Nr 152.

Kungl. Maj:ts proposition med anhållan om riksdagens yttrande angående vissa beslut, som fattats av den internationella arbetsorganisationens konferens vid dess nionde sammanträde i Genève år 1926; given Stockholms slott den 18 februari 1927.

Under åberopande av bilagda utdrag av statsrådsprotokollet över socialärenden för denna dag vill Kungl. Maj:t härmed anhålla om riksdagens yttrande rörande de i nämnda protokoll omförmälda, av den internationella arbetsorganisationens konferens vid dess nionde sammanträde i Genève år 1926 fattade besluten.

Under Hans Maj:ts
Min allernådigste Konungs och Herres frånvaro:

GUSTAF ADOLF.

Jakob Pettersson.

Utdrag av protokollet över socialärenden, hållet inför Hans Kungl. Höghet Kronprinsen-Regenten i statsrådet å Stockholms slott den 18 februari 1927.

Närvarande:

Statsministern Ekman, ministern för utrikes ärendena Löfgren, statsråden Thyrén, Ribbing, Meurling, Gärde, Pettersson, Hellström, Rosén, Hamrin, Almkvist, Lyberg.

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

Fredsfördraget i Versailles av den 28 juni 1919 mellan de allierade och associerade makterna, å ena, samt tyska riket, å andra sidan, vars del I omfattar förbundsakten för nationernas förbund, innehåller i del XIII ett socialpolitiskt reformprogam 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 utmynna i en rekommendation, avsedd att underställas vederbörande stater för vidtagande av lagstiftnings- eller andra åtgärder, eller ock skall det resultera i ett förslag till internationell konvention, avsedd att ratificeras av organisationens medlemmar.

I fråga om verkställighet av konferensens beslut stadgas, att varje medlem av organisationen skall vara förbunden att inom ett år från avslutande av ett konferenssammanträde 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 proposition nr 361 till 1921 års riksdag.

Den internationella arbetskonferensens nionde sammanträde hölls i Genève under tiden 7—24 juni 1926. Å konferensens dagordning hade upptagits två frågor, nämligen dels internationell kodifikation av reglerna för sjöfolkets anställningsavtal och dels allmänna principer för tillsyn å sjöfolkets arbetsförhållanden. Vid sammanträdet, därvid Sverige var representerat, antogos två förslag till konventioner, den ena angående sjömäns anställningsavtal och den andra angående hemförskaffning av sjömän, ävensom två rekommendationer, den ena angående hemförskaffning av befälhavare och lärlingar samt den andra angående de allmänna grunderna för inspektionen av sjöfolkets arbetsförhållanden [1]).

Med skrivelse den 6 september 1926 har från utrikesdepartementet till mig överlämnats en av generalsekreteraren hos nationernas förbund i enlighet med Versaillestraktaten översänd bestyrkt kopia av berörda konventionsförslag och rekommendationer.

Originaltexterna till dessa konferensens beslut ävensom översättningar

---

[1]) Enligt Kungl. Maj:ts beslut den 16 april 1926 deltogo i konferensen från svensk sida: såsom *regeringsombud* envoyén Einar Hennings och byråchefen J. A. E. Molin med socialrådet E. R. Sjöstrand, byråchefen N. G. Nilsson och byråassistenten E. A. F. Eggert såsom experter; såsom *arbetsgivarombud* verkställande direktören i Sveriges redareförening, sjökaptenen O. A. Nordborg med tjänstemännen hos nämnda förening e. o. hovrättsnotarien H. F. Reuterskiöld och Gösta Malmström såsom experter; såsom *arbetarombud* landsorganisationens sekreterare K. E. Johanson med förtroendemannen för svenska eldareunionen S Lundgren, förtroendemannen för svenska sjömansunionen N. Olsson och redaktören S. Backlund såsom experter.

av desamma torde få såsom bilaga fogas till statsrådsprotokollet i detta ärende.

Över omförmälda beslut har utlåtande den 10 november 1926 avgivits av socialstyrelsen, som över ett inom styrelsen utarbetat förslag till utlåtande i ämnet begärt och erhållit kommerskollegii yttrande. Därjämte hava Sveriges redareförening, Sveriges fartygsbefälsförening samt svenska sjömansunionen och svenska eldareunionen inkommit till Kungl. Maj:t med yttranden i ärendet.

Innan jag ingår på behandling av de särskilda besluten, vill jag erinra, att internationella arbetsbyrån före konferensens sammanträde utsände ett frågeformulär till de olika regeringarna rörande de ämnen, som upptagits på konferensens dagordning, för att med ledning av inkomna svar kunna utarbeta förberedande förslag att läggas till grund för konferensförhandlingarna.

Nämnda cirkulär besvarades av *svenska regeringen* i skrivelse den 28 februari 1926. Häri gjordes först vissa uttalanden i ämnet av mera principiell natur, varefter beträffande de särskilda frågepunkterna hänvisades till en vid skrivelsen fogad sammanställning av uttalanden från kommerskollegium, socialstyrelsen och landssekretariatet ävensom till därvid bilagda yttranden av vissa representativa sammanslutningar bland redare och sjöfolk. I vissa avseenden representerade de uttalanden, till vilka i skrivelsen hänvisades, divergerande synpunkter. Regeringen hade emellertid ansett sig genom att framlägga handlingarna i ärendet bereda största rättvisa åt olika intressen.

I regeringens allmänna uttalande, vilket avsåg bägge de på dagordningen uppförda frågorna, anfördes i huvudsak:

Regeringen ville först och främst giva uttryck för sitt uppriktiga erkännande åt det initiativ, som från byråns sida tagits i riktning mot åstadkommande av en såvitt möjligt tillfredsställande och likformig lagstiftning rörande sjöfarten, vilken ju vore mera internationell till sin karaktär än någon annan näring. Regeringen hölle före, att berörda fråga vore av påtaglig och synnerlig vikt. Och såsom ett oförtydbart tecken på Sveriges livliga och djupa intresse för en effektiv förbättring av sjöfolkets villkor ville svenska regeringen åberopa, att Sverige — måhända tidigast av de i Genuakonferensen 1920 deltagande staterna — sökt att i sin mån tillmötesgå det vid nämnda konferens framhållna önskemålet om en internationell sjömanslag genom intimt samarbete på området i fråga med de länder, med vilka på grund av likartade förutsättningar ett dylikt samarbete närmast ansetts kunna bära mera omedelbar och påtaglig frukt, nämligen de övriga skandinaviska länderna och Finland. Den nya svenska sjömanslagen av år 1922 — som kunde anses i princip motsvara vad som kommit till uttryck i det av arbetsbyrån på sin tid preliminärt utarbetade förslaget till internationell sjömanslag — hade självfallet tagit sikte på de i de skandinaviska länderna i skilda avseenden rådande förhållandena, såsom befolkningens bildningsnivå, klimatet, de geografiska förhållandena etc. En del andra författningar av social natur såsom spisordning, sjöarbetstidslag m. fl. hängde på det intimaste samman med klimat, levnadsvanor o. s. v. inom landet. Därjämte ägde Sverige i andra hänseenden, exempelvis i fråga om tillsyn å fartyg och å besättningens arbetsförhållanden ombord, en synnerligen modern lagstiftning. Det finge därför anses förklarligt, att Sverige icke kunde undgå att hysa viss tvekan inför en omgestaltning av lagstiftningen inom ifråga-

varande områden, i den mån densamma skulle såsom konsekvenser medföra någon mera genomgripande förändring av berörda, med hänsyn till nationella förhållanden och i samarbete med grannländerna utarbetade lagstiftning, som därjämte delvis först nyligen trätt i tillämpning. Såsom en lämplig ram för begränsning för Sveriges vidkommande av de förpliktelser, som kunde bliva följden av eventuella åtgärder av ifrågavarande slag, ville regeringen för sin egen del angiva den lagstiftning och administrativa praxis, som i vårt land framvuxit under samarbete mellan företrädare för skilda intressen och under hänsynstagande till de förhållanden av olika natur, med vilka den svenska sjöfarten haft att räkna.

I detta sammanhang torde böra beröras de uttalanden av mera allmän natur, som gjorts i de nu inkomna yttrandena.

Sveriges redareförening.

Sveriges redareförening har i sitt utlåtande beträffande samtliga besluten anfört:

Med framhållande därav, att de nu förefintliga svenska författningarna å ifrågavarande områden, av vilka en del helt nyligen utfärdats, redan gått utöver vad föreningen ansett vara skäligt, finge föreningen erinra därom, att såväl de föreliggande förslagen till konventioner som ock rekommendationerna i vissa avseenden innehölle bestämmelser, som ytterligare överskrede de gränser, som genom nämnda moderna författningar utstakats. Då sålunda en anslutning från svensk sida skulle hava till nödvändig följd författningsändringar, vilka komme att verka till nackdel för den svenska sjöfartsnäringen, finge föreningen bestämt avstyrka såväl en ratificering av de båda konventionsförslagen som en anslutning till rekommendationerna.

Svenska sjömansunionen och svenska eldareunionen.

Svenska sjömansunionen och *svenska eldareunionen* hava i gemensamt yttrande beträffande beslutens allmänna grunder anfört i huvudsak:

Enligt unionernas uppfattning vore hela Genèvekonferensen i stort sett förfelad redan genom det faktum, att arbetstidsfrågan från början strukits från dagordningen. Unionerna kunde däri icke se annat än ett klart åsidosättande av de förpliktelser, vartill tidigare givna utfästelser bort föranleda. Det konventionsförslag angående arbetstiden, som antagits i Washington 1919 så gott som enhälligt, inneslöte uttryckligen även sjöfarten, ehuru det tillfogades, att »bestämmelserna rörande sjöfarten skola fastställas av en specialkonferens». När sedan specialkonferenser sammankallades för mycket stora kostnader och berörda mycket vitala fråga i stället för att avancera i positiv riktning helt strökes från dagordningen, hade sjömännen endast att konstatera, att de regeringar, som bure ansvar för nämnda beslut, uppenbarligen icke vore villiga att lojalt fullfölja det sociala välfärdsprogram, som de utgestaltat i samband med fredsslutet och lagt till grund för internationella arbetsorganisationen. Då omförmälda negativa hållning icke intagits av alla regeringar, och lyckligtvis icke av någon enda svensk regering, och då de olika svenska regeringarna visat ärlig vilja att åstadkomma skyddsåtgärder av internationell karaktär för alla sjömän genom att i avvaktan på arbetstidsproblemets lösning skrida till en förberedande internationell lagstiftning på mera lättillgängliga områden av sjöfarten, hade unionerna i samförstånd med organiserade yrkeskolleger i andra länder icke velat undandraga sig att komma till det samarbete på ifrågavarande område, till vilket de blivit kallade. De hade alla gjort detta i den förhoppningen, att den börjande internationella lagstiftningen på mera periferiska områden inom sjöfarten skulle öppna vägen för behandlingen av sjöfolkets arbetstidsproblem, som sedan Washingtonkonventionens antagande 1919 ständigt ropat på sin lösning. Mot nämnda allmänna bakgrund finge ställningstagandet till det

sålunda påbörjade internationella lagstiftningsarbetet inom sjöfarten en mycket allvarlig innebörd.

Jag övergår härefter till att behandla de särskilda konventionsförslagen och rekommendationerna.

I fråga om innehållet av de särskilda besluten tillåter jag mig härvid att hänvisa till omförmälda bilaga till statsrådsprotokollet.[1])

1:o) **Förslag till konvention angående sjömäns anställningsavtal** (sid. 18).

Till en början må framhållas, att *kommerskollegium* vid avgivande av yttrande över omförmälda frågeformulär rörande spörsmålet om internationell kodifikation av reglerna för sjöfolkets anställningsvillkor anförde bland annat:

Sjöfartens mer än andra näringsgrenar internationella karaktär medförde, att en internationell reglering av bland annat sjöfolkets anställningsvillkor framstode såsom i och för sig ganska naturlig. Kommerskollegium hade emellertid för sin del icke erfarenhet av något större behov därav. På grund av särskild intressegemenskap hade visserligen de nordiska länderna etablerat samarbete på dithörande område. Berörda samarbete hade dock åtminstone dittills icke lett till några konventioner men väl på en fundamental punkt till en i huvudsak likartad inre lagstiftning, nämligen såvitt sjöfolkets anställningsvillkor reglerades av sjömanslagen.

Givetvis innehölle emellertid den svenska inre lagstiftningen, jämväl vid sidan av sjömanslagen, en ganska ingående reglering av sjöfolkets anställningsförhållanden.

En internationell kodifikation av regler därför kunde av naturliga skäl i viss utsträckning medföra gagn, men såvitt kollegium kunnat finna förelåge icke för Sveriges vidkommande någon särskild anledning att påyrka dylik kodifikation. För den händelse emellertid utarbetandet av sådan kodifikation skulle igångsättas, syntes kollegium, såvitt Sverige anginge, densamma icke böra drivas längre än till att omfatta reglering av dithörande förhållanden i *huvudsakligen* den omfattning och riktning, som den svenska inre lagstiftningen funnit vara av nöden.

Beträffande det sakliga innehållet av en sådan reglering, varom vore fråga, syntes kollegium ej heller föreligga anledning att från svensk sida ansluta sig till annan reglering än som i *huvudsak* överensstämde med den svenska lagstiftningen i ämnet och, i den mån interskandinaviskt samråd tidigare ägt rum, med motsvarande norska, danska och finska lagstiftning.

Beträffande konventionsförslaget har *socialstyrelsen* nu anfört följande: *Social-styrelsen.*

Vid utarbetande inom arbetsbyrån av det för konferensen avsedda förslaget angående sjömäns anställningsavtal och under förslagets behandling av konferensen hade den ifrågasatta regleringen modifierats på sådant sätt, att det förevarande konventionsförslaget — som enligt § 1 st. 1 syntes äga tillämpning allenast å fartyg i utländsk fart, d. v. s. mönstringspliktiga enligt vår lagstiftning — på det hela taget måste anses betydligt mindre strängt än den svenska lagstiftningen på området. På vissa punkter motsvarade emellertid vår lagstiftning icke konventionsförslagets bestämmelser.

I konventionsförslaget § 3 st. 1 senare punkten föreskreves, att tillfälle att granska avtalet skulle, innan det undertecknades, beredas sjömannen och eventuellt hans rådgivare. Sjömannen syntes visserligen i regel kunna för- § 3 st. 1.

[1]) En redogörelse för de olika frågornas behandling av arbetskonferensen återfinnes i nr 10 och 11 av Sociala meddelanden för år 1926.

väntas vid mönstringstillfället finna möjlighet att granska avtalets vanligen ganska enkla bestämmelser, men något direkt stadgande därom funnes ej, och ännu mindre kunde tillfälle därtill anses vara tillförsäkrat sjömannens eventuelle rådgivare. Berörda brist i den svenska lagstiftningen syntes dock ej behöva lägga hinder i vägen för ratifikation, då paragrafens tredje stycke, vars iakttagande förklarades kunna ersätta efterkommandet av förstnämnda föreskrift, motsvarades av svensk lag. Berörda tredje stycke hänförde sig emellertid till särskilda förhållanden och riktigast syntes vara att, om Sverige skulle biträda konventionen, i § 36 förordningen angående sjömanshusen i riket samt sjöfolks på- och avmönstring m. m. (mönstringsförordningen) intaga en bestämmelse av samma innehåll som förevarande passus i konventionsförslaget.

§ 3 st. 4. Bestämmelsen i § 3 st. 4, att landets lag skulle meddela föreskrifter till tryggande, att sjömannen förstode betydelsen av avtalets bestämmelser, syntes utgöra reminiscensen av ett krav på att avtalet skulle avfattas på ett språk, som sjömannen förstode. Att bestämmelsen förnämligast måste syfta till att skydda sjömannen mot missförstånd på grund av språksvårigheter, därför syntes för övrigt tala, att man redan i § 3 st. 1 senare punkten tillförsäkrat sjömannen rådrum att sätta sig in i avtalet och att detsamma endast undantagsvis upptoge mer komplicerade villkor. Ett påbud att avtalet skulle avfattas på språk, som sjömannen förstode, skulle onekligen stundom, såsom vid anställandet av mer eller mindre exotiskt sjöfolk, kunna medföra avsevärda olägenheter. Syftet med konventionsförslagets förevarande bestämmelse syntes emellertid kunna tillgodoses genom en föreskrift av det innehåll, att i fall, där sjömannen ej förstode det språk, varpå avtalet vore skrivet, det skulle åligga befälhavaren sörja för att dess bestämmelser såvitt möjligt tydliggjordes för sjömannen. Jämväl en dylik föreskrift syntes kunna infogas i § 36 mönstringsförordningen.

§ 5. Föreskrifterna i konventionsförslagets § 5 tillfredsställdes i huvudsak av vad mönstringsförordningen stadgade rörande sjöfartsbok. Emellertid lämnade formuläret till dylik bok plats för fakultativ anteckning av vitsord om uppförande och tjänstbarhet — »därest sjöman så önskar», såsom i en not till formuläret angåves. Berörda anordning i formuläret till sjöfartsbok syntes dock kunna utan avsevärd olägenhet avskaffas, då enligt förordningen den 30 september 1921 angående tjänstgöringsbetyg för sjöfolk särskilt dylikt betyg skulle utfärdas för påmönstrad sjöman. Även förbudet mot uppgift om hyra, intaget i samma stycke av konventionen, syntes påkalla beaktande i omförmälda sammanhang. I formuläret till sjöfartsbok förutsattes nämligen anteckning om erlagd hyresavgift till sjömanshuset, och då nämnda avgift utginge med en procent av hyran, kunde av berörda anteckning hyresbeloppet utläsas. Något egentligt behov av sådan anteckning i sjöfartsboken syntes emellertid ej förefinnas, och skulle man alltså kunna utesluta jämväl åsyftade anteckning.

§ 9 st. 1. § 9 st. 1 medgåve vid avtal på obestämd tid avtalets upplösning i lastnings- eller lossningshamn genom uppsägning från någondera partens sida. Enligt 13 § sjömanslagen kunde ifråga om svensk sjöman, som vore antagen här i riket, avtalet icke uppsägas till upphörande annat än i svensk dylik hamn; hade sjömannen varit i tjänst å fartyget ett år eller å segelfartyg ett och ett halvt år, gällde dock enligt 15 § icke nämnda inskränkning. Berörda skiljaktighet kunde avhjälpas genom uteslutning av orden »är sjömannen svensk ..... lossnings- eller lastningshamn» i 13 § första stycket, och borde i sådant fall jämväl orden »eller av bestämmelsen i 13 § .... i svensk hamn» i 15 § utelämnas. Emellertid ansåge styrelsen sig icke kunna underlåta påpeka, att en dylik lagstiftningsåtgärd skulle innebära en ganska

betydelsefull förändring, som sannolikt skulle möta bestämt motstånd från sjöfartsnäringens målsmän och måhända även från sjöfolkets sida.

Av vad sålunda anförts rörande skiljaktigheterna mellan konventionen och vår lagstiftning framginge, att nämnda skiljaktigheter till övervägande del vore av formell eller oväsentlig art eller eljest lämpligen läte sig avhjälpa. Beträffande sistberörda skiljaktighet vore däremot förhållandet ett annat. Det hade redan antytts, att förevarande konventionsförslag blivit till sitt innehåll avsevärt reducerat, och syntes det tveksamt, om detsamma från skyddssynpunkt kunde tillerkännas någon större betydelse. Med hänsyn till vad sålunda anförts syntes det tvivelaktigt, om övervägande skäl talade för Sveriges anslutning till konventionen.

Kommerskollegium har beträffande föreskriften i konventionsförslagets § 3 st. 1 senare punkten, att tillfälle att granska avtalet skall, innan det undertecknas, beredas sjömannen och eventuellt hans rådgivare, anfört följande: *Kommerskollegium.* § 3 st. 1.

Enligt det genom författning fastställda formuläret till sjömansrulla hade vederbörande befälhavare och de för tjänst å fartyg förhyrda att i därför avsedd kolumn i sjömansrullan anbringa sina egenhändiga namnteckningar. Såsom framginge av de tryckta anteckningarna å formulärets första sida avsåge dessa namnteckningar att utgöra bekräftelse å avtalet, vilket ock skulle av mönstringsförrättaren genom dennes namnteckning »bevittnas och bestyrkas». Att namnteckningarnas syfte vore det angivna framginge ock av den för vederbörande mönstringsförrättare av kollegium den 28 juni 1912 utfärdade instruktionen, i vilken uti ifrågavarande avseende angåves, att »De i sjömansrullan angående befattning, hyra och övriga villkor samt förhyrningsavtalets giltighetstid införda anteckningar böra för den förhyrde uppläsas, varefter denne skall egenhändigt teckna sitt namn å handlingen på därför avsedd plats, såvida han kunnat iakttaga personlig inställelse.» Vore någon av besättningen hindrad att iakttaga personlig inställelse, finge, jämlikt § 36 mom. 2 i gällande mönstringsförordning, i stället företes med honom skriftligen upprättat och av vittnen bestyrkt förhyrningskontrakt innehållande samtliga förhyrningsvillkor. § 36 mom. 3 i samma förordning innehölle liknande bestämmelse för det fall, att befälhavaren befunne sig med det förhyrda sjöfolket å ort, där mönstringsförrättare ej funnes. Med angivna bestämmelser borde jämföras föreskrifterna i § 37, § 38 enligt paragrafens såvitt anginge dess mom. 2, genom kungörelsen den 22 december 1922 förändrade lydelse, § 39 och § 41 uti ifrågavarande förordning.

Vidare skulle, enligt 11 § sjömanslagen, sjöman, sedan han antagits, av befälhavaren förses med motbok enligt fastställt formulär, vilken skulle innehålla samtliga anställningsvillkor, och ålåge det jämlikt § 36 mom. 4 i förenämnda förordning, enligt momentets lydelse genom kungörelse den 22 december 1922, mönstringsförrättaren att tillse, bland annat, att varje man av besättningen bleve av befälhavaren försedd med motbok enligt fastställt formulär.

Beträffande sjömans rätt att vid ingående av anställningsavtal, vilket i fall, varom här vore fråga, alltid skulle bekräftas genom påmönstring, biträdas av rådgivare, åberopade kollegium ett av justitiekanslersämbetet den 18 juni 1919 på begäran av kollegium gjort uttalande i fråga om bland annat rätt för avhandlande parter att vid avmönstring från fartyg företrädas av ombud eller anlita biträde. I uttalandet hade framhållits, att det svårligen kunde förvägras den avmönstrande att, om han av någon anledning vore urståndsatt att personligen inställa sig, låta sig representeras av ombud vid förrättningen eller att, om han komme personligen tillstädes, anlita särskilt

biträde, därest han ansåge sig vara i behov därav. Berörda uttalande syntes enligt kollegii mening äga motsvarande tillämpning å sjömans påmönstring.

Under hänvisning till vad gällande författningar sålunda innehölle och till berörda yttrande av justitiekanslersämbetet uttalade kollegium på nu ifrågavarande punkt såsom sin åsikt, att redan enligt gällande mönstringsbestämmelser anställningsavtalet undertecknades av redarens representant och sjömannen; att tillfälle att granska avtalet, innan det undertecknades, vore berett sjömannen och eventuellt hans rådgivare; samt att sålunda något tillägg till mönstringsbestämmelserna vid ratifikation av en konvention av föreslaget innehåll icke skulle erfordras på grund av förenämnda bestämmelser i konventionsförslagets § 3 st. 1—3. Kollegium utginge därvid såsom självfallet från att med rådgivare avsåges av sjömannen anlitad sådan.

§ 3 st. 4. Kollegium ansåg sig böra i huvudsak biträda vad av socialstyrelsen i förslaget till utlåtande anfördes beträffande konventionsförslagets § 3 st. 4.

§ 5. Beträffande konventionsförslagets § 5 yttrade kollegium:

Såvitt *nu* kunde bedömas, syntes anordningen med plats i sjöfartsboken för fakultativ anteckning om vitsord om uppförande och tjänstbarhet kunna avskaffas. Emellertid ansåge sig kollegium böra framhålla, att det syntes icke låta sig överblickas, huruvida icke förhållandena i en framtid kunde gestalta sig på sådant sätt, att det kunde befinnas önskvärt att beträffande sjöfartsbokens innehåll uti ifrågavarande avseende äga full handlingsfrihet. En ändring på förevarande punkt skulle emellertid påkalla uteslutande av tredje stycket av mom. 3 i § 43 i mönstringsförordningen, enligt momentets lydelse genom kungörelse den 22 december 1922.

Förslaget att, i händelse av ratifikation av förevarande konvention, ur sjöfartsboken utesluta sjömannens kvitto å erlagda hyresavgifter ansåge kollegium möta vissa betänkligheter. Enligt vad kollegium inhämtat underlättade förefintligheten i sjöfartsboken av anteckning om erlagd hyresavgift under vissa förhållanden, särskilt vid brådskande mönstringsförrättning utanför tjänstelokalen, vederbörande mönstringsförrättares arbete. Enligt det förslag till omorganisation av sjömanshusen m. m., som på sin tid avgivits av 1917 års sjömanshuskommitterade och vilket ännu icke slutbehandlats, avsåges, att de från sjömanshusen utdelade understöden skulle utmätas med hänsyn tagen till, jämte vissa andra omständigheter, det sammanlagda beloppet av vederbörandes erlagda hyresavgifter. Därest berörda förslag skulle realiseras, erhölle givetvis sjömannens kvitton på erlagda hyresavgifter en särskild betydelse, som måhända icke finge underskattas. Med hänsyn till vad sålunda anförts kunde kollegium icke för närvarande tillstyrka åtgärder, som framtvingade uteslutande ur sjöfartsboken av anteckningar om erlagd hyresavgift. Ett slutligt uttalande därutinnan från kollegii sida skulle kunna påräknas först efter närmare utredning, som icke kunnat medhinnas.

§ 9 st. 1. Ifråga om konventionsförslagets § 9 st. 1 anfördes av kollegium följande:

En bestämmelse av den föreslagna innebörden måste kollegium för sin del bestämt avstyrka. En ändring av respektive bestämmelser i sjömanslagen till överensstämmelse med förslaget till konvention på berörda punkt skulle exempelvis undanröja den garanti, en svensk, i Sverige för obestämd tid å svenskt fartyg påmönstrad sjöman hade att, därest icke särskilda i sjömanslagen uttryckligen angivna förhållanden föranledde till annat, få kvarstanna i sin tjänst åtminstone tills fartyget från sin utrikes resa återkomme till svensk lossnings- eller lastningshamn. Giltig anledning syntes kollegium med hänsyn därtill föreligga till antagande, att införande av en

bestämmelse med nämnda innebörd skulle möta motstånd från sjöfolkets sida. Men alldeles oavsett huru därmed förhölle sig syntes omvårdnaden av sjöfolkets intressen motivera, att en dylik bestämmelse icke från svensk sida godtoges. Kollegium beaktade därvid jämväl det förhållandet, att kollegium vid skilda tillfällen från vår representation i utlandet mottagit anmälningar om att befälhavare å svenska fartyg, trots gällande, i viss mån restriktiva bestämmelser i ämnet, avmönstrat sina besättningar helt eller till större delen för att ersätta desamma med utländskt sjöfolk. Givetvis vore ett dylikt förfarande i flertalet fall icke lyckligt och detta av åtskilliga skäl. Kollegium åsyftade därutinnan till en början de hänsyn av social natur, vilka föranlett bestämmelsen om att svenskt fartygs besättning, befälhavare däri inräknad, i regel skulle bestå till minst två tredjedelar av svenska undersåtar (§ 35 mom. 1 b) i mönstringsförordningen). Men även andra det allmännas intressen, ej minst de rent budgetära, ökade de betänkligheter, som måste hysas mot införande av en bestämmelse, som skulle i avsevärd grad underlätta angivna förfarande. Det vore nämligen att märka, att sjömän, vilka under antydda omständigheter avmönstrades, givetvis i ej oväsentlig utsträckning fölle de svenska konsulaten och därigenom även statsverket till last till följd av konsulatens skyldigheter beträffande understöd åt och hemförskaffning av nödställt sjöfolk.

Vidare skulle avsedda ändring av gällande bestämmelser utan tvivel kunna verka till nackdel för svensk sjöfartsnäring så tillvida, att därigenom skulle i åtskilliga fall för svenska fartyg i utrikes hamnar vållas svårigheter beträffande fartygens behöriga bemanning. På sätt i socialstyrelsens förslag till utlåtande anfördes skulle också av konventionens ratificering föranledd lagstiftningsåtgärd på förevarande punkt sannolikt möta bestämt motstånd från sjöfartsnäringens målsmän.

Kollegii granskning av förslaget föranledde det uttalandet, att kollegium för sin del funne den svenska sjöfartens och de i densamma anställdas intressen avgjort tala mot Sveriges anslutning till konventionen.

Sveriges redareförening har, såsom redan berörts, bestämt avstyrkt ratifikation av konventionen. *Sveriges redareförening.*

Sveriges fartygsbefälsföreniug har i sitt yttrande erinrat, att föreningen vid avgivande av yttrande rörande omförmälda frågeformulär tillstyrkt en internationell kodifikation av regler för sjöfolkets anställningsvillkor i den utsträckning, som gällande lagar och författningar i vårt land redan fastställt. Vidare har föreningen framhållit, att när föreningen sålunda tillstyrkt en kodifikation av regler för sjöfolkets anställningsvillkor, detta naturligtvis ej innebure, att icke en formell avvikelse kunde göras från nämnda lagar och författningar. Vad som emellertid i det föreliggande förslaget framstode som en principiell avvikelse från sjömanslagen vore bestämmelsen i §§ 3 och 13, där befälhavaren ersatts med redaren. En sådan bestämmelse kunde leda till ett för fartygets säkerhet rent av farligt förhållande. Befälhavarens rätt att antaga och bestämma besättningen å ett fartyg finge ej under några förhållanden rubbas, så länge denne vore ansvarig för fartygets säkerhet. *Sveriges fartygsbefälsförening.*

Svenska sjömansunionen och *svenska eldareunionen* hava beträffande denna konvention anfört i huvudsak: *Svenska sjömansunionen och svenska eldareunionen.*

Visserligen kunde man säga, att de principer, som fastställdes i konventionen, knappast hade någon betydelse för de svenska sjömännen, då det där gällde endast vissa elementära krav, som redan vore allmänt erkända i

vårt land. Unionerna såge icke frågan endast ur berörda synpunkt. De svenska sjömännen kunde endast med tillfredsställelse se en insats från vårt lands sida, som kunde bidraga till att till andra trakter av världen utbreda en civilisationsnivå, som redan genomförts här hemma. I den meningen hade unionerna ett stort intresse av att konventionsförslaget ratificerades av vårt land. Det kunde näppeligen ingå i unionernas uppgift att angiva de förändringar, som vore nödvändiga i gällande svenska lagstiftning för att vårt land skulle kunna ratificera konventionen. Vid den granskning av internationella arbetsbyråns utkast till konvention, vilken verkställts av kommerskollegium och socialstyrelsen, riktades icke några större anmärkningar mot förslaget, och de erinringar, som av de svenska ämbetsverken framställts och som samma ämbetsverks representanter i egenskap av konferensdeltagare varit i tillfälle att personligen framföra, hade i största utsträckning beaktats och godtagits av konferensen. För sin del ville unionerna därutöver rikta uppmärksamheten på att bestämmelserna i § 9 om upphävandet av avtal, som slutits på obestämd tid, sannolikt krävde vissa förändringar i gällande svensk lagtext, enligt vilken rätten till uppsägning av sådant avtal endast existerade i svensk hamn. De svenska ämbetsverken och deras i konferensen deltagande representanter syntes vid sin granskning av arbetsbyråns förslag liksom senare vid förhandlingarna i Genève icke hava ägnat berörda fråga någon som helst uppmärksamhet, vilket väl kunde förklaras därav, att avtal, slutna på obestämd tid, så gott som aldrig förekomme å svenska fartyg. Det kunde emellertid ifrågasättas, om icke en förändring av den svenska lagtexten på nämnda punkt bleve erforderlig i samband med konventionens ratificering.

Departementschefen. Av de hörda myndigheternas utlåtanden framgår, att vissa olikheter bestå mellan förevarande konventionsförslag och den i vårt land gällande rätten. De flesta av dessa olikheter äro av jämförelsevis ringa betydelse. I ett hänseende torde emellertid förefinnas en viktig skiljaktighet. Enligt § 9 första stycket i konventionen må avtal för obestämd tid av vardera parten uppsägas i envar hamn, där fartyg lastar eller lossar, förutsatt att vederbörlig uppsägningstid iakttages. I 13 § sjömanslagen den 15 juni 1922 (nr 270) föreskrives visserligen, att om ej övenskommelse träffats om tjänsteavtalets varaktighet, vardera parten äger uppsäga avtalet att upphöra i envar hamn, som fartyget anlöper för lossning eller lastning. Tillika stadgas emellertid, att om sjömannen är svensk och han antagits här i riket, avtalet icke må från någondera sidan uppsägas till upphörande annorstädes än i svensk lossnings- eller lastningshamn. Genom bestämmelse i 15 § göres visst undantag från nämnda regel.

Såsom av det anförda framgår, synes ett biträdande för Sveriges del av ifrågavarande konventionsförslag förutsätta, att ändring vidtages i omförmälda stadgande i sjömanslagen. Emellertid är jag icke beredd att för närvarande taga ställning till frågan om ändring av berörda lag. Sjömanslagen har tillkommit efter samarbete med Norge, Danmark och Finland, och föreskrifter, motsvarande omförmälda bestämmelse i sjömanslagen, finnas i de övriga nordiska ländernas rätt. Det torde icke böra komma i fråga att utan samråd med nämnda länder skrida till ändring av berörda bestämmelse. Med hänsyn därtill har jag sökt inhämta upplysning, vilken ställning man i dessa

länder intager till förevarande konventionsförslag. Därvid har från Norge och Finland meddelats, att frågan där är under utredning och att man för närvarande icke kan lämna något svar, huruvida biträdande av konventionen kommer att äga rum. Från Danmark har däremot erhållits meddelande, att den danska regeringen icke för närvarande avser att ratificera konventionen.

Vid nu angivna förhållanden anser jag, att icke heller Sverige för närvarande bör ratificera ifrågavarande konvention.

2:o) **Förslag till konvention angående hemförskaffning av sjömän** (sid. 22) samt 3:o) **rekommendation angående hemförskaffning av befälhavare och lärlingar** (sid. 24).

Vid avgivande av yttrande över förenämnda frågeformulär anmärkte *socialstyrelsen*, att även om det i allmänhet kunde anses önskvärt, att tillfälle till hemresa bereddes sjöman, som avmönstrats i främmande hamn, någon förpliktelse i sådant hänseende knappast syntes böra fastställas annat än i vissa angivna fall, såsom vid olagligt avskedande, väsentlig förändring av resan, fartygets övergång till annan nationalitet m. m. Såväl styrelsen som *kommerskollegium* ansågo, att i de fall, då skyldighet att föranstalta om hemförskaffande förelåge, berörda skyldighet borde åligga myndighet i fartygets hemland. Kostnaderna borde i sådant fall icke bestridas av sjömannen.

Socialstyrelsen.

Beträffande *förslaget till konvention angående hemförskaffning av sjömän* har *socialstyrelsen* nu anfört följande:

Även det ifrågavarande konventionsförslaget hade i flera avseenden blivit föremål för modifierande omarbetning. Likväl hade man å de svenska regeringsombudens sida funnit sig föranlåten att vid konventionsförslagets plenarbehandling å konferensen uttala betänkligheter mot de långtgående, från den svenska lagstiftningen avvikande förpliktelser förslaget ålade myndigheterna i fartygets hemland.

I § 3 st. 1 av konventionsförslaget stadgades en helt generell rätt för sjöman att, utan hänsyn till anledningen till eller omständigheterna vid anställningens upphörande, bliva återförd till sitt hemland, anställningshamnen eller utgångshamnen för fartygets resa — allt efter bestämmelserna i den nationella lagstiftningen. Endast för utländsk sjöman, som förhyrts i annat land än hans hemland, syntes enligt st. 4 i samma paragraf nämnda rätt ej gälla. Varje lands lagstiftning skulle angiva, vem som skulle bära kostnaden för sjömans hemsändande; dock fritoges sjömannen i vissa angivna fall från dylikt ansvar.

Enligt svensk lag vore sjöman berättigad till fri hemresa i vissa fall, där avtalets upplösning icke kunde läggas honom till last. Konventionsförslagets och den svenska sjömanslagens bestämmelser i förevarande avseende vore visserligen icke direkt jämförbara — de förra avsåge hemsändandet i och för sig och de senare väsentligen, vem kostnaderna för hemresan skulle drabba — men då enligt förslaget myndigheterna i fartygets hemland hade att sörja för hemförskaffningen och deras därför gjorda utlägg, i fall där dessa skulle gäldas av sjömannen, sannolikt i stor utsträckning icke skulle kunna indrivas, komme staten att genom anslutning av vårt land till konventionen utan bärande skäl åsamkas ej blott avsevärt vidgade förpliktelser i avseende å sjömäns hemsändande utan även betydligt ökade kostnader därför.

Med hänsyn därtill ansåge styrelsen sig icke kunna förorda ratifikation för Sveriges del av förevarande konvention.

Rörande *rekommendationen angående hemförskaffning av befälhavare och lärlingar* har *socialstyrelsen* anfört:

Den svenska sjömanslagen meddelade vissa bestämmelser angående fri hemresa för befälhavare, vilka bestämmelser syntes kunna anses motsvara skäliga anspråk. För lärlingar inom sjömansyrket gällde i fråga om rätt till fri hemresa enahanda regler som för sjömän i allmänhet. Någon anledning att vidtaga lagstiftningsåtgärder till tryggande av befälhavares eller lärlingars hemförskaffning syntes sålunda ej föreligga.

I enlighet därmed syntes denna rekommendation ej böra för Sveriges del föranleda någon särskild åtgärd.

Kommerskollegium.

Kommerskollegium har förklarat sig kunna i huvudsak biträda vad i förslaget till utlåtande på dessa punkter anförts av socialstyrelsen.

Sveriges redareförening.

Sveriges redareförening har, såsom redan framhållits, avstyrkt såväl ratificering av konventionen som biträdande av rekommendationen.

Sveriges fartygsbefälsförening.

Sveriges fartygsbefälsförening har i denna del anfört, att föreningen ej funne särskilt behov från svensk sida föreligga för ratificering av konventionsförslaget eller för rekommendationens antagande, enär sjömanslag och andra förordningar lämnade erforderliga bestämmelser i ämnet.

Svenska sjömansunionen och svenska eldareunionen.

Svenska sjömansunionen och *svenska eldareunionen* hava beträffande *förevarande konvention* anfört bland annat:

Den internationella lag det här gällde fastställde endast staternas vilja att se till, att ingen sjöman, som ville hem, kunde lämnas utan skydd i främmande hamn. Möjlighet skulle under alla förhållanden beredas honom att få återvända till hemlandet. Det syntes vara sunt och naturligt, att sådan internationell garanti lämnades dem, som ägnade sig åt sjömannens riskfyllda liv fjärran från hemmets kuster. Det vore en garanti, som icke enbart berörde sjömannen själv utan i lika hög grad hans familj och anhöriga.

Unionerna ville rikta uppmärksamheten på att frågan om, vem som skulle bära kostnaden för sjömans hemsändande, helt överlätes åt varje nations speciallagstiftning, frånsett sådana fall, där sjöman lidit skada i tjänsten, vid skeppsbrott, oförvållad sjukdom eller oförvållat avsked. För nämnda fall stadgade konventionsförslaget, att sjömannen icke skulle bära kostnaden. Det kunde icke finnas något bärande skäl för att vårt land icke skulle ansluta sig till en dylik allmän mänsklig lag och genom ratificering av konventionen göra sin insats i det allmänna civilisatoriska arbetet för byggandet av världsfred genom social rättfärdighet, uppgifter, som uttryckligen utpekats som målet för staternas samarbete i nationernas förbund.

Den omständigheten, att på Genèvekonferensen redargruppen enhälligt motsatt sig antagandet av konventionen, medförde givetvis svårigheter för statsmakterna att ratificera densamma, men att döma av diskussionen på konferensen, hade motståndet icke varit av principiell karaktär. Oavsett huru därmed förhölle sig, kunde det icke vara riktigt, att frågan, huruvida staterna skulle giva en sjöman i nöd en universell garanti att under alla förhållanden beredas möjlighet att återvända till sitt hemland, om han så önskade, skulle göras beroende av rederiernas nåd.

Den omständigheten att samtliga regeringars delegerade, med undantag för Sveriges, Norges och Finlands, på konferensen röstat för konventionsför-

slaget, gåve anledning att hoppas, att konventionen komme att ratificeras av de i konferensen deltagande staterna.

Beträffande *rekommendationen* hänvisade unionerna till vad sålunda anförts rörande konventionsförslaget.

Departementschefen.

Såsom socialstyrelsen anfört, innehåller den gällande sjömanslagen vissa bestämmelser rörande sjömäns hemförskaffning. Därest svensk sjöman, som är sjuk eller skadad, i utlandet skiljes från tjänsten vid tjänstetidens slut eller dessförinnan avskedas utan att skäl för avskedandet förelegat, är han enligt 28 § berättigad till fri resa med underhåll till sin hemort här i riket. Vad sålunda stadgas äger dock ej tillämpning, då sjömannen genom grovt vållande ådragit sig sjukdomen eller skadan, eller där han vid tjänstens antagande förtegat den. Avskedas sjöman utan att därför kan åberopas sådant skäl, som angives i lagen, äger han enligt 34 § rätt till ersättning för den förlust han därigenom lider. Om utredning angående förlusten ej förebringas, är han berättigad att erhålla — förutom hyra för viss tid — fri resa med underhåll till den i avtalet bestämda orten för tjänstens frånträdande eller, där fråga är om svensk sjöman, som här i riket antagits för obestämd tid och som avskedas i utlandet, till närmaste svenska hamn. Samma rätt till ersättning tillkommer sjömannen enligt 38 §, om han frånträder avtalet därför att fartyget icke är i sjövärdigt skick eller är bristfälligt utrustat eller illa bemannat eller hårt eller olämpligt lastat eller att besättningens bostäder vid resans början äro uppenbart hälsofarliga eller befälhavaren i visst fall underlåter att efterkomma framställning om syn å fartyget. Enligt 39 § äger sjöman enahanda rätt till ersättning, då han erhållit begärt entledigande på grund av misshandel eller otillräcklig kost. Detsamma gäller enligt 40 §, då han frånträtt avtalet på grund av att fartyget försålts till utländsk man eller annorledes upphört att vara svenskt. Enligt stadgande i 37 § äger sjöman, som avgår på grund av resans förändring, rätt till viss ersättning. Däri skall inräknas bland annat fri resa med underhåll till förhyrningsorten, om tjänsten frånträdes före resans början, men eljest till avmönstringsorten. I nu angivna fall skall kostnaden för sjömannens resa och underhåll gäldas av redaren. I 41 § stadgas, att om svensk sjömans anställning upphör i utlandet på grund av fartygets förolyckande, han äger rätt att erhålla fri resa till sin hemort här i riket jämte underhåll under resan. Kostnaden härför skall gäldas av statsmedel. Under förutsättning av ömsesidighet äger Konungen förordna, att förmån, som enligt 28 och 41 §§ tillförsäkrats svensk sjöman, skall tillkomma jämväl utländsk sjöman.

Under det att sjömanslagen sålunda meddelar bestämmelser om sjömans hemsändande allenast *i vissa angivna fall*, innehåller förevarande konventionsförslag såsom allmän regel, att sjöman, som under avtalstiden eller vid dess utgång lämnar fartyget, *alltid* har rätt att bliva återförskaffad till sitt hemland eller till anställnings- eller utgångshamnen enligt föreskrift i den nationella lagstiftningen. Allenast för utländsk sjöman, som anställts å fartyget i annat land än sitt hemland, skall berörda regel icke gälla. På den

nationella lagstiftningen skall enligt konventionsförslaget ankomma att bestämma, vem kostnaden för hemförskaffningen skall drabba. Emellertid innehåller förslaget, att berörda kostnad icke skall åvila sjömannen, därest han lämnats i land på grund av skada liden i tjänsten, skeppsbrott, sjukdom, som ej ådragits med avsikt eller genom försumlighet, eller avsked på grund av omständighet, som icke kan läggas honom till last.

De i sjömanslagen givna bestämmelserna, vilka utarbetats under samverkan med representanter för rederinäringen och sjöfolket, torde vad svenska förhållanden angår, på ett i huvudsak lämpligt sätt reglera frågan om sjömäns hemförskaffning. Något behov att därutöver stadga rätt för varje sjöman att bliva hemförskaffad lärer icke förefinnas. Därtill kommer, att ett förverkligande av konventionsförslagets bestämmelser skulle komma att åsamka statsverket avsevärda kostnader. Enligt förslaget åligger det nämligen myndigheterna i fartygets hemland att övervaka hemförskaffningen av sjömän utan hänsyn till deras nationalitet och att, om så erfordras, förskottera respenningar. Visserligen skall det ankomma på den nationella lagstiftningen att bestämma, vem kostnaderna i sista hand skola drabba, men med hänsyn till svårigheterna att återkräva de belopp, som, därest förslaget antoges, komme att utgivas, måste man räkna med, att en betydande del av desamma skulle stanna å statsverket.

På grund av det anförda anser jag mig icke kunna tillstyrka ratifikation av förevarande konvention.

Vidkommande rekommendationen angående hemförskaffning av befälhavare och lärlingar bör märkas, att sjömanslagen innehåller vissa föreskrifter om fri hemresa för befälhavare. Han är sålunda berättigad till dylik resa i vissa fall, då tjänsteavtalet upphör på grund av omständighet, som ej kan läggas honom till last. För lärlingar inom sjömansyrket gälla, såsom socialstyrelsen framhållit, samma regler som för sjömän. Nu berörda föreskrifter torde vara tillfredsställande, och skäl synes ej föreligga att genom ytterligare åtgärder trygga befälhavares och lärlingars hemförskaffning.

Med hänsyn härtill anser jag, att förevarande rekommendation icke bör föranleda någon åtgärd från de svenska statsmakternas sida.

4) Rekommendation angående de allmänna grunderna för inspektionen av sjöfolkets arbetsförhållanden (sid. 25).

Vid avgivande av yttrande över förenämnda frågeformulär anförde *socialstyrelsen* bland annat:

Det kunde icke förnekas, att sjöfolkets arbetsförhållanden, som relativt sent blivit föremål för omsorger från det allmännas sida, fortfarande i avseende å säkerhet och sundhet på många håll lämnade åtskilligt övrigt att önska. Därjämte vore att märka, att sjömannen i olikhet med arbetaren i land jämväl ifråga om sina levnadsförhållanden ombord måste anses vara i behov av statens skydd. En effektiv och ändamålsenligt anordnad tillsyn å sjöfolkets arbets- och levnadsförhållanden finge också anses som ett socialt önskemål av internationell räckvidd. Därtill komme, att internationell enhet-

lighet givetvis måste framstå såsom särskilt eftersträvansvärd ifråga om kontrollen å en verksamhet av så internationell karaktär som sjöfarten.

Den ifrågasatta rekommendationen kunde emellertid från svensk sida förordas ej blott ur allmän socialpolitisk synpunkt utan även med hänsyn därtill, att den sannolikt skulle få ett innehåll, som väl motsvarades av de svenska förhållandena i förevarande avseende. Beträffande omfattningen av den ifrågasatta rekommendationen vore styrelsen tveksam, huruvida ej frågecirkuläret utvisade benägenhet att gripa över alltför olikartade verksamhetsområden. Möjligen skulle det vara lämpligt, att rekommendationen begränsades till att väsentligen avse tillsynen å säkerhet och sundhet i avseende å sjöfolkets arbets- och levnadsförhållanden samt den praktiskt taget därmed måhända oundvikligt förbundna kontrollen å sjösäkerheten, d. v. s. till vad som utgjorde fartygsinspektionens huvudsakliga uppgifter.

Kommerskollegium anförde i sitt yttrande över frågeformuläret bland annat:

Sverige, som redan hade en i de flesta avseenden genomförd lagstiftning på området, hade intet att erinra mot en hemställan, att vid en förebådad internationell konferens frågor dryftades rörande principer och metoder vid övervakandet av tillämpningen av den lagstiftning, som hade avseende å sjöfolkets arbetsförhållanden, dock endast i den mån därvid framkomna förslag gällde förhållanden, som redan vore reglerade genom lagstiftning eller överensstämde med principerna för denna eller ock avsåge andra förhållanden än sådana, som betingade en särlagstiftning på grund av specifikt svenska förhållanden. Vidare förutsattes, att den ifrågasatta konferensen icke toge befattning med själva föreskrifterna om vad i ena eller andra avseendet skulle gälla utan inskränkte sig till frågan, huru kontrollen över föreskrifternas behöriga iakttagande skulle utövas.

Beträffande ifrågavarande rekommendation har *socialstyrelsen* nu anfört: *Socialstyrelsen.*

De krav, som i berörda rekommendation framställdes, syntes i stort sett kunna sägas vara ganska väl tillgodosedda i vad ankomme på vårt lands lagstiftning och offentliga förvaltning. I ett antal särskilda avseenden motsvarade visserligen våra förhållanden icke rekommendationens fordringar, men i åsyftade fall syntes knappast förefinnas tillfyllestgörande sakliga skäl för påkallande för närvarande av förändringar. I den mån dylika i samband med revision i annat syfte av lagar eller författningar eller andra reformer lämpligen läte sig genomföra, borde emellertid vederbörande givetvis låta sig angeläget vara att söka undanröja antydda skiljaktigheter.

Enligt styrelsens mening borde sålunda förevarande rekommendation icke för närvarande giva anledning till någon särskild åtgärd.

Även på denna punkt har *kommerskollegium* biträtt vad av socialstyrelsen anförts. *Kommerskollegium.*

Sveriges redareförening har på sätt redan berörts ansett, att denna rekommendation ej borde föranleda någon åtgärd. *Sveriges redareförening.*

Sveriges fartygsbefälsförening har i sitt yttrande framhållit, att det i rekommendationen endast talades om redare och sjömän. Befälhavaren omnämndes dock i ett fall. Man kunde således utgå ifrån, att befälhavaren ej medräknades i »sjömän». Han skulle därför vara utesluten t. ex. när det gällde den samverkan mellan redare och sjömän samt inspektionsmyndig- *Sveriges fartygsbefälsförening.*

heter, varom talades i punkt D. Föreningen ville emellertid framhålla, att i allt vad som omtalades i rekommendationen, befälhavaren intoge en mera framskjuten ställning än både redare och sjömän och särskilt när det gällde att »genom samverkan vid tillsynen över genomförandet av lagar och förordningar rörande sjömäns arbetsförhållanden» vore befälhavarens medverkan i högsta grad nödvändig.

Svenska sjömansunionen och svenska eldareunionen.

Svenska sjömansunionen och *svenska eldareunionen* hava anfört följande:

Rekommendationen hade antagits av konferensen så gott som enhälligt. Icke endast alla regeringsrepresentanter hade röstat därför, utan också redarna från flertalet länder: England, Frankrike, Italien, Belgien, Spanien, Indien, Polen, Japan, Holland, Grekland och Lettland. Unionerna utginge därför från att intet motstånd komme att resas mot statsmakternas anslutning till rekommendationen, som visst icke tillfredsställde sjöfolkets krav men som dock måste anses vara ett betydelsefullt steg framåt på den väg, där även sjömännen skulle bliva delaktiga av den allmänna yrkesinspektionens fördelar i stället för att såsom nu deras sociala intressen bevakades av en myndighet, vars främsta uppgift vore att tänka på sjöfartsnäringens omedelbara ekonomiska fördelar eller svårigheter och som självfallet icke kunde samtidigt sörja för de anställdas välfärd. Rekommendationen framhölle på ett mycket försiktigt — enligt unionernas mening alltför försiktigt — sätt men dock fullt tydligt önskvärdheten av intimt samarbete mellan yrkesinspektionens alla grenar. Det gällde ju här för övrigt ingenting annat än ett förverkligande av den princip, som inskrivits såsom särskild artikel i själva fredsfördraget och som fredsfördragets författare tillmätt en sådan avgörande betydelse för den moderna sociala lagstiftningen.

Unionerna fäste stora förväntningar vid berörda rekommendation och hoppades, att den skulle bliva utgångspunkten för en genomgripande omgestaltning av den så ytterst bristfälliga yrkesinspektionen för vårt lands sjömän.

Departementschefen.

Bestämmelser rörande inspektion av sjöfolkets arbetsförhållanden givas i vårt land huvudsakligen i lagen den 16 oktober 1914 (nr 349) om tillsyn å fartyg och förordningen den 31 december 1914 (nr 491) med närmare föreskrifter angående tillsyn å fartyg ävensom förordningen den 13 juli 1926 (nr 399) med närmare föreskrifter rörande tillämpningen av lagen om arbetstiden å svenska fartyg (sjöarbetstidslagen). Det inspektionssystem, som i enlighet med berörda författningar och åtskilliga i samband därmed stående föreskrifter tillämpas i vårt land, torde i huvudsak tillgodose de krav, som uttalas i förevarande rekommendation. I vissa hänseenden förefinnas visserligen olikheter mellan det svenska kontrollsystemet och rekommendationens regler, men att med hänsyn till rekommendationens innehåll nu företaga ändring i de gällande svenska bestämmelserna lärer icke vara lämpligt. Något behov av dylik ändring synes för närvarande icke föreligga. Däremot torde, så framt av annan anledning förändringar komma att påkallas i gällande regler rörande inspektionen, de i rekommendationen angivna principerna, i den mån så finnes lämpligt med hänsyn till de i vårt land rådande förhållandena, böra vinna beaktande.

I likhet med socialstyrelsen och kommerskollegium anser jag sålunda, att förevarande rekommendation icke för närvarande påkallar någon särskild åtgärd från de svenska statsmakternas sida.

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

att Kungl. Maj:t måtte till riksdagen avlåta proposition med anhållan om riksdagens yttrande angående omförmälda, av den internationella arbetsorganisationens konferens vid dess nionde sammanträde i Genève år 1926 antagna konventionsförslag och rekommendationer.

Till denna av statsrådets övriga ledamöter biträdda hemställan lämnar Hans Kungl. Höghet Kronprinsen-Regenten bifall samt förordnar, att proposition i ämnet av den lydelse bilaga till detta protokoll utvisar skall avlåtas till riksdagen.

Ur protokollet:

Conr. Falkenberg.

Bilaga.

Konferensens beslut.

A. Översättning.

1.

Förslag till konvention angående sjömäns anställningsavtal.

Generalkonferensen av nationernas förbunds internationella arbetsorganisation,

vilken av styrelsen för internationella arbetsbyrån sammankallats till Genève och där samlats den 7 juni 1926 till sitt nionde sammanträde

samt beslutit antaga vissa förslag angående sjömäns anställningsavtal, vilken fråga innefattas i första punkten på dagordningen för sammanträdet,

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

antager denna, den tjugufjärde dagen i juni år ettusen niohundra och tjugosex 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.

Denna konvention äger tillämpning å alla sjögående fartyg, som äro registrerade i någon av de fördragsslutande staterna, samt å sådana fartygs redare, befälhavare och sjömän.

Konventionen skall icke äga tillämpning å:

krigsfartyg,

staten tillhöriga fartyg, som icke användas i handelsfart,

fartyg, nyttjade i inländsk kustfart,

lustjakter,

fartyg, som innefattas under benämningen »Indian country craft»,

fiskefartyg,

fartyg med en bruttodräktighet understigande 100 ton eller 300 kubikmeter eller fartyg nyttjade i grannlandstrafik (home trade) med dräktighet understigande det tontal, som för reglering av denna trafik föreskrivits i nationell lagstiftning, gällande vid tiden för denna konventions antagande.

§ 2.

Vid tillämpning av denna konvention skola efterföljande beteckningar hava den betydelse, som nedan angives:

a) under beteckningen »fartyg» inbegripes varje slag av fartyg eller båt, i allmän eller enskild ägo, som i vanliga fall nyttjas i fart till havs;

b) under beteckningen »sjöman» inbegripes varje person, som i vad egenskap som helst är antagen eller anställd ombord och som införts i sjömansrullan, med undantag av befälhavare, lotsar, elever å skolfartyg samt genom lärlingsavtal anställda lärlingar; uteslutna äro även personer tillhörande besättningen å krigsfartyg och andra personer med fast statsanställning;

c) under beteckningen »befälhavare» inbegripes varje person, som för befäl över och är ansvarig för ett fartyg, med undantag av lotsar;

d) med beteckningen »fartyg i grannlandstrafik» avses fartyg, som inom de geografiska gränser, vilka fastställts genom nationell lag, nyttjas i trafik mellan ett land och hamnarna i ett angränsande land.

§ 3.

Anställningsavtal skall undertecknas av redaren eller hans representant samt sjömannen. Tillfälle att granska avtalet skall, innan det undertecknas, beredas sjömannen och hans rådgivare.

De förhållanden, varunder sjömannen undertecknar avtalet, skola bestämmas i landets lag i syfte att säkerställa kontroll från vederbörande offentliga myndighets sida.

Förestående bestämmelser angående avtals undertecknande skola anses iakttagna, därest vederbörande myndighet intygar, att avtalets bestämmelser i skrift företetts för myndigheten och att de bekräftats av såväl redaren eller hans representant som sjömannen.

Landets lag skall meddela föreskrifter till tryggande, att sjömannen förstår betydelsen av avtalets bestämmelser.

Avtalet må icke innehålla något, som strider mot landets lag eller denna konvention.

Landets lag skall föreskriva sådana ytterligare formaliteter och garantier beträffande avtalets slutande, som kunna anses nödiga för att skydda redarens och sjömannens intressen.

§ 4.

Lämpliga åtgärder skola i enlighet med landets lag vidtagas till tryggande, att avtalet icke kommer att innehålla bestämmelse, genom vilken parterna på förhand överenskomma att avvika från vanliga regler angående domstolarnas behörighet att upptaga tvister rörande avtalet.

Denna bestämmelse må icke tolkas så, att den utesluter anlitande av skiljemän.

§ 5.

Varje sjöman skall erhålla en handling, som angiver hans tjänsteuppgifter ombord. Handlingens form, de uppgifter, som skola införas däri, och sättet, på vilket detta skall ske, bestämmas av landets lag.

Denna handling må icke innehålla något omdöme om sjömannens tjänstgöring eller någon uppgift om hans hyra.

§ 6.

Avtalet kan ingås antingen för bestämd tid eller för viss resa eller, om landets lag så medgiver, för obestämd tid.

Avtalet skall tydligt angiva vardera partens rättigheter och skyldigheter.

Uppgifter skola i varje fall lämnas om:

1) sjömannens till- och förnamn, hans födelsedag eller ålder samt födelseort;

2) ort och dag för avtalets slutande;

3) namn å det eller de fartyg, varå sjömannen förbinder sig att tjäna;

4) besättningens antal, därest så föreskrives i landets lag;

5) den eller de resor, som skola företagas, om dessa vid avtalets ingående kunna angivas;

6) den tjänst, vari sjömannen skall användas;

7) såvitt möjligt plats och tid för sjömannens inställelse i tjänsten ombord;

8) de födoämnen, som skola tillhandahållas sjömannen, där ej landets lag föreskriver annat system i förevarande avseende;

9) hyrans belopp;

10) avtalets upphörande d. v. s.:

a. om avtalet är ingånget för bestämd tid, dagen för avtalets utlöpande;

b. om avtalet är ingånget för viss resa, destinationshamnen och den tid efter ankomsten, då sjömannen har rätt att lämna tjänsten;

c. om avtalet är ingånget för obestämd tid, de villkor, under vilka vardera parten kan uppsäga avtalet, samt uppsägningstiden, vilken icke må vara kortare för redaren än för sjömannen;

11) årlig semester med lön efter ett års tjänst hos samma redare, om landets lag föreskriver sådan semester;

12) andra förhållanden, som landets lag må föreskriva.

§ 7.

Om landets lag föreskriver, att sjömansrulla skall föras ombord, bör i lagen även meddelas föreskrift, att avtalet skall antecknas i eller fogas vid rullan.

§ 8.

För att sjömannen skall kunna taga kännedom om beskaffenheten och omfattningen av sina rättigheter och skyldigheter skall landets lagstiftning innehålla bestämmelser, som möjliggöra för sjömannen att ombord inhämta noggrann kännedom om sina anställningsvillkor; detta må ske genom anslående av avtalets bestämmelser å plats, som är lätt tillgänglig för besättningen, eller på annat lämpligt sätt.

§ 9.

Avtal för obestämd tid kan av vardera parten uppsägas att upphöra i envar hamn, där fartyget lastar eller lossar, förutsatt att i avtalet angiven uppsägningstid, som ej må understiga tjugufyra timmar, iakttages.

Uppsägning skall ske skriftligen; landets lag skall föreskriva sådant sätt för uppsägningens verkställande, som är ägnat att förebygga efterföljande tvister mellan parterna.

Landets lag bör angiva de exceptionella omständigheter, varunder uppsägning, även om den skett i vederbörlig ordning, icke skall leda till avtalets upphörande.

§ 10.

Avtal, vare sig för viss resa eller för bestämd eller obestämd tid, skall anses vara vederbörligen hävt genom:

a) parternas överenskommelse;

b) sjömannens död;

c) fartygets förolyckande eller iråkade fullständiga sjöovärdighet;

d) varje annan orsak, som må föreskrivas i landets lag eller denna konvention.

§ 11.

Landets lag skall angiva de omständigheter, under vilka redaren eller befälhavaren må omedelbart avskeda sjömannen.

§ 12.

Landets lag skall jämväl angiva de omständigheter, under vilka sjömannen äger rätt att erhålla omedelbart entledigande.

§ 13.

Visar sjöman för redaren eller hans representant, att han kan få fartyg att föra eller erhålla befordran till styrman eller maskinist eller till annan högre grad än den han innehar, eller att efter tjänstens antagande inträffat annan omständighet, som gör det till ett väsentligt intresse för honom att bliva fri från tjänsten, äger han att erhålla entledigande, om han utan ökad

utgift för redaren i sitt ställe sätter annan duglig och pålitlig man, som godkännes av redaren eller hans representant.

I fall, som nu nämnts, äger sjömannen utfå hyra för den tid han varit i tjänst.

§ 14.

Oavsett anledningen till avtalets utlöpande eller hävande skall i den handling, som utlämnats till sjömannen enligt § 5, och i sjömansrullan antecknas, att han är fri från anställningen, och skall sådan anteckning, om endera parten så yrkar, bestyrkas av vederbörande myndighet.

Sjömannen äger alltid att, utöver handling, som avses i § 5, från befälhavaren erhålla särskilt intyg rörande beskaffenheten av hans arbete eller åtminstone, huruvida han fullgjort sina åligganden enligt avtalet.

§ 15.

Det tillkommer landets lagstiftning att föreskriva åtgärder, som äro ägnade att trygga efterlevnaden av stadgandena i denna konvention.

§ 16.

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

§ 17.

Denna konvention träder i kraft, så snart ratifikationerna för två medlemmar av internationella arbetsorganisationen inregistrerats av generalsekreteraren.

Den är bindande allenast för de medlemmar, vilkas ratifikationer inregistrerats hos sekretariatet.

Därefter träder denna konvention i kraft för varje medlem den dag, då dess ratifikation inregistrerats hos sekretariatet.

§ 18.

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.

§ 19.

Under förbehåll med hänsyn till bestämmelserna i § 17 förbinder sig varje medlem, som ratificerar denna konvention, att tillämpa bestämmelserna i §§ 1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8, 9, 10, 11, 12, 13, 14 och 15 senast den 1 januari 1928 samt att vidtaga erforderliga åtgärder för att göra dem effektiva.

§ 20.

Varje medlem av internationella arbetsorganisationen, som ratificerar denna konvention, förbinder sig att, i enlighet med bestämmelserna i § 421 av fördraget i Versailles och motsvarande paragrafer av de övriga fredsfördragen, tillämpa denna konvention på sina kolonier, besittningar och protektorat.

§ 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. Uppsägningen träder icke i kraft förrän ett år, efter det den inregistrerats hos sekreteriatet.

§ 22.

Internationella arbetsbyråns styrelse åligger att minst en gång vart tionde år förelägga generalkonferensen en redogörelse för denna konventions tillämpning och taga i övervägande, huruvida det finnes anledning att på konferensens dagordning upptaga frågan om konventionens revision eller modifierande.

§ 23.

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

2.

Förslag till konvention angående hemförskaffning av sjömän.

Generalkonferensen av nationernas förbunds internationella arbetsorganisation,

vilken av styrelsen för internationella arbetsbyrån sammankallats till Genève och där samlats den 7 juni 1926 till sitt nionde sammanträde

samt beslutit antaga vissa förslag angående hemförskaffning av sjömän, vilken fråga innefattas i första punkten på dagordningen för sammanträdet,

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

antager denna, den tjugutredje dagen i juni år ettusen niohundra och tjugusex 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.

Denna konvention äger tillämpning å alla sjögående fartyg, som äro registrerade i någon av de fördragsslutande staterna, samt å sådana fartygs redare, befälhavare och sjömän.

Konventionen skall icke äga tillämpning å:

krigsfartyg,

staten tillhöriga fartyg, som icke användas i handelsfart,

fartyg, nyttjade i inländsk kustfart,

lustjakter,

fartyg, som innefattas under benämningen »Indian country craft»,

fiskefartyg,

fartyg med en bruttodräktighet understigande 100 ton eller 300 kubikmeter eller fartyg nyttjade i grannlandstrafik (home trade) med dräktighet understigande det tontal, som för reglering av denna trafik föreskrivits i nationell lagstiftning, gällande vid tiden för denna konventions antagande.

§ 2.

Vid tillämpning av denna konvention skola efterföljande beteckningar hava den betydelse, som nedan angives:

a) under beteckningen »fartyg» inbegripes varje slag av fartyg eller båt, i allmän eller enskild ägo, som i vanliga fall nyttjas i fart till havs;

b) under beteckningen »sjöman» inbegripes varje person, som i vad egenskap som helst är antagen eller anställd ombord och som införts i sjömansrullan, med undantag av befälhavare, lotsar, elever å skolfartyg samt genom lärlingsavtal anställda lärlingar; uteslutna äro även personer tillhörande besättningen å krigsfartyg och andra personer med fast statsanställning;

c) under beteckningen »befälhavare» inbegripes varje person, som för befäl över och är ansvarig för ett fartyg, med undantag av lotsar;

d) med beteckningen »fartyg i grannlandstrafik» avses fartyg, som inom de geografiska gränser, vilka fastställts genom nationell lag, nyttjas i trafik mellan ett land och hamnarna i ett angränsande land.

§ 3.

Varje sjöman, som under avtalstiden eller vid dess utgång lämnar fartyget, har rätt att bliva återförskaffad till sitt hemland eller till anställningshamnen eller till utgångshamnen för resan, enligt bestämmelser i den nationella lagstiftningen, som skall innehålla härför erforderliga föreskrifter, inbegripet bestämmelser, vem kostnaden för hemförskaffningen skall drabba.

Sjömans hemförskaffning skall anses fullgjord, då honom beretts lämplig anställning å fartyg, destinerat till hamn, som i första stycket sägs.

Sjöman skall anses hemförskaffad, om han landsatts i sitt hemland eller i anställningshamnen eller i närbelägen hamn eller i utgångshamnen för resan.

Beträffande de villkor, under vilka en utländsk sjöman, som anställts å fartyget i annat land än sitt hemland, har rätt till hemförskaffning, skall gälla vad som föreskrives i den nationella lagstiftningen eller i brist därpå i avtalet. Bestämmelserna i de tre föregående styckena av denna paragraf skola emellertid äga tillämpning å sjöman, som anställts i sitt hemland.

§ 4.

Kostnaderna för hemförskaffningen skola icke drabba sjömannen, såvida han lämnats i land på grund av:

a) skada liden i tjänsten;

b) skeppsbrott;

c) sjukdom, som ej ådragits med avsikt eller genom försumlighet;

d) avsked på grund av omständighet, som icke kan läggas honom till last.

§ 5.

Kostnaderna för sjömannens hemförskaffning skola innefatta alla utgifter för själva transporten samt för logi och föda under resan ävensom för hans underhåll intill den för hemresan bestämda tidpunkten.

Då sjöman vid hemförskaffning tjänstgör såsom medlem av besättningen, är han berättigad till ersättning för det arbete han utför under resan.

§ 6.

Vederbörande myndighet i det land, där fartyget är registrerat, skall i de fall, då denna konvention äger tillämpning, vara pliktig övervaka hemförskaffningen av sjöman utan hänsyn till hans nationalitet och att, om så erfordras, förskottera honom respenningar.

§ 7.

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

§ 8.

Denna konvention träder i kraft, så snart ratifikationerna för två medlemmar av internationella arbetsorganisationen inregistrerats av generalsekreteraren.

Den är bindande allenast för de medlemmar, vilkas ratifikationer inregistrerats hos sekretariatet.

Därefter träder denna konvention i kraft för varje medlem den dag, då dess ratifikation inregistrerats hos sekretariatet.

§ 9.

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.

§ 10.

Under förbehåll med hänsyn till bestämmelserna i § 8 förbinder sig varje medlem, som ratificerar denna konvention, att tillämpa bestämmelserna i §§ 1, 2, 3, 4, 5 och 6 senast den 1 januari 1928 samt att vidtaga erforderliga åtgärder för att göra dem effektiva.

§ 11.

Varje medlem av internationella arbetsorganisationen, som ratificerar denna konvention, förbinder sig att, i enlighet med bestämmelserna i § 421 av fördraget i Versailles och motsvarande paragrafer av de övriga fredsfördragen, tillämpa denna konvention på sina kolonier, besittningar och protektorat.

§ 12.

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.

§ 13.

Internationella arbetsbyråns styrelse åligger att minst en gång vart tionde år förelägga generalkonferensen en redgörelse för denna konventions tillämpning och taga i övervägande, huruvida det finnes anledning att på konferensens dagordning upptaga frågan om konventionens revision eller modifierande.

§ 14.

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

3.

Rekommendation angående hemförskaffning av befälhavare och lärlingar.

Generalkonferensen av nationernas förbunds internationella arbetsorganisation,

vilken av styrelsen för internationella arbetsbyrån sammankallats till Genève och där samlats den 7 juni 1926 till sitt nionde sammanträde

samt beslutit antaga vissa förslag angående hemförskaffning av befälhavare och lärlingar, vilken fråga innefattas i första punkten på dagordningen för sammanträdet,

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

antager denna, den tjugutredje dagen i juni år ettusen niohundra och tjugusex 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 fördraget i Versailles och motsvarande delar av de övriga fredsfördragen.

Konferensen hemställer, att regeringarna måtte vidtaga åtgärder för att trygga hemförskaffning av befälhavare och genom lärlingsavtal anställda lärlingar, vilka icke omfattas av bestämmelserna i det av generalkonferensen vid dess nionde sammanträde antagna förslaget till konvention angående hemförskaffning av sjömän.

4.

Rekommendation angående de allmänna grunderna för inspektionen av sjöfolkets arbetsförhållanden.

Generalkonferensen av nationernas förbunds internationella arbetsorganisation,

vilken av styrelsen för internationella arbetsbyrån sammankallats till Genève och där samlats den 7 juni 1926 till sitt nionde sammanträde

samt beslutit antaga vissa förslag angående de allmänna grunderna för inspektionen av sjöfolkets arbetsförhållanden, vilken fråga utgör den andra punkten på dagordningen för sammanträdet,

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

antager denna den tjuguandra dagen i juni år ettusen niohundra och tjugusex 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 fördraget i Versailles och motsvarande delar av de övriga fredsfördragen.

I betraktande av att, bland metoder och grundsatser av särskild och trängande vikt för arbetarnas fysiska, moraliska och intellektuella välfärd, fördraget i Versailles och de övriga fredsfördragen förplikta internationella arbetsorganisationen att ägna särskild uppmärksamhet åt inspektionen av arbetsförhållandena för att trygga verkställigheten av lagar och förordningar till skydd för arbetarna;

i betraktande av att internationella arbetskonferensen å sitt femte sammanträde (oktober 1923) antog en »rekommendation angående de allmänna grunddragen för yrkesinspektionen för att trygga verkställigheten av lagar och förordningar till skydd för arbetarna»;

i betraktande av att nämnda rekommendation är grundad huvudsakligen på den erfarenhet, som vunnits vid inspektion av industriella företag, och att det skulle bliva synnerligen svårt att tillämpa rekommendationen eller ens anpassa den efter sjöfolkets arbete, vilket till sin beskaffenhet och de villkor, under vilka det utföres, i grund skiljer sig från fabriksarbete;

i betraktande av att betydelsen av inspektionen av sjöfolkets arbetsförhållanden kommer att ökas i den mån lagstiftningen för sjöfolkets skydd utvecklas i olika länder och nya konventioner angående sjöfolkets arbetsförhållanden antagas av konferensen; samt

i betraktande av att det av ovannämnda skäl och för att ställa vunnen erfarenhet till medlemmarnas förfogande till hjälp vid upprättande eller omorganisation av deras system för inspektion av sjöfolkets arbetsförhållanden, är önskvärt att fastställa de allmänna grundsatser, som i praktiken visat sig vara mest ägnade att trygga genomförandet av åtgärder till sjöfolkets skydd;

hemställer generalkonferensen, att varje medlem av organisationen måtte taga följande grundsatser under övervägande:

I. Inspektionens omfattning.

1) Den eller de myndigheter, vilka i varje land hava att svara för tillsyn å sjöfolkets arbetsförhållanden, böra hava som förnämsta uppgift att trygga verkställigheten av alla lagar och förordningar, vilka beröra sådana förhållanden och skyddandet av sjöfolket under utövningen av dess yrke.

2) I den mån det kan finnas lämpligt och möjligt, må åt inspektionsmyndigheterna, på grund av den erfarenhet de vinna under fullgörandet av sina huvuduppgifter, även kunna anförtros andra, sekundära uppgifter av social natur, växlande med hänsyn till uppfattning, seder och traditioner i olika länder, under villkor likväl:

a) att dessa uppgifter icke på något sätt kunna göra intrång på fullgörandet av inspektörernas huvuduppgifter;

b) att de icke på något sätt kunna skada den auktoritet och den opartiskhet, som äro nödvändiga för inspektörerna i deras förhållande till redare och sjöfolk.

II. Inspektionens organisation.

Konferensen hemställer:

3) att överallt, där det är förenligt med administrativ praxis, till tryggande av största möjliga enhetlighet vid tillämpningen av lagar och förordningar rörande sjöfolks arbetsförhållanden de olika tjänsteorgan, som svara för tillsynen över dylika lagars och förordningars tillämpning, måtte underställas en och samma centrala myndighet;

4) att, där vedertagen administrativ praxis icke medgiver dylik centralisation av tillsynen, de olika myndigheter, vilkas verksamhet helt eller delvis avse sjöfolkets skyddande, måtte sättas i tillfälle att draga nytta av varandras erfarenheter och att reglera sina arbetsmetoder enligt de gemensamma grundsatser, som kunna anses mest effektiva;

5) att för nämnda ändamål nära förbindelse och ständigt samarbete måtte upprättas mellan dessa olika myndigheter, i den mån det är förenligt med administrativ praxis och på sätt som i varje land anses lämpligast (utbyte av rapporter och upplysningar, periodiska konferenser m. m.); och

6) att regelbunden förbindelse i frågor av ömsesidigt intresse måtte upprätthållas mellan myndigheterna för tillsyn å sjöfolkets arbetsförhållanden och myndigheterna för tillsyn å industriellt arbete.

III. Inspektionsmyndigheternas rapporter.

Konferensen hemställer:

7) att en årlig allmän rapport över tillsynen å sjöfolkets arbetsförhållanden måtte utgivas av trycket av centralmyndigheten eller genom samverkan mellan de olika myndigheter, som svara för utövandet av denna tillsyn;

8) att denna årliga rapport måtte innehålla en förteckning över gällande nationella lagar och förordningar rörande sjöfolkets arbetsförhållanden och tillsynen däröver jämte de ändringar däri, som trätt i kraft under året;

9) att densamma även måtte innehålla statistiska tabeller med nödiga kommentarer rörande inspektionens organisation och verksamhet, meddelande så vitt möjligt och så långt som är förenligt med landets administrativa praxis, upplysning beträffande följande punkter:

a) antalet i sjöfart använda fartyg, underställda olika former av inspektion, varvid dessa fartyg böra indelas efter typ (mekaniskt framdrivna fartyg och segelfartyg) och varje kategori ytterligare uppdelas efter det ändamål, för vilket fartygen nyttjas;

b) antalet sjömän, verkligt anställda å varje kategori av fartyg;

c) antalet fartyg, som besökts av inspektörerna, med uppgift om besättningarnas storlek;

d) antalet och arten av förseelser, som iakttagits av inspektörerna, och de ålagda straffen;

e) antalet olycksfall i arbete, som drabbat sjöfolk, samt dessa olycksfalls beskaffenhet och orsaker;

f) de åtgärder, som vidtagits för genomförande av bestämmelserna i internationella arbetskonventioner rörande sjöfolks arbetsförhållanden, samt den utsträckning, i vilken dessa bestämmelser kommit i tillämpning, antingen i form av sådan årsrapport, som ingives till internationella arbetsbyrån enligt § 408 av fredsfördraget, eller i annan lämplig form.

IV. Inspektörens befogenheter och åligganden.

A. Rätt att inspektera.

Konferensen hemställer:

10) att inspektionsmyndigheterna, efter att hava styrkt sin identitet, måtte äga att enligt landets lag:

a) utan föregående tillkännagivande när som helst, dag eller natt, inspektera fartyg, förande landets flagga, i egna eller främmande territorialvatten, ävensom i undantagsfall, fastställda i landets lag, samt efter inhämtat tillstånd av vederbörande sjöfartsmyndighet i öppen sjö, börande dock tiden och sättet för inspektions utförande avpassas så, att därigenom såvitt möjligt undvikes allvarlig olägenhet för fartygets utnyttjande;

b) utan vittnen utfråga besättningen och andra, vilkas uttalanden kunna anses önskvärda, företaga alla efterforskningar, som kunna anses nödvändiga, samt påfordra framläggandet av alla skeppspapper eller dokument, som enligt författningarna skola föras och som hänföra sig till inspektionens föremål;

11) att landets lag måtte stadga, att inspektörerna medelst ed eller på annat med landets administrativa praxis eller sedvänja överensstämmande sätt skola förbinda sig att vid äventyr av straff eller lämplig disciplinär åtgärd, icke yppa affärshemligheter, varom de kunna erhålla kännedom under utövningen av sina åligganden.

B. Rätt till tvångsåtgärder.

Konferensen hemställer:

12) att inspektionsmyndigheterna måtte erhålla befogenhet att i allvarliga fall, då fara föreligger för besättningens hälsa eller säkerhet, efter inhämtat tillstånd av vederbörande sjöfartsmyndighet förbjuda fartyg att lämna hamn, innan nödiga åtgärder vidtagits ombord å fartyget till efterkommande av

gällande lagbestämmelser, dock med rätt för vederbörande att fullfölja talan till högre administrativ myndighet eller till domstol i överensstämmelse med lagstiftningen i de olika länderna;

13) att förbud för fartyg att lämna hamn måtte betraktas som en åtgärd av utomordentligt allvarlig beskaffenhet, vilken får tillgripas endast såsom en sista utväg, då alla andra inspektionsmyndigheten till buds stående lagliga medel att skaffa respekt för lagen använts utan verkan;

14) att inspektionsmyndigheterna måtte erhålla befogenhet att i särskilda fall föreskriva omedelbara åtgärder till tryggande av tillämpningen av lagar och förordningar rörande sjöfolks arbetsförhållanden, dock med rätt för vederbörande att fullfölja talan till högre administrativ myndighet eller till domstol i överensstämmelse med lagstiftningen i varje land;

15) att den centrala myndigheten måtte erhålla befogenhet att i särskilda fall medgiva undantag från visst bestämt stadgande i lag eller förordning rörande sjöfolks arbetsförhållanden, då myndigheten gjort sig förvissad om att stadgandet praktiskt taget efterkommits eller att dess iakttagande icke är nödvändigt med hänsyn till omständigheterna i det förevarande fallet, förutsatt likväl att de åtgärder, som vidtagits, eller de bestämmelser, som träffats för syftet ifråga, äro minst lika effektiva som ett strängt iakttagande av stadgandet.

C. Rätt att påkalla inspektion.

Konferensen hemställer:

16) att landets lag måtte stadga rätt för befälhavaren att påkalla inspektion i alla fall, där han finner nödigt;

17) att landets lag måtte stadga rätt för medlemmarna av besättningen att under de villkor, som kunna uppställas, påkalla inspektion i alla fall där fråga är om de hygieniska förhållandena ombord, fartygets säkerhet eller reglerna om sjöfolkets arbetsförhållanden.

D. Redares och sjömäns samverkan med inspektionsmyndigheterna.

Konferensen hemställer:

18) att, i den mån det är förenligt med administrativ praxis i varje land och på sätt som anses lämpligast, redare och sjömän måtte anmodas att samverka vid tillsynen över genomförandet av lagar och förordningar rörande sjöfolks arbetsförhållanden.

Särskilt vill konferensen fästa de olika ländernas uppmärksamhet på följande metoder för samverkan:

a) det är av väsentlig betydelse, att alla möjligheter beredas sjöfolket att direkt eller genom vederbörligen bemyndigade representanter hos inspektionsmyndigheterna fritt anmäla varje lagöverträdelse ombord på det fartyg, å vilket sjöfolket är anställt, samt att inspektionsmyndigheten snarast möjligt undersöker den fråga, som klagomålet avser, ävensom att klagomålen av inspektionsmyndigheten behandlas som absolut konfidentiella;

b) för att åvägabringa fullständig samverkan mellan å ena sidan redare och sjöfolk samt deras organisationer och å andra sidan inspektionsmyndigheterna samt för att förbättra de förhållanden, som äro av betydelse för sjöfolkets hälsa och säkerhet, är det önskvärt, att inspektionsmyndigheterna tid efter annan med representanter för redarnas och sjöfolkets organisationer rådgöra om bästa sättet att uppnå nämnda syften. Det är även önskvärt, att blandade kommissioner av redare och sjöfolk upprättas och att tillfälle beredes dem att samverka med de olika myndigheter, som övervaka tillämpningen av lagar och förordningar rörande sjöfolkets arbetsförhållanden.

E. Garantier beträffande inspektionsorganen.

Konferensen hemställer:

19) att inspektörerna måtte utses på sådant sätt, att de åtnjuta såväl redarnas som sjöfolkets fulla förtroende och att av dem för sådant ändamål bör krävas:

a) egenskaper, som borga för absolut opartiskhet vid fullgörandet av deras uppgifter;

b) erforderlig teknisk sakkunskap för fullgörandet av nämnda uppgifter.

Det är önskvärt, att personer, som tjänstgjort till sjöss, erhålla anställning inom inspektionen, antingen fast eller tillfällig, allt efter de administrativa myndigheternas beprövande;

20) att, där så befinnes nödvändigt, inspektörerna måtte biträdas i sina åligganden av kompetenta experter, som äga redarnas och sjöfolkets fulla förtroende;

21) att inspektörerna måtte hava offentlig tjänstebefattning med en ställning, som gör dem oberoende av regeringsskiften;

22) att förbud måtte meddelas för dem att hava något som helst ekonomiskt intresse i de företag, som äro underställda deras tillsyn.

F. Andra uppgifter.

Konferensen hemställer:

23) att inspektörerna, som på grund av arten av sina uppgifter hava särskilt goda tillfällen att iakttaga de praktiska verkningarna av tillämpningen utav lagar och förordningar rörande sjöfolkets arbetsförhållanden, måtte, såvitt det låter sig förena med de administrativa metoderna i varje land, anmodas att biträda vid förbättrande av lagstiftningen till sjöfolkets skydd och att så effektivt som möjligt medverka till förebyggande av olycksfall;

24) att de, såvitt det låter sig förena med administrativ praxis i varje land, måtte kallas att deltaga i undersökningar beträffande skeppsbrott och olycksfall ombord på fartyg och att de måtte erhålla befogenhet att, där så finnes nödigt, ingiva rapporter över resultaten av dylika undersökningar;

25) att de, såvitt det låter sig förena med de administrativa metoderna i varje land, måtte kallas att medverka vid förberedandet av förslag till lagar och förordningar om skydd för sjöfolk.

B. Originaltexterna.

Projet de convention concernant le contrat d'engagement des marins.

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 7 juin 1926, en sa neuvième session,

Après avoir décidé d'adopter diverses propositions relatives au contrat d'engagement des marins,

Draft convention concerning seamens articles of agreement.

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 Ninth Session on 7 June 1926, and

Having decided upon the adoption of certain proposals with regard to seamen's articles of

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-quatrième jour de juin mil neuf cent vingt-six, 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.

La présente Convention s'applique à tous les navires de mer immatriculés dans le pays de l'un des Membres ayant ratifié la présente Convention et aux armateurs, capitaines et marins de ces navires.

Elle ne s'applique pas:

aux navires de guerre,

aux navires d'Etat n'ayant pas une affectation commerciale,

aux navires affectés au cabotage national,

aux yachts de plaisance,

aux bâtiments compris sous la dénomination de »Indian country craft»,

aux bateaux de pêche,

aux bâtiments d'une jauge brute inférieure à 100 tonneaux ou 300 mètres cubes et, s'il s'agit de navires affectés au »home trade», d'une jauge inférieure à la limite fixée pour le régime particulier de ces navires par la législation nationale en vigueur au moment de l'adoption de la présente Convention.

Article 2.

En vue de l'application de la présente Convention, les termes suivants doivent être entendus comme suit:

a) le terme »navire» comprend tout navire ou bâtiment de quelque nature qu'il soit, de propriété publique ou privée, effectuant habituellement une navigation maritime;

agreement, 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-fourth day of June of the year one thousand nine hundred and twenty-six, 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.

This Convention shall apply to all seagoing vessels registered in the country of any Member ratifying this Convention, and to the owners, masters and seamen of such vessels.

It shall not apply to:

ships of war,

Government vessels not engaged in trade,

vessels engaged in the coasting trade,

pleasure yachts,

Indian country craft,

fishing vessels,

vessels of less than 100 tons gross registered tonnage or 300 cubic metres, nor to vessels engaged in the home trade below the tonnage limit prescribed by national law for the special regulation of this trade at the date of the passing of this Convention.

Article 2.

For the purpose of this Convention the following expressions have the meanings hereby assigned to them, viz.:

(a) The term »vessel» includes any ship or boat of any nature whatsoever, whether publicly or privately owned, ordinarily engaged in maritime navigation.

b) le terme »marin» comprend toute personne employée ou engagée à bord, à quelque titre que ce soit, et figurant au rôle d'équipage, à l'exception des capitaines, des pilotes, des élèves des navires-écoles, des apprentis lorsqu'ils sont liés par un contrat spécial d'apprentissage; il exclut les équipages de la flotte de guerre et les autres personnes au service permanent de l'Etat;

c) le terme »capitaine» comprend toute personne ayant le commandement et la charge d'un navire, à l'exception des pilotes;

d) le terme »navires affectés au home trade» s'applique aux navires affectés au commerce entre les ports d'un pays donné et les ports d'un pays voisin dans les limites géographiques fixées par la législation nationale.

Article 3.

Le contrat d'engagement est signé par l'armateur ou son représentant et par le marin. Des facilités doivent être données au marin, et, éventuellement, à son conseiller pour examiner le contrat d'engagement avant que celui-ci soit signé.

Les conditions dans lesquelles le marin signe le contrat doivent être fixées par la législation nationale de manière à assurer le contrôle de l'autorité publique compétente.

Les dispositions qui précèdent, concernant la signature du contrat, sont considérées comme observées s'il est établi par un acte de l'autorité compétente que les clauses du contrat ont été présentées par écrit à cette autorité et qu'elles ont été confirmées à la fois par l'armateur ou son représentant et par le marin.

La législation nationale doit prévoir des dispositions pour garantir que le marin comprend le sens des clauses du contrat.

Le contrat ne doit contenir aucune disposition qui soit contraire à la législation nationale ou à la présente convention.

La législation nationale doit pré-

(b) The term »seaman» includes every person employed or engaged in any capacity on board any vessel and entered on the ship's articles. It excludes masters, pilots, cadets and pupils on training ships and duly indentured apprentices, naval ratings, and other persons in the permanent service of a Government.

(c) The term »master» includes every person having command and charge of a vessel except pilots.

(d) The term »home trade vessel» means a vessel engaged in trade between a country and the ports of a neighbouring country within geographical limits determined by the national law.

Article 3.

Articles of agreement shall be signed both by the shipowner or his representative and by the seaman. Reasonable facilities to examine the articles of agreement before they are signed shall be given to the seaman and also to his adviser.

The seaman shall sign the agreement under conditions which shall be prescribed by national law in order to ensure adequate supervision by the competent public authority.

The foregoing provisions shall be deemed to have been fulfilled if the competent authority certifies that the provisions of the agreement have been laid before it in writing and have been confirmed both by the shipowner or his representative and by the seaman.

National law shall make adequate provision to ensure that the seaman has understood the agreement.

The agreement shall not contain anything which is contrary to the provisions of national law or of this Convention.

National law shall prescribe such

voir toutes autres formalités et garanties concernant la conclusion du contrat jugées nécessaires pour protéger les intérêts de l'armateur et du marin.

Article 4.

Des mesures appropriées doivent être prises, en conformité de la législation nationale, pour garantir que le contrat d'engagement ne contienne aucune clause par laquelle les parties conviendraient à l'avance de déroger aux règles normales de compétence des juridictions.

Cette disposition ne doit pas être interprétée comme excluant le recours à l'arbitrage.

Article 5.

Tout marin doit recevoir un document contenant la mention de ces services à bord du navire. La législation nationale doit déterminer la forme de ce document, les mentions qui doivent y figurer et les conditions dans lesquelles il doit être établi.

Ce document ne peut contenir aucune appréciation de la qualité du travail du marin et aucune indication sur ses salaires.

Article 6.

Le contrat d'engagement peut être conclu soit à durée déterminée, soit au voyage, ou, si la législation nationale le permet, pour une durée indéterminée.

Le contrat d'engagement doit indiquer clairement les droits et obligations respectifs de chacune des parties.

Il doit comporter obligatoirement les mentions suivantes:

1° Les nom et prénoms du marin, la date de sa naissance ou son âge, ainsi que le lieu de sa naissance;

2° Le lieu et la date de la conclusion du contrat;

3° La désignation du ou des navires à bord duquel ou desquels le marin s'engage à servir;

further formalities and safeguards in respect of the completion of the agreement as may be considered necessary for the protection of the interests of the shipowner and of the seaman.

Article 4.

Adequate measures shall be taken in accordance with national law for ensuring that the agreement shall not contain any stipulation by which the parties purport to contract in advance to depart from the ordinary rules as to jurisdiction over the agreement.

This Article shall not be interpreted as excluding a reference to arbitration.

Article 5.

Every seaman shall be given a document containing a record of his employment on board the vessel. The form of the document, the particulars to be recorded and the manner in which such particulars are to be entered in it shall be determined by national law.

The document shall not contain any statement as to the quality of the seaman's work or as to his wages.

Article 6.

The agreement may be made either for a definite period or for a voyage or, if permitted by national law, for an indefinite period.

The agreement shall state clearly the respective rights and obligations of each of the parties.

It shall in all cases contain the following particulars:

(1) The surname and other names of the seaman, the date of his birth or his age, and his birthplace;

(2) The place at which and date on which the agreement was completed;

(3) The name of the vessel or vessels on board which the seaman undertakes to serve;

4° L'effectif de l'équipage du navire, si la législation nationale prescrit cette mention;

5° Le voyage ou les voyages à entreprendre, s'ils peuvent être déterminés au moment de l'engagement;

6° Le service auquel le marin doit être affecté;

7° Si possible le lieu et la date auxquels le marin sera tenu de se présenter à bord pour le commencement de son service;

8° Les vivres à allouer au marin, sauf le cas où la législation nationale prévoit un régime différent;

9° Le montant des salaires;

10° Le terme du contrat, soit:

a) si le contrat a été conclu pour une durée déterminée, la date fixée pour l'expiration du contrat;

b) si le contrat a été conclu au voyage, la destination convenue pour la fin du contrat et l'indication du délai à l'expiration duquel le marin sera libéré après arrivée à cette destination;

c) si le contrat a été conclu pour une durée indéterminée, les conditions dans lesquelles chaque partie pourra dénoncer le contrat ainsi que le délai de préavis, ce délai ne devant pas être plus court pour l'armateur que pour le marin;

11° Le congé payé annuel, accordé au marin après une année passée au service du même armement, si la législation nationale prévoit un tel congé;

12° Toutes autres mentions que la législation nationale pourrait imposer.

Article 7.

Lorsque la législation nationale prévoit qu'il y aura à bord un rôle d'équipage elle doit indiquer que le contrat d'engagement sera transcrit sur le rôle d'équipage ou annexé à ce rôle.

(4) The number of the crew of the vessel, if required by national law;

(5) The voyage or voyages to be undertaken, if this can be determined at the time of making the agreement;

(6) The capacity in which the seaman is to be employed;

(7) If possible, the place and date at which the seaman is required to report on board for service;

(8) The scale of provisions to be supplied to the seaman, unless some alternative system is provided for by national law;

(9) The amount of his wages;

(10) The termination of the agreement and the conditions thereof, that is to say:

(a) if the agreement has been made for a definite period, the date fixed for its expiry;

(b) if the agreement has been made for a voyage, the port of destination and the time which has to expire after arrival before the seaman shall be discharged;

(c) if the agreement has been made for an indefinite period, the conditions which shall entitle either party to rescind it, as well as the required period of notice for rescission; provided that such period shall not be less for the shipowner than for the seaman;

(11) The annual leave with pay granted to the seaman after one year's service with the same shipping company, if such leave is provided for by national law;

(12) Any other particulars which national law may require.

Article 7.

If national law provides that a list of crew shall be carried on board it shall specify that the agreement shall either be recorded in or annexed to the list of crew.

Article 8.

En vue de permettre au marin de s'assurer de la nature et de l'étendue de ses droits et obligations, la législation nationale doit prévoir des dispositions fixant les mesures nécessaires pour que le marin puisse se renseigner à bord de façon précise sur les conditions de son emploi, soit par l'affichage des clauses du contrat d'engagement dans un endroit facilement accessible à l'équipage, soit par toute autre mesure appropriée.

Article 9.

Le contrat d'engagement à durée indéterminée prend fin par la dénonciation du contrat par l'une ou l'autre des parties dans un port de chargement ou de déchargement du navire, sous condition que le délai de préavis convenu à cet effet, et qui doit être au minimum de vingt-quatre heures, soit observé.

Le préavis doit être donné par écrit; la législation nationale doit déterminer les conditions dans lesquelles le préavis doit être donné, de manière à éviter toute contestation ultérieure entre les parties.

La législation nationale doit déterminer les circonstances exceptionnelles dans lesquelles le délai de préavis, même régulièrement donné, n'aura pas pour effet d'opérer la résiliation du contrat.

Article 10.

Le contrat d'engagement, qu'il soit conclu au voyage, à durée déterminée ou à durée indéterminée, sera résolu de plein droit dans les cas ci-après:

a) consentement mutuel des parties;

b) décès du marin;

c) perte ou innavigabilité absolue du navire;

d) toute autre cause stipulée par la législation nationale ou la présente Convention.

Article 11.

La législation nationale doit fixer les circonstances dans lesquelles l'ar-

Article 8.

In order that the seaman may satisfy himself as to the nature and extent of his rights and obligations, national law shall lay down the measures to be taken to enable clear information to be obtained on board as to the conditions of employment, either by posting the conditions of the agreement in a place easily accessible from the crew's quarters, or by some other appropriate means.

Article 9.

An agreement for an indefinite period may be terminated by either party in any port where the vessel loads or unloads, provided that the notice specified in the agreement shall have been given, which shall not be less than twenty-four hours.

Notice shall be given in writing; national law shall provide such manner of giving notice as is best calculated to preclude any subsequent dispute between the parties on this point.

National law shall determine the exceptional circumstances in which notice even when duly given shall not terminate the agreement.

Article 10.

An agreement entered into for a voyage, for a definite period, or for an indefinite period shall be duly terminated by:

(a) mutual consent of the parties;

(b) death of the seaman;

(c) loss or total unseaworthiness of the vessel;

(d) any other cause that may be provided in national law or in this Convention.

Article 11.

National law shall determine the circumstances in which the owner or

mateur ou le capitaine a la faculté de congédier immédiatement le marin.

Article 12.

La législation nationale doit également déterminer les circonstances dans lesquelles le marin a la faculté de demander son débarquement immédiat.

Article 13.

Si le marin prouve à l'armateur ou à son représentant, soit qu'il a la possibilité d'obtenir le commandement d'un navire ou un emploi d'officier ou d'officier mécanicien ou tout autre emploi plus élevé que celui qu'il occupe, soit que par suite de circonstances intervenues depuis son engagement, son départ présente pour lui un intérêt capital, il peut demander son congédiement à condition qu'il assure, sans frais nouveaux pour l'armateur, son remplacement par une personne compétente, agréée par l'armateur ou son représentant.

Dans ce cas, le marin a droit aux salaires correspondant à la durée de son service.

Article 14.

Quelle que soit la cause de l'expiration ou de la résiliation du contrat, la libération de tout engagement doit être constatée sur le document délivré au marin conformément à l'article 5 et sur le rôle d'équipage, par une mention spéciale qui doit être, à la requête de l'une ou de l'autre des parties, revêtue du visa de l'autorité publique compétente.

Le marin a, dans tous les cas, le droit de se faire délivrer par le capitaine un certificat établi séparément et appréciant la qualité de son travail, ou indiquant tout au moins s'il a entièrement satisfait aux obligations de son contrat.

Article 15.

Il appartient à la législation nationale de prévoir les mesures propres

master may immediately discharge a seaman.

Article 12.

National law shall also determine the circumstances in which the seaman may demand his immediate discharge.

Article 13.

If a seaman shows to the satisfaction of the shipowner or his agent that he can obtain command of a vessel or an appointment as mate or engineer or to any other post of a higher grade than se actually holds, or that any other circumstance has arisen since his engagement which renders it essential to his interests that he should be permitted to take his discharge, he may claim his discharge, provided that without increased expense to the shipowner and to the satisfaction of the shipowner or his agent he furnishes a competent and reliable man in his place.

In such case, the seaman shall be entitled to his wages up to the time of his leaving his employment.

Article 14.

Whatever the reason for the termination or rescission of the agreement, an entry shall be made in the document issued to the seaman in accordance with Article 5 and in the list of crew showing that he has been discharged, and such entry shall, at the request of either party, be endorsed by the competent public authority

The seaman shall at all times have the right, in addition to the record mentioned in Article 5, to obtain from the master a separate certificate as to the quality of his work or, failing that, a certificate indicating whether he has fully discharged his obligations under the agreement.

Article 15.

National law shall provide the measures to ensure compliance with

à assurer l'observation des dispositions de la présente Convention.

Article 16.

Les ratifications officiells 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 17.

La présente Convention entrera en vigueur dès que les ratifications de deux Membres de l'Organisation internationale du Travail auront été enregistrées par le Secrétaire général.

Elle ne liera que les Membres dont la ratification aura été enregistrée au Secrétariat.

Par la suite cette Convention entrera en vigueur pour chaque Membre à la date où sa ratification aura été enregistrée au Secrétariat.

Article 18.

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 les autres Membres de l'Organisation.

Article 19.

Sous réserve des dispositions de l'article 17, tout Membre qui ratifie la présente Convention s'engage à appliquer les dispositions des articles 1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8, 9, 10, 11, 12, 13, 14 et 15 au plus tard le 1er janvier 1928, et à prendre telles mesures qui seront nécessaires pour rendre effectives ces dispositions.

the terms of the present Convention.

Article 16.

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 17.

This Convention shall come into force at the date on which the ratifications of two Members of the International Labour Organisation have been registered by the Secretary-General.

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

Thereafter, the Convention shall come into force for any Member at the date on which its ratification has been registered with the Secretariat.

Article 18.

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 19.

Subject to the provisions of Article 17, each Member which ratifies this Convention agrees to bring the provisions of Articles 1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8, 9, 10, 11, 12, 13, 14 and 15 into operation not later than 1 January 1928, and to take such action as may be necessary to make these provisions effective.

Article 20.

Tout Membre de l'Organisation internationale du Travail qui ratifie la présente Convention s'engage à l'appliquer à ses colonies, possessions ou protectorats, conformément aux dispositions de l'article 421 du Traité de Versailles et des articles correspondants des autres Traités de Paix.

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.

Article 22.

Le Conseil d'administration du Bureau international du Travail devra, au moins une fois tous les dix ans, 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 la revision ou de la modification de la dite Convention.

Article 23.

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

Article 20.

Each Member of the International Labour Organisation which ratifies this Convention engages to apply it to its colonies, possessions and protectorates, in accordance with the provisions of Article 421 of the Treaty of Versailles and of the corresponding Articles of the other Treaties of Peace.

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.

Article 22.

At least once in ten years, 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 or modification.

Article 23.

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

Projet de convention concernant le rapatriement de marins.

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 7 juin 1926, en sa neuvième session,

Après avoir décidé d'adopter diverses propositions relatives au rapatriement des marins, question comprise dans le premier point de l'ordre du jour de la session, et

Draft convention concerning the repatriation of seamen.

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 Ninth Session on 7 June 1926, and

Having decided upon the adoption of certain proposals with regard to the repatriation of seamen, which is included in the first item of the agenda of the Session, and

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

adopte, ce vingt-troisième jour de juin mil neuf cent vingt-six, 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.

La présente Convention s'applique à tous les navires de mer immatriculés dans le pays de l'un des Membres ayant ratifié la présente Convention et aux armateurs, capitaines et marins de ces navires.

Elle ne s'applique pas:

aux navires de guerre,

aux navires d'Etat n'ayant pas une affectation commerciale,

aux navires affectés au cabotage national,

aux yachts de plaisance,

aux bâtiments compris sous la dénomination de »Indian country craft»,

aux bateaux de pêche,

aux bâtiments d'une jauge brute inférieure à 100 tonneaux ou 300 mètres cubes, et, s'il s'agit de navires affectés au »home trade», d'une jauge inférieure à la limite fixée pour le régime particulier de ces navires par la législation nationale en vigueur au moment de l'adoption de la présente Convention.

Article 2.

En vue de l'application de la présente Convention, les termes suivants doivent être entendus comme suit:

a) le terme »navire» comprend tout navire ou bâtiment de quelque nature qu'il soit, de propriété publique ou privée, effectuant habituellement une navigation maritime;

b) le terme »marin» comprend toute personne employée ou engagée à bord, à quelque titre que ce soit, et figu-

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

adopts, this twenty-third day of June of the year one thousand nine hundred and twenty-six, 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.

This Convention shall apply to all seagoing vessels registered in the country of any Member ratifying this Convention, and to the owners, masters and seamen of such vessels.

It shall not apply to:

ships of war,

Government vessels not engaged in trade,

vessels engaged in the coasting trade,

pleasure yachts,

Indian country craft,

fishing vessels,

vessels of less than 100 tons gross registered tonnage or 300 cubic metres, nor to vessels engaged in the home trade below tonnage limit prescribed by national law for the special regulation of this trade at the date of the passing of this Convention.

Article 2.

For the purpose of this Convention the following expressions have the meanings hereby assigned to them, viz.:

(a) The term »vessel» includes any ship or boat of any nature whatsoever, whether publicly or privately owned, ordinarily engaged in maritime navigation.

(b) The term »seaman» includes every person employed or engaged in any capacity on board any vessel and

rant au rôle d'équipage, à l'exception des capitaines, des pilotes, des élèves des navires-écoles, des apprentis lorsqu'ils sont liés par un contrat spécial d'apprentissage; il exclut les équipages de la flotte de guerre et les autres personnes au service permanent de l'Etat;

c) le terme »capitaine» comprend toute personne ayant le commendement et la charge d'un navire, à l'exception des pilotes;

d) le terme «navires affectés au home trade» s'applique aux navires affectés au commerce entre les ports d'un pays donné et les ports d'un pays voisin dans les limites géographiques fixées par la législation nationale.

Article 3.

Tout marin débarqué en cours ou en fin de contrat a le droit d'être ramené soit dans son pays, soit à son port d'engagement, soit au port de départ du navire, suivant les prescriptions de la législation nationale, qui doit prévoir les dispositions nécessaires à cet effet, et notamment déterminer à qui incombe la charge du rapatriement.

Le rapatriement est considéré comme assuré lorsqu'il est procuré au marin un emploi convenable à bord d'un navire se rendant à l'une des destinations déterminées en vertu du paragraphe précédent.

Est considéré comme rapatrié le marin qui est débarqué soit dans son propre pays, soit dans son port d'engagement ou dans un port voisin, soit dans le port de départ du navire.

La législation nationale, ou, à défaut de dispositions législatives, le contrat d'engagement, déterminera les conditions dans lesquelles a droit à être rapatrié le marin étranger embarqué dans un pays autre que le sien. Les dispositions des paragraphes précédents restent néanmoins

entered on the ship's articles. It excludes masters, pilots, cadets and pupils on training ships and duly indentured apprentices, naval ratings, and other persons in the permanent service of a Government.

(c) The term »master» includes every person having command and charge of a vessel except pilots.

(d) The term »home trade vessel» means a vessel engaged in trade between a country and the ports of a neighbouring country within geographical limits determined by the national law.

Article 3.

Any seaman who is landed during the term of his engagement or on its expiration shall be entitled to be taken back to his own country, or to the port at which he was engaged, or to the port at which the voyage commenced, as shall be determined by national law, which shall contain the provisions necessary for dealing with the matter, including provisions to determine who shall bear the charge of repatriation.

A seaman shall be deemed to have been duly repatriated if he has been provided with suitable employment on board a vessel proceeding to one of the destinations prescribed in accordance with the foregoing paragraph.

A seaman shall be deemed to have been repatriated if he is landed in the country to which he belongs, or at the port at which he was engaged, or at a neighbouring port, or at the port at which the voyage commenced.

The conditions under which a foreign seaman engaged in a country other than his own has the rigth to be repatriated shall be as provided by national law or, in the absence of such legal provisions, in the articles of agreement. The provisions of the preceding paragraphs shall, however,

applicables au marin embarqué dans son propre pays.

Article 4.

Les frais de rapatriement ne peuvent être mis à la charge du marin s'il a été délaissé en raison:

a) d'un accident survenu au service du navire;

b) d'un naufrage;

c) d'une maladie qui n'est due ni à son fait volontaire ni à une faute de sa part;

d) de congédiement pour toutes causes qui ne lui sont pas imputables.

Article 5.

Les frais de rapatriement doivent comprendre toutes dépenses relatives au transport, au logement et à la nourriture du marin pendant le voyage. Ils comprennent également les frais d'entretien du marin jusqu'au moment fixé pour son départ.

Lorsque le marin est rapatrié comme membre d'un équipage, il a droit à la rémunération des services accomplis pendant le voyage.

Article 6.

L'autorité publique du pays dans lequel le navire est immatriculé est tenue de veiller au rapatriement de tous les marins dans les cas où la présente convention leur est applicable, sans distinction de nationalité; s'il est nécessaire, elle fera l'avance des frais de rapatriement.

Article 7.

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 8.

La présente Convention entrera en vigueur dès que les ratifications de

apply to a seaman engaged in a port of his own country.

Article 4.

The expenses of repatriation shall not be a charge on the seaman if he has been left behind by reason of:

(a) injury sustained in the service of the vessel, or

(b) shipwreck, or

(c) illness not due to his own wilful act or default, or

(d) discharge for any cause for which he cannot be held responsible.

Article 5.

The expenses of repatriation shall include the transportation charges, the accommodation and the food of the seaman during the journey. They shall also include the maintenance of the seaman up to the time fixed for his departure.

When a seaman is repatriated as member of a crew, he shall be entitled to remuneration for work done during the voyage.

Article 6.

The public authority of the country in which the vessel is registered shall be responsible for supervising the repatriation of any member of the crew in cases where this Convention applies, whatever may be his nationality, and where necessary for giving him his expenses in advance.

Article 7.

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 8.

This Convention shall come into force at the date on which the rati-

deux Membres de l'Organisation internationale du Travail auront été enregistrées par le Secrétaire général.

Elle ne liera que les Membres dont la ratification aura été enregistrée au Secrétariat.

Par la suite cette Convention entrera en vigueur pour chaque Membre à la date où sa ratification aura été enregistrée au Secrétariat.

Article 9.

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 les autres Membres de l'Organisation.

Article 10.

Sous réserve des dispositions de l'article 8, tout Membre qui ratifie la présente Convention s'engage à appliquer les dispositions des articles 1, 2, 3, 4, 5 et 6 au plus tard le 1er janvier 1928, et à prendre telles mesures qui seront nécessaires pour rendre effectives ces dispositions.

Article 11.

Tout Membre de l'Organisation internationale du Travail qui ratifie la présente Convention s'engage à l'appliquer à ses colonies, possessions ou protectorats, conformément aux dispositions de l'article 421 du Traité de Versailles et des articles correspondants des autres Traités de Paix.

Article 12.

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 vi-

fications of two Members of the International Labour Organisation have been registered by the Secretary-General.

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

Thereafter, the Convention shall come into force for any Member at the date on which its ratification has been registered with the Secretariat.

Article 9.

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 10.

Subject to the provisions of Article 8, each Member which ratifies this Convention agrees to bring the provisions of Articles 1, 2, 3, 4, 5 and 6 into operation not later than 1 January 1928, and to take such action as may be necessary to make these provisions effective.

Article 11.

Each Member of the International Labour Organisation which ratifies this Convention engages to apply it to its colonies, possessions and protectorates, in accordance with the provisions of Article 421 of the Treaty of Versailles and of the corresponding Articles of the other Treaties of Peace.

Article 12.

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

gueur 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.

Article 13.

Le Conseil d'administration du Bureau international du Travail devra, au moins une fois tous les dix ans, 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 la revision ou de la modification de la dite Convention.

Article 14.

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

Recommandation concernant le rapatriement des capitaines et des apprentis.

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 7 juin 1926, en sa neuvième session,

Après avoir décidé d'adopter diverses propositions concernant le rapatriement des capitaines et des apprentis, 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-troisième jour de juin mil neuf cent vingt-six, 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

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.

Article 13.

At least once in ten years 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 or modification.

Article 14.

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

Recommendation concerning the repatriation of masters and apprentices.

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 Ninth Session on 7 June 1926, and

Having decided upon the adoption of certain proposals with regard to the repatriation of masters and apprentices, 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 Recommendation,

adopts, this twenty-third day of June of the year one thousand nine hundred and twenty-six, 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

Parties correspondantes des autres Traités de Paix:

La Conférence recommande que les Gouvernements prennent des mesures en vue d'assurer le rapatriement des capitaines et le rapatriement des apprentis engagés par contrat spécial, qui ne bénéficient pas des dispositions du projet de convention concernant le rapatriement des marins adopté par la Conférence générale à sa neuvième session.

XIII of the Treaty of Versailles and of the corresponding Parts of the other Treaties of Peace:

The Conference recommends that the national Governments shall take steps to provide for the repatriation of masters and duly indentured apprentices, who are not covered by the terms of the Draft Convention on the repatriation of seamen adopted by the General Conference at its Ninth Session.

Recommandation concernant les principes généraux de l'inspection du travail des gens de mer.

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 7 juin 1926, en sa neuvième session,

Après avoir décidé d'adopter diverses propositions concernant la détermination de principes généraux pour l'inspection du travail des gens de mer, deuxième 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-deuxième jour de juin mil neuf cent vingt-six, 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, parmi les méthodes et les principes d'une importance particulière et urgente pour le bien-être physique, moral et intellectuel des travailleurs, le Traité de Versailles

Recommendation concerning the general principles for the inspection of the conditions of work of seamen.

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 Ninth Session on 7 June 1926, and

Having decided upon the adoption of certain proposals with regard to the general principles for the inspection of the conditions of work of seamen, the question forming the second item on the agenda of the Session, and

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

adopts, this twenty-second day of June of the year one thousand nine hundred and twenty-six, 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 among the methods and principles of special and urgent importance for the physical, moral and intellectual welfare of the workers, the Treaty of Versailles and the other

et les autres Traités de Paix ont fait un devoir à l'Organisation internationale du Travail d'attacher une attention spéciale aux problèmes de l'inspection des conditions du travail, afin d'assurer l'application des lois et règlements pour la protection des travailleurs;

Considérant que la Conférence internationale du Travail a adopté, au cours de sa cinquième session (octobre 1923), une »Recommandation concernant les principes généraux pour l'organisation de services d'inspection destinés à assurer l'application des lois et règlements pour la protection des travailleurs»;

Que cette Recommandation s'inspire essentiellement de l'expérience acquise dans l'inspection des etablissements industriels et qu'il serait d'ailleurs particulièrement difficile de l'appliquer ou même de l'adapter au travail des gens de mer qui, par sa nature et ses conditions, diffère essentiellement du travail industriel;

Considérant que l'inspection des conditions dans lesquelles s'effectue le travail des gens de mer acquerra un intérêt de plus en plus grand à mesure que la législation pour la protection des gens de mer se développera dans les différents pays et que de nouvelles conventions concernant les conditions de travail des gens de mer seront adoptées par la Conférence;

Considérant, pour ces raisons, qu'afin de permettre aux Membres de profiter de l'expérience acquise en vue d'instituer ou de réorganiser leur service d'inspection des conditions dans lesquelles s'effectue le travail des gens de mer, il y a intérèt à déterminer les principes généraux qui se dégagent de la pratique comme les plus propres à assurer l'application des mesures de protection des gens de mer;

La Conférence générale recommande à chaque Membre de l'Organisation internationale du Travail de prendre en considération les principes suivants:

Treaties of Peace make it a duty of the International Labour Organisation to devote special attention to the inspection of conditions of work in order to ensure the enforcement of the laws and regulations for the protection of the workers;

Whereas the International Labour Conference at its Fifth Session (October 1923) adopted a »Recommendation concerning the general principles for the organisation of systems of inspection to secure the enforcement of the laws and regulations for the protection of the workers»;

Whereas that Recommendation is based essentially on the experience gained in the inspection of industrial establishments and it would be particularly difficult to apply or even to adapt it to the work of seamen, the nature and conditions of which are essentially different from those of work in a factory;

Whereas the inspection of the conditions under which seamen work will increase in importance in proportion as legislation for the protection of seamen is developed in the different countries and as further conventions concerning the working conditions of seamen are adopted by the Conference;

Whereas for the foregoing reasons it is desirable, in order to place the experience already gained at the disposal of the Members with a wiew to assisting them in the institution or re-organisation of their systems of inspection of the conditions under which seamen work, to indicate the general principles which practice shows to be best calculated to ensure the enforcement of measures for the protection of seamen;

The General Conference therefore recommends that each Member of the Organisation should take the following principles into consideration:

I. Objet de l'inspection.

1. L'autorité ou les autorités chargées, dans chaque pays, de l'inspection des conditions dans lesquelles s'effectue le travail des gens de mer doivent avoir pour tâche essentielle d'assurer l'application de toutes les lois et règlements concernant ces conditions et la protection des gens de mer dans l'exercice de leur profession;

2. Dans la mesure où il apparaîtrait utile et possible de confier aux autorités de contrôle, en raison de l'expérience que leur donne leur fonction essentielle, des tâches accessoires de caractère social variant suivant les préoccupations, les coutumes ou les traditions des divers pays, ces tâches pourront leur être assignées, à titre complémentaire, à condition:

a) qu'elles ne puissent en rien porter atteinte à l'accomplissement de leur fonction essentielle;

b) qu'elles ne puissent en rien compromettre l'autorité et l'impartialité dont les agents de contrôle ont besoin auprès des armateurs et des gens de mer.

II. Organisation de l'inspection.

La Conférence recommande:

3. Que, partout où cela sera compatible avec les pratiques administratives, et afin d'assurer la plus grande uniformité possible dans l'application des lois et règlements relatifs aux conditions dans lesquelles s'effectue le travail des gens de mer, les divers services ou autorités chargés d'assurer le contrôle de ces lois et règlements dépendent d'une même administration centrale;

4. Que, lorsque les pratiques administratives adoptées en cette matière ne permettront pas une telle centralisation du contrôle, les divers services ou administrations dont l'activité est consacrée, en tout ou en partie, à la protection des gens de mer soient

I. Scope of inspection.

1. That the principal duty of the authority or authorities responsible in each country for the inspection of the conditions under which seamen work should be to secure the enforcement of all laws and regulations dealing with such conditions and the protection of seamen in the exercise of their profession;

2. That, in so far as it may be considered desirable and possible, by reason of the experience they gain in carrying out their principal duties, to entrust the inspecting authorities with other secondary duties of a social nature which may vary according to the conceptions, customs, or traditions prevailing in the different countries, such duties may be assigned to them in addition to their principal duties on condition that:

(a) they do not in any way interfere with the performance of the inspectors' principal duties;

(b) they do not in any way prejudice the authority and impartiality which are necessary to inspectors in their relations with shipowners and seamen.

II. Organisation of inspection.

The Conference recommends:

3. That, wherever it is compatible with administrative practice and in order to secure the greatest possible uniformity in the enforcement of the laws and regulations relating to the conditions under which seamen work, the different services or bodies responsible for supervising the enforcement of such laws and regulations should be centralised under a single authority;

4. That, if existing administrative practice will not admit of such centralisation of supervision, the different services or authorities whose functions are wholly or partly concerned with the protection of seamen should be enabled to benefit by one another's

mis en mesure de profiter de leurs expériences réciproques et de régler leurs méthodes selon les principes communs qui auront paru les plus efficaces;

5. Qu'à cet effet, une liaison étroite et une collaboration constante soient établies entre ces divers services ou administrations dans toute la mesure compatible avec les pratiques administratives de chaque pays et suivant les modalités jugées les plus opportunes (échanges de rapports, d'informations, réunions périodiques, etc.);

6. Qu'en outre des relations régulières soient institutées entre les divers services ou administrations chargés du contrôle de la réglementation des conditions dans lesquelles s'effectue le travail des gens de mer et les autorités chargées de l'inspection du travail industriel, dans les domaines qui leur sont communs.

III. Rapports des services d'inspection.

La Conférence recommande:

7. Qu'un rapport annuel d'ensemble sur le contrôle des conditions dans lesquelles s'effectue le travail des gens de mer soit établi par l'autorité centrale ou avec la collaboration des diverses autorités chargées de ce contrôle;

8. Que ce rapport annuel contienne une liste des lois et règlements nationaux concernant les conditions dans lesquelles s'effectue le travail des gens de mer et le contrôle de la réglementation du travail maritime, ainsi que de toutes les modifications de ces lois et règlements, entrés en vigueur dans l'année;

9. Qu'il contienne également des tableaux statistiques accompagnés de tous commentaires utiles sur l'organisation et l'activité de l'inspection et portant notamment autant que possible, et dans la mesure compatible avec la pratique administrative nationale, sur les points suivants:

a) le nombre des navires armés assujettis aux divers contrôles, ces

experience and to regulate their methods of work according to such common principles as may be considered the most effective;

5. That for this purpose close liaison and constant collaboration should be established between these different services or authorities, so far as is compatible with administrative practice and by the means considered the most suitable in each country (exchange of reports and information, periodical conferences, etc.); and

6. That the different services or authorities responsible for supervising the conditions under which seamen work should keep in touch with the authorities responsible for factory inspection, in matters of mutual concern.

III. Reports of the inspection authorities.

The Conference recommends:

7. That an annual general report on the supervision of the conditions under which seamen work should be published by the central authority or by the collaboration of the different authorities responsible for carrying out such supervision;

8. That this annual report should contain a list of the national laws and regulations affecting the conditions under which seamen work and their supervision together whith any amendments thereto, which have come into operation during the year;

9. That it should also contain statistical tables whith the necessary comments on the organisation and work of inspection and giving information, as far as may be possible and compatible whith national administrative practice, on the following points:

(a) the number of vessels in commission subject to the various forms

navires étant classés suivant leur type nautique (bâtiments à propulsion mécanique et voiliers) et chaque catégorie étant elle-même divisée selon l'affectation;

b) le nombre des gens de mer effectivement embarqués à bord des diverses classes de navires;

c) le nombre des navires à bord desquels les agents de contrôle sont intervenus et l'indication de l'effectif de l'équipage de ces navires;

d) le nombre et la nature des infractions constatées par les agents de contrôle et des sanctions infligées;

e) le nombre, la nature et la cause des accidents du travail dont les gens de mer sont victimes;

f) les mesures prises pour l'application des dispositions des conventions internationales du travail relatives aux conditions de travail des gens de mer et l'effet donné à ces dispositions, soit par le moyen du rapport annuel adressé au Bureau international du Travail, conformément à l'article 408 du Traité de Paix, soit dans toute autre forme.

IV. Pouvoirs et fonctions des inspecteurs.

a) Pouvoirs de surveillance.

La Conférence recommande:

10. Que les autorités de contrôle, justifiant de leur identité, aient le droit, d'après la législation nationale:

a) de visiter à l'improviste, à toute heure du jour ou de la nuit, dans les eaux territoriales nationales ou étrangères, et, dans des cas exceptionnels établis par la législation nationale et moyennant autorisation de l'autorité maritime, en mer, tout navire battant le pavillon national; étant entendu d'ailleurs que, dans la pratique, le moment et les conditions de cette visite devront être fixés de manière à éviter, autant que possible, d'apporter une gêne sérieuse à l'utilisation du navire;

of inspection, these vessels being classified according to type (mechanically propelled vessels and sailing vessels) and each category being sub-divided according to the purpose for which these vessels are used;

(b) the number of seamen actually engaged on board the vessels of each class;

(c) the number of vessels visited by the inspectors, with an indication of the strength of the crews;

(d) the number and nature of breaches of the law or regulations ascertained by the inspectors and of the penalties imposed;

(e) the number, nature, and causes of accidents occurring to seamen during their work;

(f) the means adopted for the enforcement of the provisions of International Labour Conventions which relate to the conditions under which seamen work, and the extent of the compliance with such provisions, either in the form of the annual report transmitted to the International Labour Office under Article 408 of the Treaty of Peace or in some other appropriate form.

IV. Rights, powers and duties of inspectors.

(a) Rights of inspection.

The Conference recommends:

10. That the inspection authorities, on proof of their identity, should be empowered by national law:

(a) to visit without previous notice any vessel flying the national flag by day or by night, in national or foreign territorial waters, and, in exceptional cases fixed by national law and by authorisation of the maritime authority, at sea, provided, however, that the time and manner of such visits should in practice be fixed so as to avoid as far as possible any serious inconvenience to the working of the vessel;

b) d'interroger sans témoins le personnel du navire ainsi que toutes autres personnes dont le témoignage pourrait leur paraître utile, de procéder à toutes enquêtes qu'elles jugeraient nécessaires et de demander communication de tous les papiers ou documents de bord dont la tenue est prescrite par les lois ou règlements et qui se réfèrent à l'objet de l'inspection;

11. Que les législations nationales contiennent des dispositions stipulant que les agents de contrôle seront tenus, soit par serment, soit par toute autre méthode conforme aux pratiques administratives ou aux mœurs de chaque pays, et, sous peine de sanctions pénales ou de mesures disciplinaires appropriées, de ne point révéler le secret des affaires commerciales dont ils pourraient avoir connaissance dans l'exercice de leurs fonctions.

b) Pouvoirs de contrainte.

La Conférence recommande:

12. Que les autorités de contrôle aient le droit dans les cas graves, lorsque la santé ou la sécurité de l'équipage sont menacées, d'interdire, moyennant autorisation formelle de l'autorité maritime, la sortie d'un navire jusqu'à ce que les mesures nécessaires aient été prises à bord pour l'observation des dispositions légales, sous réserve de recours devant l'autorité administrative supérieure ou l'autorité judiciaire, suivant la législation des divers pays;

13. Que l'interdiction de la sortie d'un navire soit considérée comme une mesure d'une gravité exceptionnelle, qui ne doit être employée qu'en dernier ressort, lorsque les autres moyens légaux dont dispose l'autorité de contrôle dans chaque pays pour faire respecter la loi auront été employés sans succès;

14. Que les autorités de contrôle aient le pouvoir de prescrire dans des cas particuliers des mesures immédiates pour assurer l'application des

(b) to question without witnesses the crew and any other persons whose evidence may be considered desirable, to make any enquiries which may be judged necessary, and to require production of any of the ship's papers or documents which the laws or regulations require to be kept in so far as such papers or documents relate to the matters subject to inspection;

11. That national law should provide that the inspectors should be bound by oath, or by any other method which conforms with the administrative practice or customs in each country, not to disclose commercial secrets which may come to their knowledge in the course of their duties, under pain of criminal penalties or appropriate disciplinary measures.

(b) Compulsory powers.

The Conference recommends:

12. That the inspection authorities should be empowered, in serious cases where the health or safety of the crew is endangered, to prohibit by proper authorisation of the maritime authority a vessel from leaving port until the necessary measures have been taken on board to comply with the law, subject to appeal to higher administrative authority or to the court of competent jurisdiction, according to the law in the different countries;

13. That prohibiting a vessel from leaving port should be considered a measure of exceptional gravity, which should only be employed as a last resort when the other legal means at the disposal of the inspection authority to ensure respect for the law have been used without effect;

14. That the inspection authorities should be empowered in special cases to issue orders for securing observance of the laws and regulations

lois et règlements concernant les conditions dans lesquelles s'effectue le travail des gens de mer, sous réserve de recours devant l'autorité administrative supérieure ou l'autorité judiciaire, suivant la législation de chaque pays;

15. Que l'autorité centrale ait le pouvoir d'accorder pour des cas particuliers des dérogations à certaines dispositions déterminées des lois ou règlements concernant les conditions dans lesquelles s'effectue le travail des gens de mer, lorsque cette autorité estime que lesdites dispositions ont été pratiquement respectées, ou que leur observation n'est pas nécessaire en raison des circonstances particulières du cas envisagé, à la condition toutefois que les mesures prises ou les solutions adoptées pour atteindre le but visé soient d'une efficacité au moins égale à celle qui aurait résulté de l'observation stricte des dispositions légales ou réglementaires.

c) Droit de requérir le contrôle.

La Conférence recommande:

16. Que les législations nationales contiennent des dispositions assurant au capitaine d'un navire le droit de requérir le contrôle dans tous les cas où il le jugera nécessaire;

17. Que les législations nationales contiennent des dispositions assurant aux membres de l'équipage d'un navire, dans les conditions déterminées par elles, le droit de requérir le contrôle pour toutes les matières relatives à l'hygiène, à la sécurité du navire et à la réglementation des conditions dans lesquelles s'effectue le travail des gens de mer.

d) Coopération des armateurs et des gens de mer au service d'inspection.

La Conférence recommande:

18. Que, dans la mesure compatible avec les pratiques administratives de chaque pays, et selon les modalités qui paraîtront les plus

governing the conditions under which seamen work, subject to appeal to higher administrative authority or to the court of competent jurisdiction, according to the law in each country;

15. That the central authority should be empowered in special cases to grant exemption from any specified requirement of any law or regulation governing the conditions under which seamen work, if such authority is satisfied that that requirement has been substantially complied with, or that compliance with the requirement is unnecessary in the circumstances of the case, and that the action taken, or provision made, as regards the subject matter of the requirement is as effective as, or more effective than, actual compliance with the requirement.

(c) Right to call for an inspection.

The Conference recommends:

16. That national law should provide that the master of a vessel should be entitled to call for an inspection in all cases where he considers it necessary;

17. That national law should provide that the members of the crew of a vessel should also be entitled, subject to such conditions as may be prescribed, to call for an inspection on any matters relating to health, the safety of the vessel, or the rules affecting the conditions under which seamen work.

(d) Co-operation of shipowners and seamen with the inspection authorities.

The Conference recommends:

18. That, so far as is compatible with administrative practice in each country, and by such methods as may be considered most appropriate, ship-

appropriées, les armateurs et les gens de mer soient appelés à coopérer au contrôle de l'application des lois et règlements relatifs aux conditions dans lesquelles s'effectue le travail des gens de mer.

La Conférence apelle notamment l'attention des divers pays sur les méthodes de coopération suivantes:

a) il est essentiel que toutes facilités soient accordées aux gens de mer pour signaler librement aux autorités de contrôle, soit directement, soit par l'intermédiaire de leurs mandataires dûment autorisés, toute infraction à la loi commise sur le navire à bord duquel ces gens de mer sont employés; il est essentiel, en outre, que, dans la mesure du possible, il soit procédé promptement, par l'autorité de contrôle, à une enquête au sujet de telles plaintes et que ces plaintes soient considérées par l'autorité de contrôle comme absolument confidentielles;

b) en vue d'assurer une coopération entière des armateurs et des gens de mer et de leurs organisations respectives au service d'inspection, et afin d'améliorer les conditions touchant la santé et la sécurité des gens de mer, il est désirable que les autorités de contrôle consultent de temps à autre les représentants des organisations d'armateurs et de gens de mer sur les meilleures dispositions à prendre à cet effet. Il est désirable également que des commissions mixtes, composées d'armateurs et de gens de mer, soient instituées et qu'elles aient les moyens de coopérer avec les differents services de contrôle à l'application des lois et règlements concernant les conditions dans lesquelles s'effectue le travail des gens de mer.

e) Garanties à exiger des agents de contrôle.

La Conférence recommande:

19. Que les agents de contrôle soient choisis de manière à inspirer une pleine confiance tant aux arma-

owners and seamen should be called upon to co-operate in the supervision of the enforcement of the laws and regulations relating to the conditions under which seamen work.

In particular, the Conference draws the attention of the different countries to the following methods of co-operation:

(a) it is essential that every facility should be afforded to seamen freely to bring to the notice of the inspection authorities either directly or through their duly authorised representatives any infringement of the law on board the vessel on which such seamen are employed, that the inspection authority should as far as possible promptly make an enquiry into the subject matter of any such complaint, that such complaints should be treated by the inspection authority as absolutely confidential;

(b) with a view to ensuring complete co-operation by shipowners and seamen and their respective organisations with the inspection authorities, and in order to improve conditions affecting the health and safety of seamen, it is desirable that the inspection authorities should from time to time consult the representatives of shipowners' and seamen's organisations as to the best means of attaining these ends. It is also desirable that joint committees of shipowners and seamen should be set up, and that they should be enabled to co-operate with the different services responsible for supervising the enforcement of the laws and regulations governing the conditions under which seamen work.

(e) Safeguards

The Conference recommends:

19. That only such persons should be appointed inspectors as command the full confidence both of the ship-

teurs qu'aux gens de mer et que, dans ce but, on exige d'eux:

a) les qualités garantissant une impartialité absolue dans l'exercice de leurs fonctions;

b) les connaissances techniques qui sont nécessaires pour l'accomplissement de leurs fonctions;

Il est désirable que les services d'inspection comprennant, soit à titre permanent, soit à titre temporaire, au gré des autorités administratives, des personnes ayant effectué des services en mer;

20. Que, lorsque cela est nécessaire, ils soient assistés dans leurs fonctions par des experts compétents ayant la pleine confiance tant des armateurs que des gens de mer;

21. Que les agents du contrôle aient la qualité de fonctionnaires publics et soient dotés d'un statut organique les rendant indépendants des changements de gouvernement;

22. Qu'il leur soit interdit d'avoir un intérêt financier quelconque dans les centreprises placées sous leur contrôle.

f) Interventions diverses.

La Conférence recommande:

23. Que les agents du contrôle, particulièrement bien placés par la nature même de leurs fonctions pour observer les résultats pratiques de l'application des lois et règlements relatifs aux conditions dans lesquelles s'effectue le travail des gens de mer, soient appelés, dans la mesure compatible avec les méthodes administratives de chaque pays, à contribuer à l'amélioration de la législation protectrice des gens de mer et à participer en outre d'une manière aussi effective que possible à la prévention des accidents;

24. Qu'ils soient appelés, dans la mesure compatible avec les pratiques administratives de chaque pays, à participer aux enquêtes sur les naufrages et accidents à bord et qu'ils aient le droit, éventuellement, de pré-

owners and of the seamen, and that such persons should therefore be required to possess:

(a) the qualities necessary to ensure absolute impartiality in the performance of their duties;

(b) the technical qualifications necessary for the performance of their duties;

It is desirable that the inspection service should include men who have served at sea whose appointment whether in a permanent or temporary capacity should be at the discretion of the administrative authority;

20. That, when, necessary, inspectors should be assisted in their duties by competent experts who command the full confidence of the shipowners and seamen;

21. That inspectors should be public servants whose status renders them independent of changes af Government;

22. That they should be prohibited from having any financial interest whatsoever in the undertakings subject to their inspection.

(f) Other duties.

The Conference recommends:

23. That as, by reason of the nature of their duties, inspectors have special opportunities of observing the practical results of the operation of the laws and regulations governing the conditions under which seamen work, they should be called upon, so far as it is compatible with the administrative methods in each country, to assist in improving legislation for the protection of seamen and to give the most effectual help possible in promoting the prevention of accidents;

24. That, so far as is compatible with administrative practice in each country, they should be called upon to take part in enquiries into shipwrecks and accidents on board ship, and that they should be empowered, where

senter des rapports sur les résultats de ces enquêtes;

25. Que, dans la mesure compatible avec les méthodes administratives de chaque pays, ils soient appelés à collaborer à la préparation des projets de lois et règlements relatifs à la protection des gens de mer.

necessary, to submit reports on the results of such enquiries;

25. That, so far as is compatible with the administrative methods in each country, they should be called upon to collaborate in supplying information preparatory to the drafting of laws and regulations for the protection of seamen.

Stockholm, K. L. Beckmans Boktr., 1927.