organisation have been registered with the Secretariat, the Secretary-General of the League of Nations shall so notify all the Members of the International Labour Organisation. He shall likewise notify them of the registration of ratifications which may be communicated subsequently by other Members of the Organisation.

Article 5.

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 dix années et, par la suite, pourra dénoncer la présente convention à l'expiration de chaque période de dix années dans les conditions prévues au présent article.

Article 6.

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 7.

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 5 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

Article 5.

A Member which has ratified this Convention may denounce it after the expiration of ten years from the date on which the Convention first comes into force, by an Act communicated to the Secretary-General of the League of Nations for registration. Such denunciation shall not take effect until one year after the date on which it is registered with the Secretariat.

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

Article 6.

At the expiration of each period of ten years after the coming into force of this Convention, the Governing Body of the International Labour Office shall present to the General Conference a report on the working of this convention and shall consider the desirability of placing on the Agenda of the Conference the question of its revision in whole or in part.

Article 7.

Should the Conference adopt a new Convention revising this Convention in whole or in part, the ratification by a Member of the new revising Convention shall *ipso jure* involve denunciation of this Convention without any requirement of delay, notwithstanding the provisions of Article 5 above, if and when the new revising Convention shall have come into force.

As from the date of the coming into force of the new revising Convention, the present Convention shall

cesserait 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 8.

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

cease to be open to ratification by the Members.

Nevertheless, this Convention shall remain in force in its actual form and content for those Members which have ratified it but have not ratified the revising Convention.

Article 8.

The French and English texts of this Convention shall both be authentic.

Recommandation concernant la responsabilité relative aux dispositifs de sécurité des machines mues par une force mécanique.

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 30 mai 1929 en sa douzième session,

Après avoir décidé d'adopter diverses propositions concernant la responsabilité relative aux dispositifs de sécurité des machines mues par une force mécanique, question comprise dans le premier point de l'ordre du jour de la session et,

Après avoir décidé que ces propositions prendraient la forme d'une recommandation,

adopte, ce vingt-et-unième jour de juin mil neuf cent vingt-neuf, la recommandation ci-après à soumettre à l'examen des Membres de l'Organisation internationale du Travail, en vue de lui faire porter effet sous forme de loi nationale ou autrement, conformément aux dispositions de la Partie XIII du Traité de Versailles et des Parties correspondantes des autres Traités de Paix:

Recommendation concerning responsibility for the protection of power-driven machinery.

The General Conference of the International Labour Organisation of the League of Nations,

Having been convened at Geneva by the Governing Body of the International Labour Office, and having met in its Twelfth Session on 30 May 1929, and

Having decided upon the adoption of certain proposals with regard to responsibility for the protection of power-driven machinery which is included in the first item on the Agenda of the Session, and

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

adopts, this twenty-first day of June of the year one thousand nine hundred and twenty-nine, the following Recommendation, to be submitted to the Members of the International Labour Organisation for consideration with a view to effect being given to it by national legislation or otherwise, in accordance with the provisions of Part XIII of the Treaty of Versailles and of the corresponding Parts of the other Treaties of Peace:

I.

En vue d'assurer plus efficacement, dans l'intérêt de la sécurité des travailleurs, l'observation des prescriptions de la législation nationale relatives aux dispositifs de sécurité des machines mues par une force mécanique utilisées dans le pays même, et sans préjudice de l'obligation qui doit dans tous les cas incomber à l'employeur de s'assurer que les machines utilisées dans son entreprise sont équipées conformément à ces prescriptions,

La Conférence recommande que chaque Membre adopte et applique dans la plus large mesure possible le principe qu'il devrait être interdit par la loi de fournir ou d'installer des machines mues par une force mécanique destinées à être utilisées sur son territoire si elles ne sont pas pourvues des dispositifs de sécurité exigés par la législation nationale lorsque ces machines sont en service.

Le paragraphe précédent s'applique à tout équipement électrique faisant partie de la machine.

II.

Chaque Membre devrait tenir le Bureau international du Travail au courant des mesures prises par lui pour appliquer le principe susmentionné et des résultats de cette application.

I.

In order more effectively to ensure, in the interest of the safety of the workers, that the requirements prescribed by national laws or regulations for the protection of power-driven machinery used in the country concerned are properly complied with, and without prejudice to the responsibility which should in any case rest and remain on the employer for seeing that any machinery used in his undertaking is protected in accordance with national laws or regulations,

The Conference recommends that each Member adopt and apply to as great an extent as possible the principle that it should be prohibited by law to supply or install any machine intended to be driven by mechanical power and to be used within its territory, unless it is furnished with the safety appliances required by law for the operation of machines of that type.

The previous paragraph applies to any electrical equipment forming part of such a machine.

II.

Each Member should keep the International Labour Office informed of the measures taken by it to apply the abovementioned principle and of the results of its application.

Projet de convention concernant la protection des travailleurs occupés au chargement ou au déchargement des bateaux contre les accidents.

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 30 mai 1929, en sa douzième session,

Draft convention concerning the protection against accidents of workers employed in loading or unloading ships.

The General Conference of the International Labour Organisation of the League of Nations,

Having been convened at Geneva by the Governing Body of the International Labour Office, and having met in its Twelfth Session on 30 May 1929, and

Après avoir décidé d'adopter diverses propositions relatives à la protection des travailleurs occupés au chargement ou au déchargement des bateaux contre les accidents, seconde question inscrite à l'ordre du jour de la session, et

Après avoir décidé que ces propositions prendraient la forme d'un projet de convention internationale,

adopte, ce vingt-et-unième jour de juin mil neuf cent vingt-neuf, 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:

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 «travailleur» comprend toute personne employée aux dites 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 par-

Having decided upon the adoption of certain proposals with regard to the protection against accidents of workers employed in loading or unloading ships, which is the second item on the Agenda of the Session, and

Having determined that these proposals shall take the form of a draft international convention,

adopts, this twenty-first day of June of the year one thousand nine hundred and twenty-nine, the following Draft Convention for ratification by the Members of the International Labour Organisation, in accordance with the provisions of Part XIII of the Treaty of Versailles and of the corresponding Parts of the other Treaties of Peace:

Article 1.

For the purpose of this Convention:

(1) the term »processes» means and includes all or any part of the work performed on shore or on board ship of loading or unloading any ship whether engaged in maritime or inland navigation, excluding ships of war, in, on, or at any maritime or inland port, harbour, dock, wharf, quay or similar place at which such works is carried on; and

(2) the term »worker» means any person employed in the processes.

Article 2.

Any regular approach over a dock, wharf, quay or similar premises which workers have to use for going to or from a working place at which the processes are carried on and every such working place on shore shall be maintained with due regard to the safety of the workers using them.

In particular,

(1) every said working place on shore and any dangerous parts of any said approach thereto from the nearest

tir 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 gardes-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 gardes-corps continués à chaque extrémité, sur une longueur suffisante qui n'aura pas à dépasser 4 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 ce 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

highway shall be safely and efficiently lighted;

(2) wharves and quays shall be kept sufficiently clear of goods to maintain a clear passage to the means of access referred to in Article 3;

(3) where any space is left along the edge of any wharf or quay, it shall be at least 3 feet (90 cm.) wide and clear of all obstructions other than fixed structures, plant and appliances in use; and

(4) so far as is practicable having regard to the traffic and working,

(a) all dangerous parts of the said approaches and working places (e. g. dangerous breaks, corners and edges) shall be adequately fenced to a height of not less than 2 feet 6 inches (75 cm.);

(b) dangerous footways over bridges, caissons and dock gates shall be fenced to a height of not less than 2 feet 6 inches (75 cm.) on each side and the said fencing shall be continued at both ends to a sufficient distance which shall not be required to exceed 5 yards (4 m. 50).

Article 3.

(1) When a ship is lying alongside a quay or some other vessel for the purpose of the processes, there shall be safe means of access for the use of the workers at such times as they have to pass to or from the ship, unless the conditions are such that they would not be exposed to undue risk if no special appliance were provided.

(2) The said means of access shall be:

(a) where reasonably practicable, the ship's accommodation lad-

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 plateformes ou passerelles de manutention lorsqu'elles sont exclusivement employées pour les opérations.

der, a gangway or a similar construction;

(b) in other cases a ladder.

(3) The appliances specified in paragraph (2) (a) of this Article shall be at least 22 inches (55 cm.) wide, properly secured to prevent their displacement, not inclined at too steep an angle, constructed of materials of good quality and in good condition, and securely fenced throughout to a clear height of not less than 2 feet 9 inches (82 cm.) on both sides, or in the case of the ship's accommodation ladder securely fenced to the same height on one side, provided that the other side is properly protected by the ship's side.

Provided that any appliances as aforesaid in use at the date of the ratification of this Convention shall be allowed to remain in use:

(a) until the fencing is renewed if they are fenced on both sides to a clear height of at least 2 feet 8 inches (80 cm.);

(b) for one year from the date of ratification if they are fenced on both sides to a clear height of at least 2 feet 6 inches (75 cm.).

(4) The ladders specified in paragraph (2) (b) of this Article shall be of adequate length and strength, and properly secured.

(5) (a) Exceptions to the provisions of this Article may be allowed by the competent authorities when they are satisfied that the appliances specified in the Article are not required for the safety of the workers.

(b) The provisions of this Article shall not apply to cargo stages or cargo gangways when exclusively used for the processes.

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 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.

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. $\frac{1}{2}$ (4 pouces $\frac{1}{2}$) dans le cas des échelles posées contre les cloisons ou dans les écouteilles 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 écouteilles;
- 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 écouteilles (par exemple des taquets ou tasseaux);
- d) si les dispositifs visés à l'alinéa précédent font saillie d'au moins

(6) Workers shall not use, or be required to use, any other means of access than the means specified or allowed by this Article.

Article 4.

When the workers have to proceed to or from a ship by water for the processes, appropriate measures shall be prescribed to ensure their safe transport, including the conditions to be complied with by the vessels used for this purpose.

Article 5.

(1) When the workers have to carry on the processes in a hold the depth of which from the level of the deck to the bottom of the hold exceeds 5 feet (1 m. 50), there shall be safe means of access from the deck to the hold for their use.

(2) The said means of access shall ordinarily be by ladder, which shall not be deemed to be safe unless it complies with the following conditions:

- (a) leaves sufficient free space behind the rungs, which in the case of ladders on bulkheads and in trunk hatchways shall not be less than $4\frac{1}{2}$ inches ($11\frac{1}{2}$ cm.), or has throughout rungs of proper width for firm foothold and handhold;
- (b) is not recessed under the deck more than is reasonably necessary to keep it clear of the hatchway;
- (c) is continued by and is in line with arrangements for secure handhold and foothold on the coamings (e. g. cleats or cups);
- (d) the said arrangements on the coamings stand out not less

- 11 cm. $\frac{1}{2}$ (4 pouces $\frac{1}{2}$) et sont larges d'au moins 25 cm. (10 pouces);
- c) 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.

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

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 des 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 dimensions imposées par les dispositions du paragraphe 2 (alinéas *a* et *d*) et des prescriptions du paragraphe 4 du présent article, pendant un délai n'excédant pas quatre ans à partir de la date de cette ratification.

Article 6.

Pendant que les travailleurs sont à bord du bateau pour effectuer les opérations, on ne devra laisser ouverte

- than $4\frac{1}{2}$ inches ($11\frac{1}{2}$ cm.) for a width of 10 inches (25 cm.); and
- (e) if separate ladders are provided between the lower decks, the said ladders are as far as practicable in line with the ladder from the top deck.

Where, however, owing to the construction of the ship, the provision of a ladder would not be reasonably practicable, it shall be open to the competent authorities to allow other means of access, provided that they comply with the conditions laid down in this Article for ladders so far as they are applicable.

(3) Sufficient free passage to the means of access shall be left at the coamings.

(4) Shaft tunnels shall be equipped with adequate handhold and foothold on both sides.

(5) When a ladder is to be used in the hold of a vessel which is not decked it shall be the duty of the contractor undertaking the processes to provide such ladder. It shall be equipped at the top with hooks for fastening it on to the coamings or with other means for firmly securing it.

(6) The workers shall not use, or be required to use, other means of access than the means specified or allowed by this Article.

(7) Ships existing at the date of ratification of this Convention shall be exempt from compliance with the measurements in paragraph 2 (*a*) and (*d*) and from the provisions of paragraph 4 of this Article for a period not exceeding four years from the date of ratification of this Convention.

Article 6.

While the workers are on a ship for the purpose of the processes, no hatchway of a cargo hold which ex-

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'écoutilles ainsi que les barrots et galotes servant à couvrir les écoutilles,

1) les panneaux d'écoutilles ainsi que les barrots et galotes 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;

ceeds 5 feet (1 m. 50) in depth from the level of the deck to the bottom of the hold and which is accessible to the workers shall be left open and unprotected, but every such hatchway which is not protected to a clear height of 2 feet 6 inches (75 cm.) by the coamings shall either be securely fenced to a height of 3 feet (90 cm.) if the processes at that hatchway are not impeded thereby or be securely covered.

Similar measures shall be taken when necessary to protect any other openings in a deck which might be dangerous to the workers.

Provided that the requirements of this Article shall not apply when a proper and sufficient watch is being kept.

Article 7.

When the processes have to be carried on on a ship, the means of access thereto and all places on board at which the workers are employed or to which they may be required to proceed in the course of their employment shall be efficiently lighted.

The means of lighting shall be such as not to endanger the safety of the workers nor to interfere with the navigation of other vessels.

Article 8.

In order to ensure the safety of the workers when engaged in removing or replacing hatch coverings and beams used for hatch coverings,

(1) hatch coverings and beams used for hatch coverings shall be maintained in good condition;

(2) hatch coverings shall be fitted with adequate hand grips, having regard to their size and weight;

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.

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, œilletts, pantoires,

(3) beams used for hatch coverings shall have suitable gear for removing and replacing them of such a character as to render it unnecessary for workers to go upon them for the purpose of adjusting such gear;

(4) all hatch coverings and fore and aft and thwart-ship beams shall, in so far as they are not interchangeable, be kept plainly marked to indicate the deck and hatch to which they belong and their position therein;

(5) hatch coverings shall not be used in the construction of cargo stages or for any other purpose which may expose them to damage.

Article 9.

Appropriate measures shall be prescribed to ensure that no hoisting machine, or gear, whether fixed or loose, used in connection therewith, is employed in the processes on shore or on board ship unless it is in a safe working condition.

In particular,

(1) before being taken into use, the said machines, fixed gear on board ship accessory thereto as defined by national laws or regulations, and chains and wire ropes used in connection therewith, shall be adequately examined and tested, and the safe working load thereof certified, in the manner prescribed and by a competent person;

(2) after being taken into use, every hoisting machine, whether used on shore or on board ship, and all fixed gear on board ship accessory thereto as defined by national laws or regulations shall be thoroughly examined or inspected as follows:

(a) to be thoroughly examined every four years and inspected every twelve months: derricks, goose necks, mast bands, derrick bands, eyebolts, spans and any other

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), mousfles, 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 œilletts 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 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 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-brides attachées aux mâts de charge ou aux mâts) régulièrement utilisés, une fois tous les douze mois:

fixed gear the dismantling of which is specially difficult;

- (b) to be thoroughly examined every twelve months: all hoisting machines (e.g. cranes, winches), blocks, shackles and all other accessory gear not included in (a).

All loose gear (e.g. chains, wire ropes, rings, hooks) shall be inspected on each occasion before use unless they have been inspected within the previous three months.

Chains shall not be shortened by tying knots in them and precautions shall be taken to prevent injury to them from shard edges.

A thimble or loop splice made in any wire rope shall have at least three tucks with a whole strand of rope and two tucks with one half of the wires cut out of each strand; provided that this requirement shall not operate to prevent the use of another form of splice which can be shown to be as efficient as the form hereby prescribed.

(3) Chains and such similar gear as is specified by national laws or regulations (e.g. hooks, rings, shackles, swivels) shall, unless they have been subjected to such other sufficient treatment as may be prescribed by national laws or regulations, be annealed under the supervision of a competent person as follows:

(a) In the case of chains and the said gear carried on board ship:

- (i) half inch ($12\frac{1}{2}$ mm.) and smaller chains or gear in general use once at least in every six months;
- (ii) all other chains or gear (including span chains but excluding bridle chains attached to derricks or masts) in general use once at least in every twelve months:

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 douze mois au lieu de six et l'intervalle prévu ou sous-paragraphe 2° 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 autres que les chaînes, 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) 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 authentiques qui constitueront une présomption suffisante de la sécurité du fonctionnement des appareils et des engins dont il s'agit; ces procès-verbaux devront indiquer le maximum de charge autorisé, ainsi que la date et le résultat des essais et vérifications visés aux paragraphes 1) et 2) du présent article et des recuissons ou autres traitements visés au paragraphe 3).

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

5) On devra marquer et maintenir sur toutes les grues, mâts de charge et chaînes d'élingues, ainsi que sur

Provided that in the case of such gear used solely on cranes and other hoisting appliances worked by hand, twelve months shall be substituted for six months in sub-paragraph (i) and two years for twelve months in sub-paragraph (ii);

Provided also that, if the competent authority is of opinion that owing to the size, design, material or infrequency of use of any of the said gear other than chains the requirements of this paragraph as to annealing are not necessary for the protection of the workers, it may, by certificate in writing (which it may at its discretion revoke) exempt such gear from the said requirements subject to such conditions as may be specified in the said certificate.

(b) In the case of chains and the said gear not carried on board ship:

Measures shall be prescribed to secure the annealing of the said chains and gear.

(c) In the case of the said chains and gear whether carried on board ship or not, which have been lengthened, altered or repaired by welding, they shall thereupon be tested and re-examined.

(4) Such duly authenticated records as will provide sufficient *prima facie* evidence of the safe condition of the machines and gear concerned shall be kept, on shore or on the ship as the case may be, specifying the safe working load and the dates and results of the tests and examinations referred to in paragraphs (1) and (2) of this Article and of the annealings or other treatment referred to in paragraph (3).

Such records shall, on the application of any person authorised for the purpose, be produced by the person in charge thereof.

(5) The safe working load shall be kept plainly marked on all cranes, derricks and chain slings and on any

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 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 efficaces 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 poupees 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

similar hoisting gear used on board ship as specified by national laws or regulations. The safe working load marked on chain slings shall either be in plain figures or letters upon the chains or upon a tablet or ring of durable material attached securely thereto.

(6) All motors, cogwheels, chain and friction gearing, shafting, live electric conductors and steam pipes shall (unless it can be shown that by their position and construction they are equally safe to every worker employed as they would be if securely fenced) be securely fenced so far as is practicable without impeding the safe working of the ship.

(7) Cranes and winches shall be provided with effective appliances to prevent the accidental descent of a load while in process of being lifted or lowered.

(8) Appropriate measures shall be taken to prevent exhaust steam from and, so far as practicable, live steam to any crane or winch obscuring any part of the working place at which a worker is employed.

Article 10.

Only sufficiently competent and reliable persons shall be employed to operate lifting or transporting machinery whether driven by mechanical power or otherwise, or to give signals to a driver of such machinery, or to attend to cargo falls on winch ends or winch drums.

Article 11.

(1) No load shall be left suspended from any hoisting machine unless there is a competent person actually

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 écoutille, on devra enlever tous les barrots et galiotes, à moins que cette écoutille n'ait des dimensions suffisantes pour éviter aux travailleurs tout danger résultant du choc de la charge contre les barrots et galiotes. Dans les 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'écoutille, 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

in charge of the machine while the load is so left.

(2) Appropriate measures shall be prescribed to provide for the employment of a signaller where this is necessary for the safety of the workers.

(3) Appropriate measures shall be prescribed with the object of preventing dangerous methods of working in the stacking, unstacking, stowing and unstowing of cargo, or handling in connection therewith.

(4) Before work is begun at a hatch the beams thereof shall be removed, unless the hatch is of sufficient size to preclude danger to the workers from a load striking against the beams; provided that when the beams are not removed they shall be securely fastened to prevent their displacement.

(5) Precautions shall be taken to facilitate the escape of the workers when employed in a hold or on 'tween decks in dealing with coal or other bulk cargo.

(6) No stage shall be used in the processes unless it is substantially and firmly constructed, adequately supported and where necessary securely fastened.

No truck shall be used for carrying cargo between ship and shore on a stage so steep as to be unsafe.

Stages shall where necessary be treated with suitable material to prevent the workers slipping.

(7) When the working space in a hold is confined to the square of the hatch, hooks shall not be made fast in the bands or fastenings of bales of cotton, wool, cork, gunny bags or other similar goods (nor can-hooks on barrels), except for the purpose of breaking out or making up slings.

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 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.

Article 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.

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

(8) No gear of any description shall be loaded beyond the safe working load, except on special occasions expressly authorised by the owner or his responsible agent of which a record shall be kept.

(9) In the case of shore cranes with varying capacity (e.g. raising and lowering jib with load capacity varying according to the angle) an automatic indicator or a table showing the safe working loads at the corresponding inclinations of the jib shall be provided on the crane.

Article 12.

National laws or regulations shall prescribe such precautions as may be deemed necessary to ensure the proper protection of the workers, having regard to the circumstances of each case, when they have to deal with or work in proximity to goods which are in themselves dangerous to life or health by reason either of their inherent nature or of their condition at the time, or work where such goods have been stowed.

Article 13.

At docks, wharves, quays and similar places which are in frequent use for the processes, such facilities as having regard to local circumstances shall be prescribed by national laws or regulations shall be available for rapidly securing the rendering of first-aid and in serious cases of accident removal to the nearest place of treatment. Sufficient supplies of first-aid equipment shall be kept permanently on the premises in such a condition and in such positions as to be fit and readily accessible for immediate use during working hours. The said supplies shall be in charge of a responsible person or persons, who shall include one or more persons competent to

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 gardes-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 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.

render first-aid, and whose services shall also be readily available during working hours.

At such docks, wharves, quays and similar places as aforesaid appropriate provision shall also be made for the rescue of immersed workers from drowning.

Article 14.

Any fencing, gangway, gear, ladder, life-saving means or appliance, light, mark, stage or other thing whatsoever required to be provided under this Convention shall not be removed or interfered with by any person except when duly authorised or in case of necessity, and if removed shall be restored at the end of the period for which its removal was necessary.

Article 15.

It shall be open to each Member to grant exemptions from or exceptions to the provisions of this Convention in respect of any dock, wharf, quay or similar place at which the processes are only occasionally carried on or the traffic is small and confined to small ships, or in respect of certain special ships or special classes of ships or ships below a certain small tonnage, or in cases where as a result of climatic conditions it would be impracticable to require the provisions of this Convention to be carried out.

The International Labour Office shall be kept informed of the provisions in virtue of which any exemptions and exceptions as aforesaid are allowed.

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 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.

Article 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.

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 Traité 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.

Article 16.

Except as herein otherwise provided, the provisions of this Convention which affect the construction or permanent equipment of the ship shall apply to ships the building of which is commenced after the date of ratification of the Convention, and to all other ships within four years after that date, provided that in the meantime the said provisions shall be applied so far as reasonable and practicable to such other ships.

Article 17.

In order to ensure the due enforcement of any regulations prescribed for the protection of the workers against accidents,

(1) The regulations shall clearly define the persons or bodies who are to be responsible for compliance with the respective regulations;

(2) Provision shall be made for an efficient system of inspection and for penalties for breaches of the regulations;

(3) Copies or summaries of the regulations shall be posted up in prominent positions at docks, wharves, quays and similar places which are in frequent use for the processes.

Article 18.

The formal ratifications of this Convention under the conditions set forth in Part XIII of the Treaty of Versailles and in the corresponding Parts of the other Treaties of Peace shall be communicated to the Secretary-General of the League of Nations for registration.

Article 19.

This Convention shall be binding only upon those Members whose ratifications have been registered with the Secretariat.

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

It shall come into force twelve months after the date on which the ratifications of two Members of the International Labour Organisation have been registered with the Secretary-General.

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

Article 20.

As soon as the ratifications of two Members of the International Labour Organisation have been registered with the Secretariat, the Secretary-General of the League of Nations shall so notify all the Members of the International Labour Organisation. He shall likewise notify them of the registration of ratifications which may be communicated subsequently by other Members of the Organisation.

Article 21.

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

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

Article 22.

At the expiration of each period of ten years after the coming into force of this Convention, the Governing

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 cesserait 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 concernant la réciprocité en matière de protection des travailleurs occupés au chargement ou au déchargement des bateaux.

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 30 mai 1929 en sa douzième session,

Body of the International Labour Office shall present to the General Conference a report on the working of this Convention and shall consider the desirability of placing on the Agenda of the Conference the question of its revision in whole or in part.

Article 23.

Should the Conference adopt a new Convention revising this Convention in whole or in part, the ratification by a Member of the new revising Convention shall *ipso jure* involve denunciation of this Convention without any requirement of delay, notwithstanding the provisions of Article 21 above, if and when the new revising Convention shall have come into force.

As from the date of the coming into force of the new revising Convention, the present Convention shall cease to be open to ratification by the Members.

Nevertheless, this Convention shall remain in force in its actual form and content for those Members which have ratified it but have not ratified the revising Convention.

Article 24.

The French and English texts of this Convention shall both be authentic.

Recommendation concerning reciprocity as regards the protection against accidents of workers employed in loading or unloading ships.

The General Conference of the International Labour Organisation of the League of Nations,

Having been convened at Geneva by the Governing Body of the International Labour Office, and having met in its Twelfth Session on 30 May 1929, and

Après avoir décidé d'adopter diverses propositions concernant la réciprocité en matière de protection des travailleurs occupés au chargement ou au déchargement des bateaux, question comprise dans le deuxième point à l'ordre du jour de la session, et

Après avoir décidé que ces propositions prendraient la forme d'une recommandation, adopte, ce vingt-et-unième jour de juin mil neuf cent vingt-neuf, la recommandation ci-après à soumettre à l'examen des Membres de l'Organisation internationale du Travail, en vue de lui faire porter effet sous forme de loi nationale ou autrement, conformément aux dispositions de la Partie XIII du Traité de Versailles et des Parties correspondantes des autres Traités de Paix:

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

Having decided upon the adoption of certain proposals with regard to reciprocity as regards the protection of workers employed in loading or unloading ships, which is included in the second item of the Agenda of the Session, and

Having determined that these proposals should take the form of a recommendation, adopts, this twenty-first day of June of the year one thousand nine hundred and twenty-nine, the following Recommendation, to be submitted to the Members of the International Labour Organisation for consideration with a view to effect being given to it by national legislation or otherwise, in accordance with the provisions of Part XIII of the Treaty of Versailles and of the corresponding Parts of the other Treaties of Peace:

The Conference,

Recognizing that the Convention concerning the protection against accidents of workers employed in loading or unloading ships, while having as its main object the protection against accidents of the said workers, at the same time affords an opportunity for regulations being prepared and issued by the Members which should secure reasonable uniformity on the basis of the Convention and for extension of the principle of reciprocity in the mutual recognition of certificates of inspection and examination; and

Recalling in this connection the principles laid down in the Copenhagen Convention of 28 January 1926 on the seaworthiness and equipment of ships as modified by the Declaration of 11 June 1928;

Strongly recommends that, following the ratification of, and issuing of regulations as aforesaid based upon, the Convention concerning the protection against accidents of workers employed in loading or unloading ships, the Members which have rati-

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.

fied the said Convention should enter into conference for the purpose of securing agreement for reciprocity, subject to all such agreements making secure the main object of the Convention, namely the safety of the persons employed.

Recommandation concernant la consultation des organisations professionnelles pour l'établissement des règlements sur la sécurité des travailleurs occupés au chargement ou au déchargement des bateaux.

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 30 mai 1929 en sa douzième session,

Après avoir décidé d'adopter diverses propositions concernant la consultation des organisations professionnelles pour l'établissement des règlements sur la sécurité des travailleurs occupés au chargement ou au déchargement des bateaux, question comprise dans le deuxième point à l'ordre du jour de la session, et

Après avoir décidé que ces propositions prendraient la forme d'une recommandation,

adopte ce vingt-et-unième jour de juin mil neuf cent vingt-neuf, la recommandation ci-après à soumettre à l'examen des Membres de l'Organisation internationale du Travail en vue de lui faire porter effet sous forme de loi nationale ou autrement conformément aux dispositions de la Partie XIII du Traité de Versailles et des Parties correspondantes des autres Traités de Paix:

La Conférence,

Ayant adopté un projet de convention concernant la protection des tra-

Recommendation concerning the consultation of workers' and employers' organisations in the drawing up of regulations dealing with the safety of workers employed in loading or unloading ships.

The General Conference of the International Labour Organisation of the League of Nations,

Having been convened at Geneva by the Governing Body of the International Labour Office, and having met in its Twelfth Session on 30 May 1929, and

Having decided upon the adoption of certain proposals with regard to the consultation of workers' and employers' organisations in the drawing up of regulations dealing with the safety of workers employed in loading or unloading ships, which is included in the second item of the Agenda of the Session, and

Having determined that these proposals should take the form of a recommendation,

adopts, this twenty-first day of June of the year one thousand nine hundred and twenty-nine, the following Recommendation, to be submitted to the Members of the International Labour Organisation for consideration with a view to effect being given to it by national legislation or otherwise in accordance with the provisions of Part XIII of the Treaty of Versailles and of the corresponding Parts of the other Treaties of Peace:

The Conference,

Having adopted a Draft Convention concerning the protection against

vailleurs occupés au chargement ou accidents of workers employed in loading or unloading ships, and
au déchargeement 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 déchargeement 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.

Desiring to indicate for the guidance of the Members a method of bringing the Convention into operation in their respective countries,

Supplements this Draft Convention by the following Recommendation:

That the authorities responsible for the making of regulations for the protection against accidents of workers employed in loading or unloading ships should, either directly or through any special joint machinery recognised for the purpose, consult the workers' and employers' organisations concerned, if any, in their respective countries in the drawing up of new regulations under the above-mentioned Draft Convention.

Översättning.**Rekommendation angående förebyggande av olycksfall i arbete.**

Generalkonferensen av nationernas förbunds internationella arbetsorganisation,

vilken av styrelsen för internationella arbetsbyrån sammankallats till Genève och där samlats den 30 maj 1929 till sitt tolfte sammanträde, samt beslutit antaga vissa förslag angående förebyggande av olycksfall i arbete, vilken fråga uppförts såsom den första på dagordningen för sammanträdet,

ävensom beslutit, att dessa förslag skola taga form av en rekommendation,

antager denna, den tjugoförsta dagen i juni år ettusenniohundra och tjugonio efterföljande rekommendation att underställas internationella arbetsorganisationens medlemmar för att av dem tagas i övervägande med hänsyn till dess förverkligande genom nationell lagstiftning eller på annat sätt jämligt bestämmelserna i del XIII av föddraget i Versailles och motsvarande delar av de övriga fredsfördragarna.

I betraktande av att inledningen till del XIII av fredsfördraget i Versailles och motsvarande delar av de övriga fredsfördragarna bland de förbättringar i arbetsförhållandena, vilka äro en trängande nödvändighet, upptager arbetarnas skyddande mot olycksfall i arbete;

i betraktande av att olycksfall i arbete icke blott utgöra en källa till förluster och lidanden för arbetarna och deras familjer utan tillika representera en betydande ekonomisk förlust för samhället i dess helhet;

i betraktande av att internationella arbetskonferensen år 1923 antagit en rekommendation angående de allmänna grunddragen för anordnandet av yrkesinspektion, i vilken bl. a. föreskrives, att inspektionens verksamhet, för ernärende av allt större effektivitet, bör allt mer inriktas på »användandet av de lämpligaste säkerhetsmetoder att förekomma olycksfall och sjukdomar samt genom intelligent förståelse, uppmotstran och samverkan av alla intresserade göra arbetet mindre farligt, mer hälsosamt och även mindre ansträngande»;

i betraktande av att det i medlemsstaternas gemensamma intresse är av vikt att erinra om de principer och metoder, vilka enligt de olika ländernas erfarenhet synas mest ägnade att åstadkomma minskning av antalet olycksfall och lindring av deras beskaffenhet;

i betraktande vidare av att internationella arbetskonferensen vid sitt sammanträde år 1928 antagit en resolution, i vilken den bl. a. förklarar, att enligt dess åsikt tiden vore inne att söka uppnå en högre grad av säkerhet genom tillämpandet av nya metoder samt att de största framstegen på denna väg skulle uppnås, om man främginge efter de linjer, som utstakats av »safety-first»-rörelsen, även om denna icke kan ersätta statens ingripande genom utfärdandet och genomförandet av föreskrifter rörande förebyggande av olycksfall;

efter att hava erkänt, att det är av största vikt att alla personer och institutioner, däri inbegripet arbetsgivare, arbetare, arbetsgivar- och arbetarorganisationer, regeringar och den stora allmänheten, med alla medel och med all makt bemöda sig att bidraga till förebyggandet av olycksfall;

hemställer generalkonferensen, att varje medlem av internationella arbetsorganisationen måtte beakta följande grundsatser och regler för förebyggande av olycksfall i industriella företag. Som sådana företag betraktas särskilt följande:

a) gruvor, stenbrott och andra anläggningar för utvinnande av mineral;
b) företag, inom vilka varor tillverkas, förändras, rengöras, repareras, utsmyckas, färdigställas eller beredas till försäljning eller inom vilka råämnen omgestaltas, där i begrepet skeppsbyggeri och företag för förstöring av föremål, även som framställning, transformering och överförande av drivkraft i allmänhet och av elektricitet;

c) uppförande, ombyggnad, underhåll, reparation, förändring eller rivning av alla slag av byggnader, järnvägar, spårvägar, hamnar, dockor, vågbrytare, kanaler, anläggningar för inre sjöfart, vägar, tunnlar, broar, viadukter, kloaker, vattenavlopp, brunnar, telegraf- och telefonanläggningar, elektriska anläggningar, gas- och vattenverk eller andra byggnadsarbeten även som förberedelse- och grundläggningsarbeten för här ovan åsyftade arbeten;

d) transport av passagerare eller gods å lands- eller järnväg, till sjöss eller å inre vattenväg, där i begrepet handhavande av gods å kajer och bryggor samt i dockor och magasin med undantag likväl av transport för hand.

Konferensen, som vidare anser att förebyggande av olycksfall är lika nödvändigt inom jordbruket som i industriella företag, hemställer till varje medlem av internationella arbetsorganisationen att tillämpa denna rekommendation å jordbruket med hänsyn likväl tagen till jordbruksarbetets särskilda förhållanden.

I.

1. I betraktande av att grundvalen för studiet av olycksfalls förebyggande bildas av

a) efterforskande av orsakerna till olycksfallen och av de omständigheter, under vilka de inträffa,

b) undersökning, medelst statistik över olycksfallen inom varje industri betraktad som en helhet, av de särskilda risker, som industrien erbjuder, av de »lagar» som bestämma olycksfallens frekvens samt, genom jämförelse mellan statistiken för flera på varandra följande år, av verkningarna av de åtgärder, som vidtagits för att undvika olycksfallen,

hemställer konferensen, att varje medlemsstat måtte vidtaga de åtgärder av legislativ eller administrativ natur, som erfordras för att på bästa sätt trygga insamlandet och utnyttjandet av de ovan avsedda upplysningarna.

Konferensen hemställer vidare, att i varje land måtte av officiella institutioner företagas metodiska undersökningar med biträde, där så anses önskvärt, av institutioner eller kommissioner, upprättade av de olika industrigrenarna.

De officiella institutionerna böra anlita medverkan av arbetsgivarnas och arbetarnas fackliga organisationer samt av de myndigheter, som hava att öva tillsyn över olycksfalls förebyggande, även som i förekommande fall av tekniska föreningar och inrättningar eller bolag för olycksfallsförsäkring.

Det är jämväl önskvärt att de fackliga arbetsgivar- och arbetarorganisationernas medverkan utsträckes till institutionerna för olycksfalls förebyggande inom de särskilda industrigrenarna.

2. Då vunnen erfarenhet och företagna undersökningar visat, att olycksfallens frekvens och svårighetsgrad bero icke endast av de risker, som betingas av arbetets art, anordningarnas beskaffenhet och de använda olika hjälpmedlen, utan jämväl av arbetarnas fysiska, fysiologiska och psykologiska förhållanden, hemställer konferensen, att utom de undersökningar, som omnämns i punkt 1 och åsyfta materiella förhållanden, undersökningar jämväl måtte företagas rörande dessa andra faktorer.

3. Då arbetarens lämplighet för yrket och hans intresse för arbetet äro faktorer av största betydelse ur säkerhetssynpunkt, är det av vikt, att medlemmarna uppmuntra vetenskapliga undersökningar rörande de bästa metoderna för yrkesrådgivning och yrkesval samt deras praktiska tillämpning.

4. Då det är av väsentlig betydelse för främjandet av verksamheten för förebyggande av olycksfall, att kännedom om de i punkterna 1 och 2 omnämnda undersökningarnas resultat i största utsträckning sprides, och då det vidare är av vikt att internationella arbetsbyrån kommer i besittning av alla de upplysningar, som erfordras för vidgande av området för dess forskningar rörande olycksfalls förebyggande, hemställer konferensen, att de viktigare resultaten av undersökningarna måtte delgivas internationella arbetsbyrån för att av denna utnyttjas i dess verksamhet och publikationer.

Det är jämväl önskvärt, att de institutioner eller organisationer för undersökningar, som finns i de olika industriländerna, anordna internationella rådgivningar och meningsutbyten rörande de vunna resultaten.

5. Medlemmarna böra upprätta centrala tjänsteorgan för insamlande och sammanställande av statistik rörande olycksfall i arbete samt delgiva internationella arbetsbyrån all statistik, varöver de förfoga rörande olycksfall i arbete, inträffade i deras resp. länder. De böra därjämte med hänsyn till det framtida utarbetandet av ett konventionsförslag vid upprättandet och utvecklandet av denna statistik uppehålla förbindelsen med internationella arbetsbyrån för att söka nå fram till vissa enhetliga grunder, vilka såvitt möjligt medgiva ett jämförande studium av de olika ländernas statistik.

II.

6. Då erfarenheten i de olika länderna visat, att man kan vänta de mest tillfredsställande resultat av samarbetet mellan alla i frågan om förebyggande av olycksfall intresserade parter, särskilt arbetsgivare och arbetare, är det av vikt, att medlemmarna göra allt vad som står i deras makt för att utveckla och främja dylikt samarbete, vilket också redan förordats i den år 1923 antagna rekommendationen angående yrkesinspektionen.

7. Konferensen hemställer, att i varje industri eller industrigen periodiska konferenser måtte, i den mån omständigheterna det medgiva, hållas mellan yrkesinspektionen eller annat kompetent organ och representativa organisationer av vederbörande arbetsgivare och arbetare i syfte att: a) undersöka och granska läget inom industrien i fråga beträffande olycksfallens frekvens och svårhetsgrad, verkningsstättet och effektiviteten av de åtgärder, som föreskrivits i lag eller godkänts av staten eller annat kompetent organ i samförstånd med representanter för vederbörande industri eller som försöksvis införts av enskilda arbetsgivare; b) överlägga om förslag till förbättringar.

8. Konferensen hemställer vidare, att medlemmarna måtte verksamt och stadigvarande uppmuntra vidtagandet av åtgärder för främjande av säkerheten, särskilt a) upprättande inom företagen av ett säkerhetsorgan med speciellt följande funktioner: undersökning genom företaget av där inträffade olycksfall och granskning av metoderna för förebyggande av deras upppepande; systematisk tillsyn över anläggningar, maskiner och anordningar i ändamål att trygga säkerheten och särskilt att kontrollera, att skydds- och andra säkerhetsanordningar hållas i gott stånd och finnas på sin plats; upplysande av nyanställda och särskilt unga arbetare om de faror, för vilka de utsättas genom arbetet eller maskinerna eller de anordningar, med vilka de genom arbetet bringas i beröring; anordnandet av den första hjälpen vid olycksfall och transport av skadade; uppmuntran av förslag från personalens sida rörande ökad säkerhet i arbetet; b) samarbete mellan ledningen och arbetarna i resp. företag samt mellan arbetsgivare och arbetarorganisationerna inom vederbörande industri även som dessas samverkan med staten och andra vederbörande organ i ändamål att förbättra säkerheten genom sådana

metoder och anordningar, som kunna anses bäst lämpade efter förhållanden och möjligheterna i de olika länderna. Följande metoder föreslås såsom exempel att tagas under omprövning av vederbörlande, nämligen tillsättande av en säkerhetsinspektör och upprättande av säkerhetsnämnder inom företagen.

9. Konferensen hemställer, att medlemmarna måtte bemöda sig att uppväcka och vidmakthålla arbetarnas intresse för förebyggandet av olycksfall och försäkra sig om deras medverkan härutinnan medelst kurser, publikationer, filmframställningar, besök vid industriella företag och andra lämpliga åtgärder.

10. Konferensen hemställer, att staten måtte upprätta eller främja uppriktandet av ständiga säkerhetsutställningar, där de bästa apparater, anordningar och metoder för förebyggande av olycksfall och främjande av säkerhet förevisas (med möjligheter till praktisk demonstration i fråga om skyddsanordningar vid maskiner); råd och anvisningar skola där lämnas åt företagschefer, ledande personal, arbetare, elever i ingenjörs- och tekniska skolor samt andra intresserade.

11. I betraktande av att arbetarna genom det sätt, varpå de förhålla sig på arbetsplatsen, i stor utsträckning kunna och böra bidraga till framgång för de förebyggande åtgärderna, är det av vikt, att staten använder sitt inflytande till tryggande av att a) arbetsgivarna göra allt, som står i deras makt, för att förbättra arbetarnas uppföstran i fråga om förebyggande av olycksfall och b) att arbetarorganisationerna medverka härtill genom lämplig inverkan på sina medlemmar.

12. Konferensen hemställer, att staten, utom de i föregående punkter angivna åtgärder, måtte beträffande vissa industrier eller industrigrenar eller särskilda arbeten ombesörja monografier rörande orsakerna till och förebyggandet av olycksfall, vilka framställningar skola utarbetas av yrkesinspektioner eller annat kompetent organ; i dessa monografier böra sammanfattas de erfarenheter, som vunnits rörande de bästa medlen att förebygga olycksfall inom industrien eller vid arbetet i fråga, och böra de av staten publiceras till upplysning för företagschefer, ledande personal och arbetare inom resp. industri samt för organisationer av arbetsgivare och arbetare.

13. Med hänsyn till betydelsen av den i föregående punkt omnämnda upplysningsverksamheten och för att åt denna giva en säker grund hemställer konferensen, att medlemmarna måtte i folkskolornas läroplaner upptaga några lektioner, ägnade att hos barnen inplanta känslan för försiktighet, och i läroplanerna för fortsättningsskolor de grundläggande begreppen om förebyggande av olycksfall och den första hjälpen vid olycksfall. Metodisk undervisning rörande förebyggande av olycksfall i arbete bör meddelas i yrkesskolor av alla slag, och bör därvid elevernas uppmärksamhet lämpligen fästas på betydelsen av den förebyggande verksamheten ur såväl ekonomisk som moralisk synpunkt.

14. Med hänsyn till den stora betydelse, som i avseende å olycksfallens följer måste tillämpas den snabbhet, varmed den första värden kan lämnas, böra åtgärder vidtagas till säkerställande att i alla företag erforderlig materiel för lämnanade av den första hjälpen finnes tillgänglig för omedelbart bruk och att denna hjälp lämnas av vederbörligen kvalificerade personer. Det är jämvälv önskvärt, att åtgärder vidtagas för att vid allvarliga olycksfall läkarhjälp må kunna erhållas så snart som möjligt. Ambulanstjänst bör även vara anordnad för snabb transport av skadade till sjukhus eller till deras hem.

Särskild uppmärksamhet bör ägnas åt att läkarna erhållas särskild teoretisk och praktisk utbildning i behandling av skador förorsakade av olycksfall.

III.

15. I betraktande av att varje effektivt system för olycksfalls förebyggande bör vilja på lagstadgad grund, hemställer konferensen, att varje medlem måtte i sin lagstiftning föreskriva de åtgärder, vilka erfordras för tryggande av en tillfredsställande grad av säkerhet.

16. I lag bör stadgas, att arbetsgivaren är skyldig att anordna och sköta sitt företag på sådant sätt, att arbetarna, med hänsyn tagen till företagets natur och teknikens ståndpunkt, beredas tillräckligt skydd, samt att han tillika bör tillse, att arbetarna upplysas om riskerna i sitt arbete, där sådana förekomma, och om vad som bör iakttagas av dem för undvikande av olycksfall.

17. Det är i allmänhet önskvärt, att planer för uppförande eller omändring av industriella anläggningar i vederbörlig tid underställas granskning av kompetent myndighet för konstaterande, huruvida planerna äro av beskaffenhet att motsvara de ovan åsyftade lagbestämmelserna. Denna granskning bör äga rum så skyndsamt som möjligt för att icke fördöja byggnadsarbetet.

18. I den mån varje lands administrativa och judiciella organisation så medgiver, böra yrkesinspektionens tjänstemän eller andra organ för kontroll över tillämpningen av lagar och förordningar rörande skydd för arbetarna mot olycksfall äga befogenhet att i varje särskilt fall föreskriva för arbetsgivaren, vad han har att göra för att iakttaga sina skyldigheter, med rätt likvä尔 för honom att vädja till överordnad administrativ myndighet eller skiljedom.

I händelse av överhängande fara bör kontrollorganet äga att oberoende av vädjorätten kräva omedelbart vidtagande av föreskrivna åtgärder.

19. Med hänsyn till betydelsen, ur synpunkten av olycksfalls förebyggande, av det sätt, varpå arbetarna förhålla sig, bör den nationella lagstiftningen föreskriva skyldighet för arbetarna att efterkomma författningsarna rörande förebyggande av olycksfall samt särskilt stadga, att arbetarna icke utan tillstånd få borttaga skyddsanordningar och att de skola använda dem på riktigt sätt.

20. Konferensen hemställer, att innan vederbörlande myndighet utfärdar slutgiltiga administrativa bestämmelser rörande förebyggande av olycksfall inom en industri, den måtte bereda tillfälle för representativa organisationer av vederbörlande arbetsgivare och arbetare att framlägga sina synpunkter.

21. Bestämmelser i lag eller förordning böra föreskriva medverkan från arbetarnas sida för tryggande av tillämpningen av säkerhetsföreskrifterna på sätt för varje land är mest lämpligt, exempelvis genom: befordran av kompetenta arbetare till vissa befattningar inom yrkesinspektionen; bestämmelser som ge arbetarna rätt att påkalla besök av tjänsteman hos inspektionen eller annan behörig myndighet, då de finna detta önskvärt, eller som förpliktar arbetsgivaren att bereda arbetarna eller deras representanter tillfälle att träda i förbindelse med inspektören, då denne besöker företaget; tillsättande av representanter för arbetarna i säkerhetsnämnder, som hava att trygga säkerhetsföreskrifternas tillämpning och fastställa orsakerna till olycksfall.

IV.

22. Konferensen hemställer, att staten måtte söka åvägabringa, att de särskilda bolag och andra inrätningar för olycksfallsförsäkring vid premiernas fastställande för företagen taga hänsyn till de åtgärder, som i dessa vidtagits för arbetarnas skydd, och därigenom uppmuntra arbetsgivarna att förbättra säkerhetsanordningarna.

23. Staten bör uppmuntra bolag och andra inrättningar för olycksfallsförsäkring att medverka i arbetet för förebyggande av olycksfall genom bl. a. följande medel: meddelande till yrkesinspektionen eller andra behöriga kontrollorgan av uppgifter rörande olycksfallens orsaker och följer; samverkan med de institutioner och kommissioner, som avses i punkt 1, samt med safety-first-rörelsen i allmänhet; lån åt arbetsgivare för införande eller förbättring av säkerhetsanordningar; premier åt arbetare, ingenjörer m. fl., vilka genom sina uppfinningar eller idéer på ett verksamt sätt bidraga till att förebygga olycksfall; propaganda bland arbetsgivare och allmänheten; råd beträffande säkerhetsåtgärder; understöd åt säkerhetsmuseer och anstalter för undervisning om förebyggande av olycksfall.

**Förslag till konvention angående angivande av vikten å tyngre kollin,
som transporteras å fartyg.**

Generalkonferensen av nationernas förbunds internationella arbetsorganisation,

vilken av styrelsen för internationella arbetsbyrån sammankallats till Genève och där samlats den 30 maj 1929 till sitt tolfte sammanträde, samt beslutit antaga vissa förslag angående angivande av vikten å tyngre kollin, som transporteras å fartyg, en fråga, vilken innefattas i den första punkten på dagordningen för sammanträdet,

ävensom beslutit, att dessa förslag skola taga form av ett förslag till internationell konvention,

antager denna, den tjugoförsta dagen i juni år ettusenniohundra och tjugonio efterföljande förslag till konvention att ratificeras av internationella arbetsorganisationens medlemmar jämlikt bestämmelserna i del XIII av fördraget i Versailles och motsvarande delar av de övriga fredsfördraget.

§ 1.

Varje koli eller föremål med en bruttovikt av ettusen kilogram (en meterton) eller däröver, vilket för befordran avlämnas inom de territoriella gränserna för en medlemsstat, som ratificerat denna konvention, och vilket är avsett att transporteras å hav eller inre vattenväg, skall före ombordtagandet vara försett med uppgift å sin bruttovikt, tydligt och varaktigt angiven på utsidan.

Den nationella lagstiftningen må i undantagsfall, då det är svårt att bestämma den exakta vikten, medgiva angivandet av approximativ vikt.

Skyldighet att tillse, att denna föreskrift iakttages, skall endast åligga regeringen i det land, från vilket kollit eller föremålet avsändes, med uteslutande av regeringen i varje annat land, som kollit kan passera på vägen till sin destinationsort.

Det tillkommer den nationella lagstiftningen att avgöra, huruvida skyldigheten att angiva vikten på ovan föreskrivna sätt skall åligga avsändaren eller någon annan.

§ 2.

De officiella ratifikationerna av denna konvention skola, i enlighet med bestämmelserna i del XIII av fördraget i Versailles och motsvarande delar av de övriga fredsfördraget, delgas nationernas förbunds generalsekretrare och av honom inregistreras.

§ 3.

Denna konvention är bindande allenast för de medlemmar av internationella arbetsorganisationen, vilkas ratifikationer inregistrerats hos sekretariatet.

Den träder i kraft tolv månader efter det två medlemmars ratifikationer blivit inregistrerade av generalsekreteraren.

Därefter träder denna konvention i kraft för varje medlem tolv månader från den dag, då dess ratifikation inregistrerats.

§ 4.

Så snart ratifikationerna för två medlemmar av internationella arbetsorganisationen inregistrerats hos sekretariatet, skall nationernas förbunds generalsekreterare däröförd notificera alla medlemmarna av internationella arbetsorganisationen. Han skall likaledes notificera dem inregistreringen av ratifikationer, som senare delgivits honom av andra medlemmar av organisationen.

§ 5.

Varje medlem, som ratificerat denna konvention, kan, sedan tio år förflutit från den tidpunkt, då konventionen först trädde i kraft, uppsäga densamma genom skrivelse, som delgives nationernas förbunds generalsekreterare för inregistrering. Uppsägningen träder icke i kraft förrän ett år efter det den inregistrerats hos sekretariatet.

Varje medlem, som ratificerat denna konvention och icke inom ett år efter utgången av den i föregående stycke nämnda tioårsperioden gör bruk av den i denna paragraf stadgade uppsägningsrätten, skall vara bunden för en ny tioårsperiod och kan därefter, med iakttagande av de i denna paragraf föreskrivna villkoren, uppsäga konventionen vid utgången av varje tioårs-period.

§ 6.

Vid utgången av varje tidrymd av tio år, räknat från denna konventions ikraftträdande, skall internationella arbetsbyråns styrelse förelägga generalkonferensen en redogörelse för tillämpningen av denna konvention och taga under övervägande, huruvida det finnes anledning att uppföra frågan om dess revision helt eller delvis på konferensens dagordning.

§ 7.

I fall konferensen skulle antaga en ny konvention, innebärande revision helt eller delvis av förevarande konvention, skall en medlems ratifikation av den nya konventionen, för såvitt denna trätt i kraft, medföra uppsägning av förevarande konvention oberoende av vad i § 5 här ovan stadgas om tidsfrist.

Från den dag, då den nya konventionen träder i kraft, skall förevarande konvention icke längre kunna ratificeras av medlemmarna.

Förevarande konvention skall likväl förbliva gällande till form och innehåll för de medlemmar, som ratificerat densamma och icke ratificera den nya konventionen.

§ 8.

De franska och engelska texterna till denna konvention skola båda äga vitsord.

**Rekommendation angående ansvarighet i fråga om säkerhetsanordningar
å motordrivna maskiner.**

Generalkonferensen av nationernas förbunds internationella arbetsorganisation,

vilken av styrelsen för internationella arbetsbyrån sammankallats till Genève och där samlats den 30 maj 1929 till sitt tolfta sammanträde, samt beslutit antaga vissa förslag angående ansvarighet i fråga om säkerhetsanordningar å motordrivna maskiner, en fråga, vilken innefattas i den första punkten på dagordningen för sammanträdet,

ävensom beslutit, att dessa förslag skola taga form av en rekommendation,

antager denna, den tjugoförsta dagen i juni år ettusenniohundra och tjugonio efterföljande rekommendation att underställas internationella arbetsorganisationens medlemmar för att av dem tagas i överbågande med hänsyn till dess förverkligande genom nationell lagstiftning eller på annat sätt jämlikt bestämmelserna i del XIII av födralagen i Versailles och motsvarande delar av de övriga fredsfödralagen:

I.

I syfte att till förmån för arbetarnas säkerhet mera effektivt trygga iakttagandet av föreskrifterna i den nationella lagstiftningen rörande säkerhetsanordningar å motordrivna maskiner, använda inom landet, samt utan intrång på den skyldighet, som under alla förhållanden bör åligga arbetsgivaren att försakra sig om att de maskiner, som användas i hans företag, äro utrustade i enlighet med nämnda föreskrifter,

hemställer konferensen, att varje medlem måtte godtaga och i största möjliga mån tillämpa den principen, att det bör vara genom lag förbjudet att leverera eller installera motordrivna maskiner, avsedda att användas inom medlemmens territorium, med mindre de äro försedda med sådana säkerhetsanordningar, som fordras av den nationella lagstiftningen, då dessa maskiner äro i bruk.

Förestående stycke äger tillämpning å varje elektrisk anordning, som utgör en del av maskinen.

II.

Varje medlem bör hålla internationella arbetsbyrån underrättad om de åtgärder den vidtagit för tillämpning av ovannämnda princip samt om resultaten av tillämpningen.

**Förslag till konvention angående skydd mot olycksfall för arbetare,
sysselsatta med lastning eller lossning av fartyg.**

Generalkonferensen av nationernas förbunds internationella arbetsorganisation,

vilken av styrelsen för internationella arbetsbyrån sammankallats till Genève och där samlats den 30 maj 1929 till sitt tolfta sammanträde,

samt beslutit antaga vissa förslag angående skydd mot olycksfall vid arbete med lastning eller lossning av fartyg, vilken fråga uppförts såsom den andra på dagordningen för sammanträdet,

ävensom beslutit, att dessa förslag skola taga form av ett förslag till internationell konvention,

anter denna, den tjugoförsta dagen i juni år ettusenniohundra och tjugonio, efterföljande förslag till konvention att ratificeras av internationella arbetsorganisationens medlemmar jämlikt bestämmelserna i del XIII av fördraget i Versailles och motsvarande delar av de övriga fredsfördragen.

§ 1.

I denna konvention

a) betecknar och inbegriper uttrycket »arbetsförrättning» allt eller en del av det arbete med lastning eller lossning av fartyg, nyttjat i havs- eller inre sjöfart, med undantag för krigsfartyg, som i land eller ombord utföres var sig i havs- eller inre hamn eller i docka, vid lastbrygga, kaj eller annan liknande plats, där dylikt arbete bedrives; samt

b) avser uttrycket »arbetare» varje person, som användes till sådan arbetsförrättning.

§ 2.

Varje regelrätt brukad tillträdesled, som går över en docka, lastbrygga, kaj eller liknande område och vilken arbetarna hava att använda för att begiva sig till eller från den plats, där arbetsförrättningar utförs, samt alla arbetsplatser i land skola hållas i ett skick, som är ägnat att bereda trygghet åt de arbetare, som använder dem.

Särskilt skall iakttagas

1) att alla arbetsplatser i land och alla farliga delar av de förut angivna tillträdeslederna, som föra dit från närmaste allmänna väg, äro försedda med belysning, som är effektiv och icke erbjuder fara;

2) att lastbryggor och kajer hållas så fria från gods, att de lämna fri passage till de i § 3 omnämnda förbindelsemedlen;

3) att då utrymme lämnas längs bryggans eller kajens ytterkant, detta har en bredd av minst 90 centimeter (3 fot) och hålls fritt från andra hindrande föremål än fasta konstruktionsdelar samt i bruk varande inrätningar och redskap;

4) att, i den mån så låter sig göra med hänsyn till trafiken och arbetet,

a) alla farliga delar av dessa tillträdesleder och arbetsplatser (t. ex. farliga öppningar, hörn och kanter) äro försedda med lämpliga räck av minst 75 centimeters (2 fot 6 tums) höjd;

b) farliga passager över broar, kassuner och dockportar å båda sidor äro försedda med räck av minst 75 centimeters (2 fot 6 tums) höjd, vilket i bälge ändar skall givas tillräcklig fortsättning, som dock icke behöver vara längre än 4.5 meter (5 yards).

§ 3.

1) Då ett fartyg ligger vid kaj eller intill annat fartyg för arbetsförrättningars utförande, skola förbindelsemedel, som erbjuda garantier för säkerhet, stå till arbetarnas förfogande, när de hava att begiva sig till eller från fartyget, såvida icke omständigheterna äro sådana, att arbetarna, även om ingen särskild anordning finnes, kunna göra detta utan att utsättas för onödiga risker.

2) Ifrågavarande förbindelsemedel skola utgöras av:

a) där så skäligen kan åstadkommas, fartygets fallrepstrappa, en landgång eller liknande anordning;

b) i övriga fall en lejdare.

3) De i mom. 2 a) angivna anordningarna skola ha en bredd av minst 55 centimeter (22 tum); de skola vara stadigt fästade, så att de äro förhindrade att rubbas; de få icke luta för mycket, och till dem använt material skall vara av god beskaffenhet och i gott stånd; de skola å båda sidor utefter hela sin längd vara försedda med betryggande räck, som överallt har en höjd av minst 82 centimeter (2 fot 9 tum), eller, i fråga om fallrepstrappa, å ena sidan vara försedda med betryggande räck av nämnda höjd, för såvitt den andra är tillräckligt skyddad av fartygssidan.

Dock må anordningar av berörda slag, som äro i bruk vid tiden för denna konventions ratificering, fortfarande användas:

a) om de på båda sidor äro försedda med räck av minst 80 centimeters (2 fot 8 tums) höjd, intill dess dessa ersättas med nya;

b) om de på båda sidor äro försedda med räck av minst 75 centimeters (2 fot 6 tums) höjd, under ett år efter ratificeringen av denna konvention.

4) Den i mom. 2 b) angivna lejdaren skall vara av tillräcklig längd och styrka samt på lämpligt sätt fastgjord.

5) a) Avvikeler från bestämmelserna i denna paragraf kunna medgivas av vederbörande myndigheter i de fall, då de anse, att de i paragrafen omnämnda anordningarna icke äro nödvändiga för arbetarnas säkerhet.

b) Bestämmelserna i denna paragraf skola icke äga tillämpning å ställningar eller lastlandgångar i de fall, då dessa uteslutande användas för arbetsförrätningar.

6) Arbetare må icke använda eller åläggas använda andra förbindelsemedel än de, som angivs i eller äro tillåtna enligt denna paragraf.

§ 4.

För det fall att arbetarna måste sjöledes begiva sig till eller från ett fartyg för arbetsförrätningars utförande, skola lämpliga anordningar finnas föreskrivna till tryggande av deras transport, däri inbegripet föreskrift om de villkor, som de för transporten använda farkosterna skola uppfylla.

§ 5.

1) Då arbetarna hava att utföra arbetsförrätningar i lastrum, vilkas bottens är belägen mer än 1.5 meter (5 fot) under däckets yta, skola förbindelsemedel, vilka erbjuda garantier för säkerhet ställas till deras förfogande.

2) Dessa förbindelsemedel skola i regel bestå av en lejdare, och skall sådan icke anses erbjuda garantier för säkerhet med mindre:

a) tillräckligt utrymme finnes bakom stegen, vilket utrymme i fråga om lejdare, anbringade å skott eller i trunkluckor, skall vara minst 11.5 centimeter ($4\frac{1}{2}$ tum), eller samtliga steg ha tillräcklig bredd för att erbjuda stadigt fäste för händer och fötter;

b) den icke är mera indragen under däcket än som skäligen fordras för att hålla den fri för lucköppningen;

c) den fortsättes av och befinner sig i samma linje som anordningar för stadigt hand- och fotfäste, anbringade å luckarmarna (t. ex. steg eller urholkningar);

d) de i c) omnämnda anordningarna skjuta ut minst 11.5 centimeter ($4\frac{1}{2}$ tum) och hava en bredd av minst 25 centimeter (10 tum);

e) lejdarna, där särskilda sådana finnas mellan de nedre däcken, i den man så låter sig göra befina sig i samma linje som den från översta däcket nedgående lejdaren.

Dock må vederbörande myndigheter, då på grund av fartygets konstruk-

tion icke skäligen kan påfordras anbringandet av lejdare, äga medgiva användande av andra förbindelsemedel, förutsatt att dessa i tillämpliga delar uppfylla i denna paragraf för lejdare föreskrivna villkor.

3) Tillräckligt fritt utrymme för tillträde till förbindelsemedlen skall lämnas vid luckkarmarna.

4) Axeltunnlar skola å båda sidor vara försedda med lämpliga hand- och fotfästen.

5) Då en lejdare skall användas i lastrummet på ett odäckat fartyg, skall det åligga den, som åtagit sig arbetsförrättningarna, att tillhandahålla sådan lejdare. Denna skall i övre ändan vara försedd med hakar för dess fästande vid luckkarmen eller med annan anordning för säkert fästande.

6) Arbetarna må icke använda eller åläggas använda andra förbindelsemedel än de, som angivs i eller äro tillåtna enligt denna paragraf.

7) Vid tiden för denna konventions ratificering befintliga fartyg skola vara fritagna från dimensionsföreskrifterna i mom. 2 a) och d) och från bestämmelserna i mom. 4 under en tid icke överstigande fyra år, räknat från dagen för nämnda ratificering.

§ 6.

Under det att arbetarna befinna sig ombord å fartyget för arbetsförrättningars utförande, må för arbetarna tillgänglig lucköppning till lastrum med ett djup av mer än 1.5 meter (5 fot) räknat från däcksytan till rummets botten, icke lämnas öppen och utan skyddsanordning; alla dylika öppningar, som icke äro skyddade medelst karmar till en höjd, uppgående till minst 75 centimeter (2 fot 6 tum), skola omgivas med betryggande skyddsräck av minst 90 centimeters (3 fots) höjd, för såvitt arbetet vid lucköppningen därigenom icke förhindras, eller och vara på betryggande sätt täckta.

Liknande åtgärder skola i fall av behov vidtagas för att bereda skydd vid alla andra öppningar i däcket, vilka kunna erbjuda fara för arbetarna.

Bestämmelserna i denna paragraf skola likväл icke äga tillämpning, då lämplig och tillfyllestgörande vakthållning finnes anordnad.

§ 7.

Då arbetsförrättningar skola utföras ombord å ett fartyg, skola förbindelsemedlen till detta fartyg ävensom alla platser ombord, där arbetarna sysselsättas eller dit de kunna beordras under arbetet, vara effektivt upplysta.

De använda belysningsanordningarna skola vara sådana, att de icke kunna äventyra arbetarnas säkerhet eller inverka störande på andra fartygs navigering.

§ 8.

För att trygga arbetarnas säkerhet, då de äro sysselsatta med att avtaga eller pålägga luckor och skärstockar, tjänande att täcka lucköppningarna,

1) skola luckor och skärstockar, som tjäna att täcka lucköppningarna, hållas i gott stånd;

2) skola luckorna vara försedda med handtag, avpassade efter luckornas storlek och tyngd;

3) skola skärstockar, som tjäna att täcka lucköppningarna, vara försedda med sådana anordningar för avtagning och påläggning, att arbetarna icke behöva beträda dem för att anbringa nämnda anordningar;

4) skola luckor och skärstockar, för såvitt de icke äro utbytbara, vara försedda med tydligt märke, angivande det däck och den lucköppning, till vilka de höra, samt deras plats i lucköppningen;

5) må luckor icke användas till uppförande av ställningar för lastens handhavande eller för annat ändamål, som skulle kunna utsätta dem för skada.

§ 9.

Lämpliga åtgärder skola vidtagas till säkerställande, att lyftinrättningar eller därtill hörande fasta eller lösa hjälpmittel icke användas för arbetsför rättningar i land eller ombord å fartyg, med mindre de befinner sig i stånd att fungera riskfritt.

Särskilt skall iakttagas följande:

1) Innan de tagas i bruk, skola nämnda inrättningar jämte de fasta hjälpmittel ombord, som enligt nationell lagstiftning betraktas som de förras tillbehör, även som kättingar och ställinor, som användas i samband därmed, i föreskriven ordning vederbörligen undersökas och provas av kompetent person, som även skall genom certifikat intyga den högsta tillåtna belastningen.

2) Efter deras tagande i bruk skall varje i land eller ombord använd lyftinrättning samt alla fasta hjälpmittel ombord, som enligt den nationella lagstiftningen betraktas som den förras tillbehör, ingående undersökas eller inspekteras sålunda:

a) lastbommar, svanhalsar, mast- och bombeslag, ringbultar, topprep och alla andra fasta hjälpmittel, vilkas lösgörande möter särskilda svårigheter, skola ingående undersökas var fjärde år och inspekteras var tolfta månad;

b) alla lyftinrättningar (såsom kranar och vinschar), block, schacklar och övriga i a) icke åsyftade tillbehör skola ingående undersökas var tolfta månad.

Alla lösa hjälpmittel (t. ex. kättingar, ställinor, ringar och krokar) skola, varje gång innan de tagas i bruk underkastas inspektion, försävitt de icke inspekterats inom de närmast föregående tre månaderna.

Kättingar må icke förkortas genom att därå slås knopar, och åtgärder skola vidtagas till förekommande att de skadas av skarpa kanter.

Ögonsplits å ställina med eller utan kaus skall vara utförd med minst tre instickningar av hela kardeler och två instickningar av kardeler med halva antalet trådar uttagna. Dock skall denna föreskrift icke förhindra användandet av annan slags splits, vilken visas vara lika effektiv som de nu föreskrivna.

3) Kättingar och liknande hjälpmittel, som angivnas i den nationella lagstiftningen (t. ex. krokar, ringar, schacklar och lekare) skola, försävitt de icke enligt föreskrift i nämnda lagstiftning underkastats annan tillfredsställande behandling, glödgas under tillsyn av kompetent person med iakttagande av följande:

a) Kättingar och förut angivna hjälpmittel ombord å fartyg:

1) kättingar och hjälpmittel om högst 12.5 millimeter ($\frac{1}{2}$ tum) i regelbundet bruk, minst en gång var sjätte månad;

2) övriga kättingar och hjälpmittel (inkl. topprepskättingar, men exkl. »bridle chains», som är fastade vid lastbom eller mast) i regelbundet bruk, minst en gång var tolfta månad.

Dock skall i fråga om dylika hjälpmittel, vilka uteslutande användas vid kranar eller andra lyftinrättningar, som drivs för hand, den i 1) angivna tiden av sex månader ersättas med tolv månader och de i 2) angivna tolv månaderna ersättas med två år.

Jämväl må i de fall, då vederbörande myndighet beträffande förut angivna hjälpmittel med undantag av kättingar anser, att på grund av deras dimensioner, utförande, material eller sällan förekommande användning iaktagandet av föreskrifterna i förevarande moment rörande glödgning icke er-

fordras för arbetarnas skyddande, myndigheten kunna medelst skriftligt certifikat (som den när som helst kan återkalla) undantaga ifrågavarande hjälpmittel från tillämpningen av nämnda föreskrifter under förbehåll av de villkor, som kunna vara fastställda i certifikatet.

b) Kättingar och förut angivna hjälpmittel, som icke finns ombord:

åtgärder skola föreskrivas till säkerställande av glödgning av sådana kättingar och hjälpmittel.

c) Kättingar och förut angivna hjälpmittel, vare sig de finns ombord eller icke:

kättingar och hjälpmittel, som förlängts, ändrats eller reparerats medelst svetsning, skola ånyo provas och undersökas.

4) Vederbörligen bestyrkta besiktningsdokument, vilka på ett tillfredsställande sätt utvisa, att ifrågavarande inrättningar och hjälpmittel fungera säkert, skola, alltefter omständigheterna, förvaras i land eller ombord; dessa besiktningsdokument skola angiva den högsta tillåtna belastningen samt dagen för och resultatet av de i mom. 1 och 2 av denna paragraf åsyftade provningar och undersökningar ävenom av de i mom. 3 åsyftade glödgningar eller andra behandlingsmetoder.

Dessa besiktningsdokument skola, då så påfordras av där till bemyndigad person, företes av den, som har hand om dem.

5) På alla kranar, lastbommar och kättingslängor ävenom å övriga ombord använda liknande hjälpmittel, specificerade i den nationella lagstiftningen, skall den högsta tillåtna belastningen finnas tydligt angiven. Den högsta tillåtna belastningen för kättingslängor skall med tydliga siffror eller bokstäver vara angiven antingen på själva kättingen eller på en därvid säkert fastad bricka eller ring av hållbart material.

6) Alla motorer, kugghjul, kättings- och friktionstransmissioner, axlar, strömförande elektriska ledningar samt ångrör skola (med mindre det kan visas, att de äro så placerade och konstruerade, att de för alla de använda arbetarna erbjuda samma trygghet, som om de vore effektivt skyddade) vara säkert inskyddade, i den mån så låter sig göra utan menlig inverkan på fartygets säkra manövrering.

7) Kranar och vinschar skola vara försedda med betryggande anordningar, som hindra lasten från att oförutsett nedfalla, under det den lyftes eller sänkes.

8) Lämpliga åtgärder skola vidtagas till förhindrande, att avloppsånga från och, i den mån så låter sig göra, ånga under tryck till vinsch eller kran försvårar sikten å arbetsplats, där arbetare är sysselsatt.

§ 10.

Endast tillräckligt kompetenta och pålitliga personer må användas för skötande av lyft- eller transportinrättningar, vare sig de drivas med maskinkraft eller på annat sätt, för signalerande till skötaren av sådana inrättningar eller för passande av göling å vinschtrumma eller nockar.

§ 11.

1) Last må ej lämnas hängande i lyftinrättning, med mindre kompetent person effektivt passar denna, medan lasten är hängande.

2) Lämpliga åtgärder skola föreskrivas för användande av signalman, där så erfordras för arbetarnas säkerhet.

3) Lämpliga åtgärder skola föreskrivas till undvikande, att farliga arbetsmetoder användas vid uppstaplning eller nedtagning, stuvning eller lossning av last eller vid dess handhavande i samband därmed.

4) Innan arbetet börjas vid en lucköppning, skola alla skärstockar urlyftas, med mindre lucköppningen är så stor, att fara för arbetarna icke uppstår därigenom att last slår emot skärstockarna. För det fall att dessa kunna lämnas på sin plats, skola de vara säkert fästade till förhindrande att de rubbas.

5) Försiktighetsåtgärder skola vidtagas till möjliggörande för arbetarna att lätt utrymma lastrum eller melländäck, då de där sysselsättas med lastning eller lossning av kol eller annat massgods.

6) Ställning må icke användas för arbetsförrättning, med mindre den är av hållbar och solid konstruktion, vederbörligen uppstöttad och, i fall av behov, säkert fästad.

För transport av last mellan fartyget och land må icke användas handkärra, då ställningen har sådan lutning, att den medför fara.

Ställningar skola, i fall av behov, täckas med lämpligt ämne för att hindra arbetarna från att halka.

7) Då arbetsutrymmet i ett lastrum är begränsat till utrymmet under själva lucköppningen, må hakar icke fastsättas i band eller dylikt kring balar, innehållande bomull, ull, kork, jutesäckar eller annat liknande gods, (ej heller fathakar anhuggas på tunnor), för annat ändamål än att bryta ut last eller sammanföra den i längor.

8) Intet hjälpmittel må belastas utöver sin högsta tillåtna belastning, utom i de särskilda fall då uttryckligt bemyndigande, varom anteckning skall göras, lämnas av ägaren av ifrågavarande lyftinrättning eller hans ombud.

9) Kranar i land med föränderlig lyftförmåga (t. ex. vid vertikalt rörlig kranarm, där lyftförmågan växlar med kranarmens lutning) skola vara försedda med automatisk indikator eller en skylt, utvisande den högsta tillåtna belastning, som svarar mot olika lutningar av kranarmen.

§ 12.

Den nationella lagstiftningen skall föreskriva de försiktighetsmått, som äro att anse såsom nödvändiga för att bereda arbetarna ett med hänsyn till omständigheterna i varje särskilt fall tillbörligt skydd, då de ha att arbeta i beröring med eller i närheten av ämnena, som äro farliga för deras liv eller hälsa, antingen på grund av ämnenas egen natur eller på grund av det tillstånd, vari ämnena för tillfället befinner sig, eller då de ha att arbeta å platser, där dylika ämnena ha förvarats.

§ 13.

Vid dockor, lastbryggor, kajer och andra liknande platser, där arbetsförrättning ofta utföres, skola sådana anordningar, som den nationella lagstiftningen med hänsyn tagen till lokala förhållanden bör föreskriva, finnas vidtagna för att den första hjälpen må kunna skyndsamt lämnas vid olycksfall och för att vid allvarliga sådana vederbörande må kunna skyndsamt föras till närmaste sjukhus. Ett tillräckligt förråd av material för lämnande av den första hjälpen skall ständigt förvaras å de platser, varom här fråga är, i sådant skick och å sådana ställen, att detsamma är lätt tillgängligt och omedelbart kan tagas i bruk under arbetstiden. Nämnda förråd böra ställas under inseende av en eller flera ansvariga personer, varav en eller flera böra vara kompetenta att lämna den första hjälpen och beredda att stå till omedelbar tjänst under arbetstiden.

Lämpliga åtgärder skola jämväl vidtagas vid dockor, lastbryggor, kajer och andra liknande, förut omnämnda platser för att lämna hjälp åt arbetare, som fallit i vattnet.

§ 14.

Ingen må avlägsna eller rubba räck, landgångar, hjälpmedel av olika slag, lejdare, livräddningsredskap, belysningsanordningar, skyltar eller märken, ställningar eller andra föremål, varom föreskrift meddelas i denna konvention, utan att vara där till vederbörligen bemyndigad eller i fall av nødtvång; föremålen i fråga skola återställas på sin plats vid utgången av den tid, under vilken de måst vara avlägsnade.

§ 15.

Det skall tillkomma varje medlem att medgiva fullständiga eller partiella avvikeler från denna konventions bestämmelser beträffande docka, lastbrygga, kaj eller annan liknande plats, där arbetsförrättning endast tillfälligtvis utföres eller där trafiken är obetydlig och begränsad till mindre fartyg, samt beträffande vissa särskilda fartyg eller vissa särskilda slag av fartyg eller fartyg, som icke uppnå ett visst tontal, ävensom i de fall, då det med hänsyn till klimatiska förhållanden ställer sig omöjligt att kräva uppfyllandet av bestämmelserna i denna konvention.

Internationella arbetsbyrån skall hållas underrättad om de bestämmelser, med stöd av vilka ovanberörda fullständiga eller partiella avvikeler medgivs.

§ 16.

Med förbehåll för de undantag, som eljest i denna konvention medgivs, skola de bestämmelser i konventionen, som beröra fartygs byggnad eller permanenta utrustning, omedelbart tillämpas å fartyg, vilkas byggnad påbörjas efter dagen för konventionens ratificering, samt inom fyra år efter nämnda dag å alla andra fartyg. Dock skola åsyftade bestämmelser jämväl före utgången av denna tid tillämpas å sistnämnda fartyg i den mån så är skäligt och i praktiken utförbart.

§ 17.

Till tryggande av en effektiv tillämpning av alla författningar, vilka åsyfta att skydda arbetarna mot olycksfall,

1) skola nämnda författningar tydligt angiva de personer eller organ, som äro ansvariga för deras iaktagande;

2) skola anstalter träffas för inrättande av ett effektivt inspektionssystem samt för fastställande av påföljder för överträdelser av författningarna;

3) skola författningarnas texter eller sammandrag därav anslås å väl synliga ställen vid dockor, lastbryggor, kajer och andra liknande platser, där arbetsförrättning ofta utföres.

§ 18.

De officiella ratifikationerna av denna konvention skola, i enlighet med bestämmelserna i del XIII av födraget i Versailles och motsvarande delar av de övriga fredsfördragene, delgivas nationernas förbunds generalsekreterare och av honom inregistreras.

§ 19.

Denna konvention är bindande allenast för de medlemmar av internationella arbetsorganisationen, vilkas ratifikationer inregistrerats hos sekretariatet.

Den träder i kraft tolv månader efter det två medlemmars ratifikationer blivit inregistrerade av generalsekreteraren.

Därefter träder denna konvention i kraft för varje medlem tolv månader från den dag, då dess ratifikation inregistrerats.

§ 20.

Så snart ratifikationerna för två medlemmar av internationella arbetsorganisationen inregistrerats hos sekretariatet, skall nationernas förbunds generalsekreterare därom notificera alla medlemmarna av internationella arbetsorganisationen. Han skall likaledes notificera dem inregistreringen av ratifikationer, som senare delgivits honom av andra medlemmar av organisationen.

§ 21.

Varje medlem, som ratificerat denna konvention, kan, sedan tio år förflutit från den tidpunkt, då konventionen först trädde i kraft, uppsäga densamma genom skrivelse, som delgives nationernas förbunds generalsekreterare för inregistrering. Upphävningen träder icke i kraft förrän ett år efter det den inregistrerats hos sekretariatet.

Varje medlem, som ratificerat denna konvention och icke inom ett år efter utgången av den i föregående stycke nämnda tioårsperioden gör bruk av den i denna paragraf stadgade uppsägningsrätten, skall vara bunden för en ny femårsperiod och kan därefter, med iakttagande av de i denna paragraf föreskrivna villkoren, uppsäga konventionen vid utgången av varje femårs-period.

§ 22.

Vid utgången av varje tidrymd av tio år, räknat från denna konventions ikraftträdande, skall internationella arbetsbyråns styrelse förelägga generalkonferensen en redogörelse för tillämpningen av denna konvention och taga under övervägande, huruvida det finnes anledning att uppföra frågan om dess revision helt eller delvis på konferensens dagordning.

§ 23.

I fall konferensen skulle antaga en ny konvention, innebärande revision helt eller delvis av förevarande konvention, skall en medlems ratifikation av den nya konventionen, för såvitt denna trätt i kraft, medföra upphävning av förevarande konvention oberoende av vad i § 21 här ovan stadgas om tidsfrist.

Från den dag, då den nya konventionen träder i kraft, skall förevarande konvention icke längre kunna ratificeras av medlemmarna.

Förevarande konvention skall likväld förbliva gällande till form och innehåll för de medlemmar, som ratificerat densamma och icke ratificera den nya konventionen.

§ 24.

De franska och engelska texterna till denna konvention skola båda äga vitsord.

Rekommendation angående ömsesidighet i fråga om skydd mot olycksfall för arbetare, sysselsatta med lastning eller lossning av fartyg.

Generalkonferensen av nationernas förbunds internationella arbetsorganisation,

vilken av styrelsen för internationella arbetsbyrån sammankallats till Genève och där samlats den 30 maj 1929 till sitt tolfte sammanträde, samt beslutit antaga vissa förslag angående ömsesidighet i fråga om skydd mot olycksfall vid arbete med lastning eller lossning av fartyg, en fråga, vilken innefattas i den andra punkten på dagordningen för sammanträdet,

ävensom beslutit, att dessa förslag skola taga form av en rekommendation, antager denna, den tjugoförsta dagen i juni är ettusenniohundra och tjugonio efterföljande rekommendation att underställas internationella arbetsorganisationens medlemmar för att av dem tagas i övervägande med hänsyn till dess förverkligande genom nationell lagstiftning eller på annat sätt jämlikt bestämmelserna i del XIII av födralagen i Versailles och motsvarande delar av de övriga fredsfördraget.

Konferensen, som beaktar, att konventionen angående skydd mot olycksfall vid arbete med lastning eller lossning av fartyg, samtidigt som den har till huvudsyfte att skydda vederbörlig arbetare, erbjuder ett tillfälle för medlemmarna att utarbeta och utfärda förordningar, vilka, baserade på nämnda konvention, förete en viss likformighet, samt jämväl erbjuder tillfälle att utsträcka principen om ömsesidigt erkännande av inspektions- och undersökningscertifikat,

och som i detta samband fäster medlemmarnas uppmärksamhet på de principer, som fastslagits i Köpenhamnkonventionen av den 28 januari 1926 angående fartygs sjövärighet och utrustning med häri genom deklarationen av den 11 juni 1928 gjorda ändringar,

hemställer enträget till medlemmarna, att de, efter att ha ratificerat konventionen angående skydd mot olycksfall vid arbete med lastning eller lossning av fartyg och utfärdat bestämmelser på grundval av föreskrifterna häri, måtte rädföra sig med varandra i syfte att få till stånd överenskommelser om ömsesidighet, under villkor likväld att dessa överenskommelser trygga huvudsyftet med konventionen, d. v. s. arbetarnas säkerhet.

Rekommendation angående hörande av fackliga organisationer vid utarbetande av bestämmelser rörande säkerhet för arbetare, sysselsatta med lastning eller lossning av fartyg.

Generalkonferensen av nationernas förbunds internationella arbetsorganisation,

vilken av styrelsen för internationella arbetsbyrån sammankallats till Genève och där samlats den 30 maj 1929 till sitt tolfte sammanträde, samt beslutit antaga vissa förslag angående hörande av fackliga organisationer vid utarbetande av bestämmelser rörande säkerhet vid arbete med lastning eller lossning av fartyg, en fråga, vilken innefattas i den andra punkten på dagordningen för sammanträdet,

ävensom beslutit, att dessa förslag skola taga form av en rekommendation,

antager denna, den tjugoförsta dagen i juni år ettusenniohundra och tjugonio efterföljande rekommendation att underställas internationella arbetsorganisationens medlemmar för att av dem tagas i övervägande med hänsyn till dess förverkligande genom nationell lagstiftning eller på annat sätt jämlikt bestämmelserna i del XIII av födraget i Versailles och motsvarande delar av de övriga fredsfördragen.

Konferensen,

som antagit ett konventionsförslag angående skydd mot olycksfall vid arbete med lastning eller lossning av fartyg och

som önskar ge medlemmarna en anvisning, vilken kan vara dem till ledning vid tillämpningen av nämnda konvention inom deras resp. länder,

fogar till konventionsförslaget följande rekommendation:

Vid utarbetande av nya författningar för att bringa i verkställighet omförmällda konvention böra de myndigheter, som ha att svara för utarbetande av föreskrifter till skydd mot olycksfall för arbetare sysselsatta med lastning eller lossning av fartyg, höra vederbörande arbetsgivar- och arbetarorganisationer, vilka kunna förefinnas inom resp. länder; börande detta ske antingen direkt eller med anlitande av särskilda för ändamålet godkända organ, vari båda parterna äro företrädda.
