Nr 321.

Kungl. Maj:ts proposition till riksdagen med anhållan om riksdagens yttrande angående vissa av den Internationella arbetsorganisationens sjätte sjöfartskonferens år 1946 fattade beslut; given Stockholms slott den 30 maj 1947.

Under åberopande av bilagda utdrag av statsrådsprotokollet över handelsärenden för denna dag vill Kungl. Maj:t härmed anhålla om riksdagens yttrande angående de i nämnda protokoll omförmälda, av den Internationella arbetsorganisationen år 1946 vid dess tjugoåttonde sammanträde (sjätte sjöfartskonferensen) fattade beslut.

GUSTAF.

Axel Gjöres.

Utdrag av protokollet över handelsärenden, hållet inför Hans Maj:t Konungen i statsrådet å Stockholms slott den 30 maj 1947.

Närvarande:

Statsministern ERLANDER, ministern för utrikes ärendena UNDÉN, statsråden WIGFORSS, SKÖLD, QUENSEL, GJÖRES, DANIELSON, VOUGT, ZETTERBERG, NILSSON, STRÄNG, ERICSSON, MOSSBERG, WEIJNE, KOCK.

Efter gemensam beredning med ministern för utrikes ärendena och statsrådet Mossberg anmäler chefen för handelsdepartementet, statsrådet Gjöres, *vissa av Internationella arbetsorganisationen år 1946 vid dess tjugoåttonde sammanträde (sjätte sjöfartskonferensen) i Seattle fattade beslut* samt anför därvid följande.

Genom sin anslutning till Nationernas förbund den 9 mars 1920 inträdde Sverige såsom medlem i Internationella arbetsorganisationen i Genève.

Arbetsorganisationen har vid olika tillfällen till behandling upptagit frågor rörande sjöfolkets arbetsförhållanden. Sålunda ha tidigare hållits fem sammanträden, vilka uteslutande behandlat dylika frågor, s. k. sjöfartskonferenser, nämligen dels i Genua år 1920 dels ock i Genève åren 1926 och 1929

samt — två gånger — år 1936. För upplysning om de år 1936 hållna konferenserna — den fjärde och femte — torde få hänvisas till propositionerna 1937: 184 och 1938: 239. I sistnämnda proposition lämnas jämväl hänvisningar för erhållande av kännedom beträffande den första, andra och tredje sjöfartskonferensen. Närmare upplysningar om Internationella arbetsorganisationen ha lämnats i propositionerna 1921: 361 och 1947: 111.

Det första steget för att sammankalla den sjätte sjöfartskonferensen togs vid ett sammanträde med Internationella arbetsbyråns paritetiska sjöfartskommission i London i januari 1945. Vid detta sammanträde, som ägnades åt en översikt av arbetsförhållandena inom handelsflottorna, förelåg förslag till en »International Seafarers' Charter», utarbetat av Internationella transportarbetarfederationen (International Transport Workers' Federation) och Internationella sjöbefälsförbundet (International Mercantile Marine Officers' Association). Sjöfartskommissionen var enig om att alla ansträngningar borde göras i syfte att åvägabringa vidast möjliga effektiva samverkan mellan de sjöfartsidkande länderna för att säkerställa bästa praktiskt genomförbara villkor i fråga om sjöfolkets arbetsförhållanden. I detta hänseende ansågs nyssnämnda »Charter» vara ett värdefullt bidrag.

På hemställan av den paritetiska sjöfartskommissionen beslöt arbetsbyråns styrelse att en förberedande teknisk treparts-konferens med representanter för sjöfartsidkande länder skulle hållas i slutet av 1945. Denna konferens skulle ha till uppgift att utforma internationella minimifordringar i följande ämnen rörande sjöfolket, nämligen hyror, arbetstid, bemanning, semester, bostäder, kosthåll, erkännande av sjöfolksorganisationer, socialförsäkring, stadigvarande sysselsättning, utbildning till sjötjänst m. m. Styrelsen beslöt även att sammankalla Internationella arbetskonferensen till en sjöfartssession år 1946 och att på dagordningen för en sådan konferens uppföra de frågor, som kunde komma att från den förberedande konferensen hänskjutas dit.

Den förberedande konferensen ägde rum i Köpenhamn 15 november—1 december 1945. Å densamma antogos preliminära texter att tjäna såsom underlag för den blivande sjöfartskonferensens arbete. Efter Köpenhamnskonferensens slut blevo dess förslag överarbetade av arbetsbyrån.

1946 års konferens, som utgjorde Internationella arbetskonferensens tjugoåttonde sammanträde, hölls på inbjudan av Amerikas förenta staters regering i Seattle i staten Washington 6—29 juni. Vid konferensen voro 32 länder representerade. Inalles deltogo 106 delegater samt 189 experter och ersättare.[1] Konferensen torde vara den hittills viktigaste och mest omfattande av

[1] Genom Kungl. Maj:ts beslut den 8 mars 1946 hade från svensk sida utsetts:

såsom *regeringsombud* filosofie doktorn Arne Björnberg och kommerserådet Gunnar Böös samt byrådirektören hos kommerskollegium Harald Öbrink såsom expert;

såsom *arbetsgivarombud* verkställande direktören i Sveriges redareförening H. F. Reuterskiöld samt chefsinspektören hos Broströmskoncernen Fritz Carman och redareföreningens nautiske expert Douglas Forssblad såsom experter; och

såsom *arbetarombud* ordföranden i svenska sjöfolksförbundet Jerker Svensson samt såsom experter verkställande direktören i Sveriges fartygsbefälsförening Åke Strömberg och ordföranden i Svenska maskinbefälsförbundet Anders Söre ävensom ombudsmannen i Svenska sjöfolksförbundet Ernst Råberg, New York.

sjöfartskonferenserna. Den antog sålunda ett stort antal konventioner och rekommendationer, vilka omfatta flertalet av de viktigaste frågorna angående sjöfolkets välfärd. Vid konferensen gjordes vidare för första gången under Internationella arbetsorganisationens tillvaro ett försök att fastställa en internationell minimilön. Konferensen beslöt därjämte, likaledes för första gången, att i vissa konventioner införa en klausul, som möjliggör ratificering på grundval av kollektivavtal. Ratificeringen förutsätter sålunda icke lagstiftningsåtgärder, därest någon stat skulle finna det önskvärt att icke anlita lagstiftningsvägen i något ämne som reglerats genom kollektivavtal.

På konferensens dagordning hade följande ämnen upptagits: 1) direktörens rapport; 2) social trygghet för sjömän; 3) besättningsbostäder ombord; 4) kosthåll och utspisning; 5) utbildning till sjötjänst m. m.; 6) semester; 7) stadigvarande sysselsättning för sjöfolk; 8) erkännande av sjöfolksorganisationer; 9) hyror, arbetstid och bemanning å fartyg. Därjämte hade konferensen att taga ställning till ett antal före dess början i vederbörlig ordning väckta förslag om resolutioner i vissa frågor som icke upptagits på dagordningen.

Behandlingen av de på dagordningen uppförda frågorna ledde till antagande av nio konventioner och fyra rekommendationer, nämligen

konvention (nr 68) angående kosthåll och utspisning för fartygsbesättningar,
konvention (nr 69) angående behörighetsbevis för skeppskockar,
konvention (nr 70) angående social trygghet för sjömän,
rekommendation (nr 75) angående avtal om social trygghet för sjömän,
rekommendation (nr 76) angående sjukvård för sjömäns anhöriga,
konvention (nr 71) angående pensionering av sjömän,
konvention (nr 72) angående semester med bibehållen hyra för sjömän,
konvention (nr 73) angående läkarundersökning av sjömän,
konvention (nr 74) angående behörighetsbevis för matroser,
rekommendation (nr 77) angående anordnande av utbildning till sjötjänst,
konvention (nr 75) angående besättningens bostäder å fartyg,
rekommendation (nr 78) angående skyldighet för redare att tillhandahålla säng- och mässutrustning jämte andra artiklar åt besättningen, och
konvention (nr 76) angående hyror, arbetstid och bemanning å fartyg.

Inom kommerskollegium verkställda och inom delegationen för det internationella socialpolitiska samarbetet granskade översättningar av originaltexterna till ifrågavarande konventioner och rekommendationer torde såsom bilagor (Bilaga A—M) få fogas till statsrådsprotokollet.

Yttranden i ärendet ha avgivits av 1946 års sjömanskommitté, kommerskollegium samt delegationen för det internationella socialpolitiska samarbetet. Kommerskollegium, som vid sin behandling av ärendet haft tillfälle att taga del av sjömanskommitténs yttrande, har i ärendet hört Sveriges redareförening, Sveriges fartygsbefälsförening, Svenska maskinbefälsförbundet och Svenska sjöfolksförbundet, vilka organisationer även äro representerade i sjömanskommittén. Kollegium har därjämte inhämtat yttranden beträffande

konventionen nr 70 med tillhörande rekommendation från riksförsäkringsanstalten och pensionsstyrelsen samt beträffande konventionen nr 71 från direktionen över handelsflottans pensionsanstalt. Vidare har kollegium samrått beträffande konventionen nr 68 med statens institut för folkhälsan, beträffande konventionen nr 72 med socialstyrelsen, beträffande konventionen nr 73 med medicinalstyrelsen samt beträffande rekommendationen nr 77 med överstyrelsen för yrkesutbildning. Socialpolitiska delegationen har slutligen vid sin behandling av ärendet haft tillgång till samtliga övriga yttranden.

Beträffande de yttranden, vilka avgivits av förut nämnda sjöfartsorganisationer, har kommerskollegium anmärkt, att yttrandena i flertalet fall blivit mycket summariska på grund av den i förhållande till konventionernas och rekommendationernas antal och omfattning ringa tid, som stått till buds för att granska och överväga dem. Från organisationernas sida hade också meddelats, att man förutsatt att vederbörande intressegrupps representant i 1946 års sjömanskommitté skulle få tillfälle att vid frågornas behandling inom kommittén göra sina synpunkter gällande. Det av sjömanskommittén avgivna yttrandet, vilket vore enhälligt, borde sålunda enligt kollegii uppfattning få anses innefatta de berörda parternas mening, med undantag dock av konventionen nr 75, beträffande vilken Sveriges redareförening avgivit särskilt yttrande efter det att sjömanskommittén yttrat sig i ämnet.

I det följande skall lämnas en från de avgivna yttrandena hämtad kortfattad redogörelse för innehållet i konventionerna och rekommendationerna samt för gällande svenska bestämmelser på motsvarande områden.

Konventionen nr 68 angående kosthåll och utspisning för fartygsbesättningar samt konventionen nr 69 angående behörighetsbevis för skeppskockar.

Jämlikt konventionen nr 68 är medlemsstat, som ratificerar konventionen, skyldig att svara för upprätthållandet av en tillfredsställande standard för proviantering och utspisning å sjögående handelsfartyg samt att inrätta en tillsynsmyndighet för övervakningen härav. Denna myndighet skall, såvitt icke förhållandena behörigen ordnats genom kollektivavtal, fastställa regler för proviantering och kosthåll och vad därtill hör, utöva tillsyn över de föreskrivna anordningarna samt befrämja utbildnings- och forskningsverksamhet. Tillsynsmyndigheten skall samarbeta med redar- och sjöfolkssammanslutningar samt med myndigheter som ha att taga befattning med födoämnes- och hälsofrågor. Tillsynsverksamheten skall fullgöras med hjälp av en fast kår av kompetent personal. Då fartygen befinna sig på resor, skall regelbunden tillsyn utövas av befälet. Efterlevnaden av föreskrifter, som meddelats i och för tillämpning av konventionen, skall säkerställas genom straffbestämmelser.

Konventionen nr 69 föreskriver kompetensprövning och behörighetsbevis såsom villkor för anställning som skeppskock. Denna regel skall gälla efter utgången av en tidsperiod av högst tre år från konventionens ikraftträdande. Undantag må göras i händelse av brist på behörigt folk. Sjöman, som kan

förete intyg om två års tjänst såsom skeppskock före utgången av nämnda treårsperiod, må även kunna erhålla ett med behörighetsbeviset likvärdigt intyg om sådan tjänst.

Bestämmelser om kosthållet ombord å svenska fartyg och därmed sammanhängande frågor återfinnas dels i sjölagen (5 a, 26 och 27 §§) och sjömanslagen (59 §), dels i kungörelsen den 16 oktober 1925 angående spisordning för besättningar å svenska fartyg med tillhörande råd och anvisningar, dels slutligen i förordningen den 31 december 1914 med närmare föreskrifter angående tillsyn å fartyg (§ 59: 3).

Med undantag av föreskrifterna i spisordningen äro gällande svenska bestämmelser på området mera allmänt avfattade. Någon regelbunden tillsynsverksamhet äger icke rum beträffande proviantering och kosthåll, varför huvudansvaret för bestämmelsernas efterlevnad åvilar vederbörande fartygsbefälhavare. Föreskrift om särskild kompetens och behörighet för anställning såsom skeppskock finnes icke.

Genom beslut den 17 mars 1939 har Kungl. Maj:t uppdragit åt kommerskollegium att i samråd med statens institut för folkhälsan verkställa utredning och avgiva förslag till ny spisordning för besättningar å svenska handelsfartyg. Denna utredning har under krigsåren varit vilande men har efter krigets slut återupptagits. Därvid har jämväl frågan att upprätta särskilt organ för tillsyn å proviantering, kosthåll m. m. övervägts.

Statsmakterna ha år 1946 meddelat beslut om inrättande av utbildningskurser för sjömän (sjömansskolor) samt om statsbidrag till dylika kurser (kungörelse den 14 juni 1946, nr 419). Härigenom ha möjligheter skapats att bereda praktisk och teoretisk yrkesutbildning för sjömän, däribland skeppskockar. Bestämmelserna om dessa sjömansskolor förutsätta nämligen, att en fullständig sådan skola skall omfatta jämväl utbildningslinje för kökspersonal. Hittills har endast en sjömansskola upprättats, nämligen sjömansskolan i Göteborg. Denna skola anordnar även kurser för skeppskockar. Förberedelser för att inrätta sjömansskolor — vartill initiativet liksom beträffande yrkesskolor i allmänhet ankommer på vederbörande kommuner — pågå på andra håll. Vilken omfattning denna utbildning kan komma att erhålla kan emellertid icke för närvarande bedömas.

Närmare redogörelse för villkoren för att erhålla statsbidrag till sjömansskola lämnas i det följande vid behandlingen av konventionen nr 74 angående behörighetsbevis för matroser och rekommendationen nr 77 angående anordnande av utbildning till sjötjänst.

Sjömanskommittén anför, att kommittén icke ansåge sig böra taga ställning till förevarande frågor, innan utredningen om ny spisordning slutförts.

Kommerskollegium hänvisar beträffande konventionen nr 68 till den pågående utredningen samt framhåller, att utvecklingen av sjömansskoleidén borde avvaktas och någon erfarenhet av resultatet av anordnade kurser för kökspersonal föreligga, innan definitiv ställning kunde tagas till de spörsmål, som vore förknippade med en tillämpning av konventionen nr 69. I

anslutning härtill har kollegium förklarat sig finna frågan om ratificering för Sveriges del av ifrågavarande båda konventioner tills vidare böra anstå.

Socialpolitiska delegationen har i fråga om konventionerna nr 68 och 69 i likhet med kollegium och sjömanskommittén uttalat, att ett ställningstagande för Sveriges del borde uppskjutas för att avvakta resultatet av pågående utredningar. Delegationen framhåller emellertid, att den beträffande förevarande konventioner, liksom med avseende å de i det följande avhandlade konventionerna och rekommendationerna, ansåge sig böra understryka vikten av att de principer, som där funnit uttryck, beaktades vid det fortsatta lagstiftningsarbetet i den utsträckning så vore möjligt och lämpligt. Med hänsyn till intresset att internationellt sett vinna enhetlighet i bestämmelserna för sjöfartsnäringen syntes det nämligen vara ett starkt önskemål, att den svenska lagstiftningen på hithörande områden utformades på ett sådant sätt, att konventionerna kunde för vårt lands del ratificeras samt att de i rekommendationerna framförda förslagen vunne tillämpning.

Konventionen nr 70 angående social trygghet för sjömän, rekommendationen nr 75 angående avtal om social trygghet för sjömän och rekommendationen nr 76 angående sjukvård för sjömäns anhöriga.

Konventionen nr 70 avser i första hand att tillförsäkra sjömän, som bo och vistas i fartygets hemland, samma förmåner som jämlikt landets lagstiftning erbjudas industriarbetare i fråga om sjukvård, kontantunderstöd vid arbetsoförmåga, arbetslöshet och hög ålder. Skulle industriarbetarna icke vara berättigade till nämnda förmåner i vad angår sjukvård samt understöd vid arbetsoförmåga, skola sjömännen ändock tillförsäkras sådana förmåner. Vidare föreskrives i konventionen, att sjömännens anhöriga skola åtnjuta dels samma sjukvårdsförmåner som industriarbetares anhöriga, dels vid sjömannens död samma förmåner i form av kontantunderstöd som tillkomma industriarbetares anhöriga eller, om dessa ej äro berättigade därtill, för sjömännens efterlevande särskilt stadgade förmåner av ifrågavarande slag.

Utöver dessa socialförsäkringsförmåner av allmän natur avser konventionen att tillförsäkra sjömännen särskilda förmåner, då de till följd av skada eller sjukdom kvarlämnas utomlands. I sådant fall skall sjömannen vara berättigad till sjukvård, kost och logi samt hemsändning ävensom till full hyra under viss tid, som icke må understiga 12 veckor.

Jämte dessa huvudstadganden innehåller konventionen föreskrifter rörande behandlingen av utländska respektive utomlands bosatta sjömän samt regler beträffande samordnandet av skilda socialförsäkringssystem, vilkas tillämpning kan komma i fråga, m. m.

Beträffande denna konvention må särskilt framhållas, att den i likhet med konventionerna nr 72 och 76 innehåller en ratifikationsklausul (art. 10), som medgiver ratifikation på grundval av icke blott lagstiftning utan även kollektivavtal, jämte stadganden som i viss utsträckning reglera den ordning som skall iakttagas i den händelse denna form av ratifikation användes.

I fråga om rekommendationen nr 75 må allenast anmärkas, att den upp-

manar till ingående av reciprocitetsavtal med syfte att reglera tillämpningen av socialförsäkringssystemen med avseende å sjömän av främmande nationalitet m. m.

Rekommendationen nr 76 avser att tillförsäkra sjömäns anhöriga förmåner av sjukvård i länder, där ett alla arbetare och deras anhöriga omfattande sjukvårdsväsende icke finnes.

Alla svenska medborgare och således jämväl sjöfolket inbegripas i det socialförsäkringssystem som utgöres av lagen den 3 januari 1947 om allmän sjukförsäkring — respektive, i avvaktan å dess ikraftträdande, lagen den 24 mars 1938 om understödsföreningar och förordningen den 26 juni 1931 om erkända sjukkassor — lagen den 17 juni 1916 angående försäkring för olycksfall i arbete, lagen den 14 juni 1929 om försäkring för vissa yrkessjukdomar, lagen den 29 juni 1946 om folkpensionering samt de i propositionerna nr 220 och 288 till årets riksdag föreslagna lagarna om allmänna och särskilda barnbidrag respektive, i avvaktan å att dessa lagar bliva gällande, lagen den 18 juni 1937 om barnbidrag. Nu angivna författningar synas tillsammans med blivande bestämmelser rörande fri sjukvård m. m., allteftersom dessa träda i kraft, komma att i huvudsak täcka det område som konventionen nr 70 och rekommendationen nr 76 i första hand avse. I fråga om utländska sjömän förutsättes att tillämpning, i den mån sådan ej automatiskt äger rum, kan komma till stånd efter avtal härom med andra stater. Denna förutsättning är redan i avsevärd utsträckning för handen.

Gällande svenska bestämmelser om de särskilda förmåner, som skola tillkomma i utlandet kvarlämnad sjuk eller skadad sjöman, återfinnas i sjömanslagens 28 §. Stadgandet tillförsäkrar sjömannen sjukvård på redarens bekostnad, så länge sjömannen är kvar i tjänsten, och därefter, om han på grund av sjukdom skiljes från tjänsten inom riket, vård under sex veckor respektive, om svensk sjöman kvarlämnas i utländsk hamn, tolv veckor. I sistnämnda fall är han dessutom berättigad till fri resa med underhåll till sin hemort här i riket. Har sjömannen ådragit sig skadan eller sjukdomen genom eget grovt vållande eller har han vid anställningen förtegat den, är han pliktig själv bekosta sin sjukvård och är ej berättigad till fri hemresa. Sjukvård i anledning av könssjukdom bestrides av statsmedel enligt särskilda föreskrifter. Sjöman som avskedas från sin tjänst på grund av skada eller sjukdom tillerkännes enligt 32 § sjömanslagen under vissa förhållanden två månaders hyra, om han är befäl, och en månads hyra, om han tillhör manskapsgraden. Nu gällande kollektivavtal innehåller även föreskrifter angående hyresersättning vid sjukdom. Jämlikt 41 § sjömanslagen, i dess lydelse enligt lag den 18 maj 1934, äger svensk sjöman som till följd av fartygets förolyckande blir arbetslös rätt till hyra för den tid han av sådan anledning är utan anställning, dock högst två månader utöver den tid för vilken han eljest åtnjuter hyra.

Det må nämnas, att 1938 års sjömanslagsutredning i betänkande (SOU 1939: 21) föreslagit, att ifrågavarande stadganden i sjömanslagen i vissa avseenden skola revideras. En revision i enlighet med utredningens förslag

skulle bringa dem i närmare överensstämmelse med konventionen. Förslagen behandlas för närvarande inom 1946 års sjömanskommitté. Från kommitténs sida har under hand meddelats, att kommittén ämnade framlägga vissa förslag till ändringar i lagen. Förslagen skulle därefter bli föremål för gemensam nordisk behandling.

Sjömanskommittén har förklarat sig finna spörsmålet om ratificering av konventionen nr 70 böra anstå, intill dess slutligt resultat av nyssnämnda revisionsarbete förelåge. Kommittén funne ävenledes nödvändigt att avvakta ikraftträdandet av lagen om allmän sjukförsäkring, innan ratificering kunde ske. Dessförinnan syntes det enligt kommitténs mening ej heller vara ändamålsenligt att upptaga förhandlingar med andra stater för överenskommelse om ömsesidig tillämpning av här omförmälda förmåner. Rekommendationen i ämnet (nr 75) borde sålunda enligt kommitténs mening icke för närvarande kunna föranleda någon åtgärd. — Beträffande rekommendationen nr 76 har sjömanskommittén framhållit, att rekommendationens syfte syntes komma att för Sveriges del förverkligas i och med ikraftträdandet av den nya lagen om allmän sjukförsäkring. Någon ytterligare åtgärd i anledning av denna rekommendation vore därför för Sveriges vidkommande icke påkallad.

Kommerskollegium ansluter sig till vad sjömanskommittén anfört med det tillägg, att frågan om särskild arbetslöshetsförsäkring jämväl borde lösas, innan slutligt ställningstagande till spörsmålet om ratifikation av konventionen nr 70 kunde ske.

Socialpolitiska delegationen har likaledes hänvisat till pågående utredning samt ansett frågan om ratificering av konventionen nr 70 böra anstå.

Konventionen nr 71 angående pensionering av sjömän.

Konventionen angående pensionering av sjömän åsyftar i stort sett att upprätta en pensionsordning motsvarande den svenska. Denna torde i själva verket ha tjänat såsom mönster för konventionens pensionssystem, ehuru detta i väsentliga avseenden företer avvikelser därifrån. Konventionens huvudstadgande innebär, att vederbörande medlemsstat skall upprätta eller sörja för upprättande av ett pensionssystem för sjömän, när de lämna tjänsten. Såsom sjömän betraktas i princip alla ombord å fartyg anställda, befäl som manskap. Med vissa speciella undantag gäller konventionen alla fartyg med en bruttodräktighet av 200 registerton eller mer, oavsett huruvida fartygen nyttjas i in- eller utrikes fart.

Konventionen uppställer i fråga om de pensionsförmåner, som skola garanteras en sjöman, två alternativ, varom må hänvisas till art. 3 a) och b). I dessa pensionsförmåner må inräknas, enligt alternativ a) »varje annan social pensionsförmån som samtidigt utgår till pensionären» och enligt alternativ b) jämväl »varje social trygghetsförmån som tillkommer avliden pensionärs anhöriga».

Den svenska sjöfolkspensioneringen har utvecklats dels genom lagstiftning, dels på frivillighetens väg genom kollektivavtal. Lagen den 30 juni 1943 (nr 516) om avgifter för sjöfolks pensionering skiljer på befäl och manskap. Beträffande manskapet innefattar lagen de grundläggande bestämmelserna för en obligatorisk tjänstepensionering i verklig mening. Beträffande befälet förutsätter lagen, att överenskommelser om pensionsförsäkring i kollektivavtals form träffats mellan redarnas och befälets fackorganisationer. Den obligatoriska tjänstepensioneringen för befäl, varom lagen innehåller bestämmelser, är endast avsedd att tjäna till att förstärka den på avtal grundade pensionsförsäkringen, vilken icke är underkastad annan reglering eller kontroll från statens sida än som följer av lagen om understödsföreningar.

Den kollektivavtalsreglerade pensioneringen omfattar befäl, anställt å fartyg som äro anslutna till Sveriges redareförening. Ifrågavarande avtal tillämpas dock i allmänhet även å andra utrikesgående maskindrivna fartyg.

I förenämnda lag den 30 juni 1943 förstås med sjöman envar, som är inskriven vid sjömanshus. Avgiftsskyldighet föreligger för sjöman, som för utrikes fart påmönstrats å svenskt handelsfartyg. Detta innebär, att sjömän, som äro sysselsatta inom den inrikes sjöfarten, i regel äro undantagna från den obligatoriska tjänstepensioneringen (jfr konventionens art. 2 mom. 2 a: 5). Att inskrivningsskyldighet ej föreligger för vissa ombordanställda, som ej tillhöra den egentliga besättningen, och att pensioneringen för dessa sålunda gjorts villkorlig torde även innefatta vidsträcktare undantag än konventionen medger (jfr bland annat art. 2 mom. 2 d).

Den svenska tjänstepensionen för manskap innefattar dels s. k. hyresavgiftspension, försäkringsmatematiskt beräknad på egna avgifter (6 procent av lönen), dels tilläggspension, utgående efter tjänstetidens längd och bekostad av redaravgifter och statsbidrag. Denna tjänstepension kombineras i regel med den allmänna folkpensionen. Först bestämmes tjänstepensionen till ett belopp för år räknat intill fyllda 67 år (folkpensionsåldern). Skulle denna tjänstepension icke uppgå till beloppet för påräknelig folkpension (1 000 kronor), upphör tjänstepensionen vid fyllda 67 år. Skulle den överstiga folkpensionen, förvandlas det överskjutande beloppet till livsvarig pension. Tanken är alltså den, att man skall kunna bereda sjömannen från det han slutat sin sjötjänst, dock tidigast från fyllda 55 år, en pensionsinkomst, som under hans återstående livstid skall utgå med lika årliga belopp.

Sjömanskommittén har i sitt yttrande särskilt understrukit, att konventionen i två betydelsefulla hänseenden avveke från det svenska pensionssystemet, nämligen dels beträffande tillämpningsområdet och dels beträffande pensioneringen av befälet. I fråga om tillämpningsområdet påpekar kommittén, att konventionen gällde jämväl för fartyg i inrikes fart medan den svenska sjöfolkspensioneringen ägde tillämpning allenast beträffande sjömän i utrikes fart. Denna omständighet vore av väsentlig betydelse, enär de svenska statsmakterna vid utformandet av grunderna för nu gällande pensionsord-

ning, vilken trätt i kraft så sent som den 1 juli 1944, funnit sig böra inskränka den för sjöfolket säregna pensionsordningen till utrikes fart för att därigenom med nödig begränsning av statens finansiella förpliktelser vinna för pensionstagarna bästa möjliga resultat. Vad befälets pensionering anginge, lämnade konventionen icke utrymme för privata pensionsordningar, varför en ratificering av konventionen för Sveriges del borde förutsätta att staten övertoge den pensionering av befäl, som för närvarande ägde rum genom sjöbefälets pensionskassa eller genom större rederiers privata pensionskassor. I intetdera av nämnda hänseenden borde det enligt kommitténs mening kunna ifrågasättas att ändra det svenska pensionssystemet enbart för att möjliggöra ratificering, så mycket mindre som man med hänsyn till vad som framkommit beträffande andra länders inställning till frågan icke hade anledning antaga att konventionen någonsin bleve internationellt gällande. Vid sådant förhållande funne kommittén sig icke kunna förorda att ifrågavarande konvention ratificerades.

Direktionen över handelsflottans pensionsanstalt framhåller, att inom anstalten utförda beräkningar gåve vid handen att det svenska pensionssystemet medförde bättre förmåner än konventionens båda alternativ, utom vid särskilt långa tjänstetider, som i praktiken knappast kunde uppnås. Att den svenska pensioneringen ej jämväl i dessa fall vore gynnsammare än vad som följde av konventionen berodde på en maximering av tilläggspensionen, som vid blivande översyn av pensionsbestämmelserna möjligen icke komme att bibehållas. Direktionen uttalar, att en avpassning efter konventionen skulle kräva en ganska genomgripande omgestaltning av vårt system, även vad beträffar mönstringsväsendet och sjöfolksregistreringen. I anslutning därtill anför direktionen.

Vår sjöfolkspensionering har lämpats efter våra förhållanden. Den har därav fått sin särskilda prägel. Att den utbildats i mer fria former torde väl snarast befordra en fortsatt utveckling efter vad som för oss är det väsentliga. Särskilt synes vara att eftersträva en fortsatt närmare anpassning till vår i stark utveckling stadda allmänna socialförsäkring. Den förevarande konventionen är på vissa punkter ganska snäv. Skulle vi nu upptaga dess principer, komme detta — utan att medföra förbättring i kvalitativt hänseende — att bryta kontinuiteten i utvecklingen.

Även internationellt sett torde det kunna anses, att Sverige bidragit till att föra fram frågan om pensionering för sjömän genom att vi utan påverkan utifrån för egen del genomfört en sjöfolkspensionering, som väl tål jämförelse med förevarande konvention. Sådant läget för närvarande ter sig, synes — även om Sverige skulle ratificera konventionen — utsikterna att denna skulle kunna vinna internationell giltighet vara mycket små.

På grund av vad sålunda anförts säger sig direktionen i vart fall icke för närvarande kunna tillstyrka, att sådana ändringar, som skulle erfordras för att antaga konventionen nr 71, genomfördes i vår nuvarande sjöfolkspensionering.

Kommerskollegium yttrar, att kollegium ansåge det nuvarande svenska systemet för sjöfolkspensionering med sin kombination av statlig och frivil-

lig pensionsförsäkring innebära en för våra förhållanden lämplig lösning. Kollegium har heller icke kunnat finna skäl att enbart för att möjliggöra ratificering av konventionen vidtaga ingripande förändringar i detta system. Även om man måhända kunde finna någon form för att från det allmännas sida garantera den frivilliga befälspensioneringen utan att den förstatligades, vore övriga skiljaktigheter mellan konventionen och det svenska systemet så väsentliga, att det icke kunde anses lämpligt att för Sveriges del antaga konventionen. Kollegium finge för den skull avstyrka att konventionen ratificerades.

Socialpolitiska delegationen, som ansluter sig till vad kommerskollegium anfört, anser sig icke heller kunna tillstyrka ratificering.

Konventionen nr 72 angående semester med bibehållen hyra för sjömän.

Enligt konventionen nr 72 skall semester utgå efter tolv månaders oavbruten tjänst, i fråga om befäl och radiotelegrafister med 18 dagar om året och beträffande manskap med 12 dagar. Det förutsättes dock att sjöman, som efter sex månaders oavbruten tjänstgöring lämnar tjänsten, skall erhålla semester pro rata parte enligt nyss angivna grunder. Sjöman, som utan egen förskyllan skiljes från sin befattning, är berättigad till semester, även om han icke fullgjort sex månaders tjänst.

Konventionen innehåller anvisningar om hur semestertid skall beräknas och om i vilka hamnar semester kan givas. Genom lagstiftning eller kollektivavtal må medgivas, att den årliga semestern uppdelas eller sammanslås med efterföljande års semester samt att, då särskilda omständigheter föreligga, ersättning må kunna utbetalas i stället för semester. Under semestern skall sjöman åtnjuta full lön jämte kostersättning. Sjöman som avgår från tjänsten utan att ha erhållit honom tillkommande semester skall erhålla gottgörelse motsvarande lön och kostersättning för varje honom tillkommande semesterdag. Avtal om avstående från semester skall i princip vara ogiltigt. — I likhet med konventionerna nr 70 och 76 innehåller, såsom tidigare nämnts, konventionen nr 72 klausul om ratificering på grundval av kollektivavtal.

En jämförelse med den gällande svenska lagen den 29 juni 1945 om semester visar, att svenskt sjöfolk i manskapsgrad genom denna lag i vissa hänseenden tillförsäkrats större förmåner än de, som konventionen erbjuder. Härtill kommer den ytterligare semestertid, som kan följa av lagen den 29 juni 1946 om förlängd semester för vissa arbetstagare med särskilt pressande eller hälsofarligt arbete, vartill räknas skiftarbete nattetid. De bestämmelser angående semesterförmåner, som finnas i kollektivavtalen mellan svenska redar- och befälsorganisationer, tillförsäkra fartygs- och maskinbefälet semester under 15 till 21 dagar, varvid semesterns längd blir beroende av vederbörandes ställning i tjänsten. Föreskrifterna i nyssnämnda lag om förlängd semester för vissa arbetstagare torde dock få anses medföra att även

befäl i lägre tjänsteställning oftast kommer i åtnjutande av semester i den omfattning konventionen angiver. Ehuru saklig överensstämmelse mellan konventionen och de genom lag och avtal reglerade semesterförhållandena för svenskt sjöfolk kan anses i det väsentliga vara för handen, företer konventionen påfallande avvikelser från den svenska ordningen. I konventionen givas sålunda regler om längre semester för befäl än för manskap, medan den svenska lagstiftningen icke upptager annan skillnad mellan olika arbetstagargrupper än att vissa arbetstagare med särskilt påfrestande arbete äga rätt till längre minimisemester än arbetstagare i övrigt. Därjämte förekomma smärre avvikelser från konventionen, avseende huvudsakligen sättet för beräkning av semesterns längd samt rätten till semester vid vissa avbrott i anställningen.

Sjömanskommittén, som i sitt yttrande särskilt påtalar kategoriklyvningen i konventionen, säger sig förmoda, att det väl knappast kunde komma i fråga att övergiva den svenska lagens princip enbart för att möjliggöra ratificering av ifrågavarande konvention. Strängt taget skulle detta enligt kommitténs uppfattning icke heller vara nödvändigt, enär konventionen medgåve ratificering på grundval av lagstiftning eller kollektivavtal eller en kombination av båda. Enligt kommitténs mening borde sistnämnda möjlighet för Sveriges del kunna anlitas, när förutsättningarna därför förelåge. Med ställningstagande till ratifikationsfrågan borde för den skull anstå till dess det kunde konstateras att tillämpningen av konventionens föreskrifter blivit säkerställd genom en förening av lagbestämmelser och kollektivavtal mellan vederbörande organisationer. Kommittén hade för avsikt att senare till närmare övervägande upptaga frågan om vilka krav som borde uppställas för att ett kollektivavtal skulle kunna godtagas såsom grundval för ratificering.

Kommerskollegium utgår ifrån att det icke kan ifrågasättas att frångå den svenska lagstiftningens enhetliga reglering med samma minimum för samtliga semesterberättigade till förmån för ett system med differentierad semester för skilda kategorier. Kollegium yttrar vidare, att kollegium icke kunnat finna tillräcklig anledning föreligga att ställa ratifikationsfrågan på framtiden i avvaktan på vad som eventuellt kunde komma att avtalas i fråga om semester för befälets del. För flertalet av de lägre befälskategorier, vilka icke genom kollektivavtal vore tillförsäkrade 18 dagars semester, komme de särskilda lagbestämmelserna om förlängd semester för arbetstagare med särskilt pressande arbete, vartill räknades skiftarbete nattetid, säkerligen att i regel medföra rätt till minst den ytterligare semester som krävdes enligt konventionen, ehuru denna något tillfällighetsbetonade ordning formellt sett icke kunde tjäna såsom grundval för ratificering. Vid nu angivna förhållanden och då, såvitt anginge menigt sjöfolk, de svenska lagbestämmelserna i deras helhet betraktade enligt kollegii bedömande innebure icke oväsentligt större förmåner än konventionen avsåge, borde för Sveriges del anledning att ratificera konventionen icke vara för handen.

Socialpolitiska delegationen finner i anslutning till vad sjömanskommittén anfört, att en närmare utredning borde företagas beträffande Sveriges möjligheter att ansluta sig till konventionen.

Konventionen nr 73 angående läkarundersökning av sjömän.

Konventionen nr 73, vilken äger tillämpning å handelsfartyg med en bruttodräktighet av 200 registerton eller mera, åsyftar att skapa garanti för fysisk yrkesduglighet och ett gott hälsotillstånd bland sjömännen genom föreskrift om läkarintyg såsom villkor för anställning i skeppstjänst. Utfärdandet av intyget, vars huvudinnehåll angives i konventionen, skall föregås av undersökning av legitimerad läkare. Intyget skall ha en giltighet av högst 2 år eller, såvitt angår färgsinnet, högst 6 år.

Gällande svenska bestämmelser äro att finna dels i sjömanslagens 26 §, varest stadgas plikt för sjöman att på anmodan av befälhavaren underkasta sig läkarundersökning, dels i sjölagens 32 §. Enligt sistnämnda lagrum åligger det befälhavaren att tillse att den, som nyttjas såsom utkiksman eller rorsman, enligt läkarintyg, ej över fyra år gammalt, äger normalt färgsinne samt tillräcklig syn- och hörselförmåga. Mera ingående läkarundersökning kräves dels för att bliva inskriven vid sjömanshus, för vilket erfordras bl. a. läkarintyg, ej över sex månader gammalt (sjömanshuskungörelsen den 9 juni 1939, 12 §), dels för att vinna anställning å fartyg i nordsjö- och vidsträcktare fart. För dylik anställning erfordras likaledes läkarintyg, som i allmänhet skall vara utfärdat under loppet av de sista sex månaderna (förordning i ämnet den 22 maj 1925). Vidare finnas beträffande personer under aderton år bestämmelser om läkarintyg, ej över tolv månader gammalt, såsom villkor för anställning å fartyg i fart utanför svenskt farvatten (med viss utsträckning). Utom i fråga om intyget för utkiksman och rorsman är särskild varaktighetstid för nu omförmälda intyg icke stadgad. Annan skyldighet att fortlöpande underkasta sig läkarundersökning än som kan följa av stadgandet i 26 § sjömanslagen finnes sålunda ej. Utöver omnämnda bestämmelser finnas särskilda föreskrifter rörande läkarundersökning och hälsotillstånd såsom villkor för befälsbehörighet ävensom detaljbestämmelser rörande läkarundersökningens verkställande, intygens innehåll, avgifter m. m.

Frågan om läkarintyg för sjöfolk är på grund av Kungl. Maj:ts beslut den 15 juni 1945 föremål för utredning av kommerskollegium och medicinalstyrelsen gemensamt. Spörsmålet om kraven på synförmågan m. m. för vissa kategorier ombordanställda har jämlikt Kungl. Maj:ts beslut den 8 februari 1946 upptagits till särskild utredning av sakkunniga, vilka tillkallats inom socialdepartementet (synkravskommittén). Kommitténs uppdrag avser utredning av fordringarna på synförmågan för anställda i allmänhet jämte därmed sammanhängande frågor.

Sjömanskommittén erinrar om att de spörsmål, som sammanhängde med det i konventionen nr 73 behandlade ämnet, dels innefattades i det av Kungl. Maj:t åt kommerskollegium och medicinalstyrelsen gemensamt lämnade upp-

draget att verkställa översyn av gällande bestämmelser rörande läkarintyg för sjöfolk och dels inginge i kommitténs allmänna uppdrag. Då saken sålunda vore under behandling i ett vidare sammanhang, borde det icke vara ändamålsenligt att för särskild prövning utbryta den speciella fråga konventionen gällde, utan syntes det kommittén lämpligast att även frågan om denna konventions ratificering finge anstå och upptagas till prövning framdeles.

I detta sammanhang må nämnas, att sjömanskommittén, sedan förenämnda yttrande avgivits, i ett den 15 april 1947 dagtecknat betänkande (SOU 1947: 29) bland annat behandlat frågan om hälsokontroll för sjöfolk. Kommittén har därvid framfört förslag, som åsyfta att åstadkomma fortlöpande övervakning av sjöfolkets hälsotillstånd, grundad på regelbundet återkommande läkarundersökningar såsom villkor för anställning i sjömansyrket. Dessa förslag innebära, att hälsocentraler skulle upprättas i vissa hamnar. Till centralerna skulle anknytas s. k. förtroendeläkare på andra orter, varjämte en central bokföring skulle anordnas för alla företagna läkarundersökningar. Kommittén, vars förslag blott utgöras av mera allmänna riktlinjer, har hemställt, att Kungl. Maj:t måtte anbefalla medicinalstyrelsen att i samråd med kommerskollegium utarbeta förslag till hälsokontroll för sjöfolk på grundval av kommitténs utredning.

Kommerskollegium hemställer i likhet med sjömanskommittén, att beslut om ratificering av konventionen nr 73 måtte få tills vidare anstå.

Socialpolitiska delegationen ansluter sig till vad sjömanskommittén och kommerskollegium anfört.

Konventionen nr 74 angående behörighetsbevis för matroser och rekommendationen nr 77 angående anordnande av utbildning till sjötjänst.

Konventionen nr 74 föreskriver, att den som anställes ombord å fartyg såsom matros skall inneha särskilt behörighetsbevis. Sådant bevis må endast utfärdas till den som är lägst 18 år och tjänstgjort till sjöss minst 36 månader samt därefter undergått föreskriven prövning. Prövningen skall vara av praktisk natur och avse sjömanskap och förmåga att fullgöra varje åliggande — däri inbegripet livbåttjänst — som kan ankomma på däcksbesättningen med undantag av styrmän, arbetsförmän och specialister. Prövningen skall så anordnas att den jämväl kan berättiga till certifikat för livbåtman enligt 1929 års internationella sjöfartssäkerhetskonvention. Den som genomgått yrkeskurs må tillgodoräkna sig denna tid såsom del av sjötjänsten, och den som erhållit utbildning å skolskepp och tjänstgjort 18 månader å dylikt fartyg är utan ytterligare sjötjänst berättigad till behörighetsbevis. Bevis må jämväl tilldelas en var som före konventionens ikraftträdande tjänstgjort såsom matros eller arbetsförman å däck.

Konventionen uppställer icke något krav på genomgång av särskild yrkesskola för att få avlägga det föreskrivna kompetensprovet, utan en var som visar sig inneha erforderliga kunskaper och färdigheter kan erhålla matrosbehörighet. Enär behörighetskraven kunna återverka på rekrytering-

en, har emellertid konventionen kompletterats med rekommendationen nr 77. Denna rekommendation, vars allmänna plan har till syfte att väcka intresse för sjöfarten och göra sjömansyrket tilldragande, tager dock icke sikte enbart på matrosutbildning. Den åsyftar även, att åtgärder från det allmännas sida skola vidtagas för att befordra yrkesutbildningen för sjömän i allmänhet i enlighet med de riktlinjer, som uppdragits i rekommendationen. De åtgärder rekommendationen särskilt anvisar äro följande, nämligen samordnande av olika institutioners verksamhet för yrkesutbildning för sjömän, planläggning av utbildningen med beaktande främst av sjöfolkets intresse och sjöfartsnäringens behov av arbetskraft, anordnande av repetitions- och fortbildningskurser, kurser för specialutbildning samt korrespondenskurser, hjälp åt ekonomiskt mindre bärkraftiga genom stipendier, understöd, avgiftsnedsättning m. m. samt slutligen upplysningsverksamhet för att sprida kännedom om förefintliga utbildningsmöjligheter och därmed förenade förmåner och framtidsutsikter.

Krav på särskild behörighet för att vinna anställning såsom matros eller i befattning, som icke är att hänföra till befälskategorien, finnes för närvarande i svensk lag eller författning endast i fråga om livbåtmanskap å maskindrivet passagerarfartyg i nordsjö- och vidsträcktare fart. I 4 § förordningen den 23 december 1915 angående vissa säkerhetsåtgärder vid nyttjande av fartyg har sålunda föreskrivits innehav av intyg rörande kännedom om och färdighet i manövrering av livbåtar m. m. såsom villkor för att anses såsom godkänd båtman, av vilken kategori visst antal skall finnas ombord å fartyg av nyssnämnda slag. Det må emellertid anmärkas, att enligt gällande kollektivavtal mellan Sveriges redareförening och Svenska sjöfolksförbundet kräves 36 månaders sjötjänst såsom villkor för anställning i den manskapsgrad, i vilken matroslön utgår.

Såsom framgår av den redogörelse, som lämnats vid behandlingen av konventionerna nr 68 och 69 äro förutsättningarna för utveckling av yrkesutbildningen för sjöfolk tillrättalagda genom statsmakternas beslut 1946 om inrättande av utbildningskurser för sjömän (sjömansskolor) samt om statsbidrag till dylika kurser (kungörelse den 14 juni 1946, nr 419).

Initiativet till inrättande av sjömansskolor är liksom beträffande yrkesskolor i allmänhet, såsom förut nämnts, överlämnat åt kommunerna. Statens medverkan är emellertid på förhand säkerställd för varje skola, som efter Kungl. Maj:ts medgivande inrättas för praktisk och teoretisk yrkesutbildning för sjömän. Med sjömän förstås härvid menigt sjöfolk för fartygs däcks-, maskin- och köksavdelningar. Avsikten är att dylik utbildning skall med bidrag av statsmedel anordnas vid kommunala anstalter för yrkesundervisning eller centrala verkstadsskolor. Å envar av de tre utbildningslinjerna skall utbildningen bedrivas i en lägre och en högre kurs, båda främst avsedda för sjömän som redan kommit in i yrket. För utbildning av kökspersonal må därjämte kunna anordnas en särskild nybörjarkurs. Undervisningen är avgiftsfri, såvida Kungl. Maj:t ej annorlunda bestämmer. Om det

befinnes erforderligt att inrätta internat för elever vid sjömansskola, kan statsbidrag erhållas jämväl för detta ändamål, varvid dock förutsättes prövning av Kungl. Maj:t i varje särskilt fall. Sådant statsbidrag kan avse anskaffande såväl av lokaler för internatet som inventarier och inredning till desamma. Bidrag utgår efter samma grunder som tillämpas beträffande elevinternat vid central verkstadsskola. Vidare kunna sjömansskolornas elever erhålla stipendier ävensom bidrag till kostnaderna för resor till och från den ort där sjömansskolan är belägen.

Enligt den utredning, som legat till grund för statsmakternas beslut i ämnet, borde bidragen av statsmedel till engångskostnader för inrättande av sjömansskolor — bortsett från kostnader för elevinternat — uppgå till i runt tal 1 540 000 kronor. Kostnaderna för statsbidrag till driften av fyra fullständiga sjömansskolor ha uppskattats till omkring 223 000 kronor årligen. För ifrågavarande båda ändamål ha för budgetåret 1946/47 anvisats 150 000 respektive 100 000 kronor.

De ekonomiska förutsättningarna för inrättande av sjömansskolor och begagnande av de utbildningsmöjligheter, som där erbjudas, äro sålunda ganska gynnsamma. Såsom tidigare angivits har hittills emellertid endast en sådan skola kommit till stånd, nämligen i Göteborg.

Sjömanskommittén yttrar, att frågan om ratificering av konventionen icke kunde avgöras, förrän sjömansskolorganisationen hunnit utvecklas och verka någon tid, så att man kunde bedöma möjligheten att på grundval därav stadga särskilda kompetensfordringar för matroser. Vad rekommendationen beträffar anser kommittén denna icke för närvarande påkalla ytterligare åtgärder för vårt lands vidkommande.

Kommerskollegium säger sig liksom i fråga om konventionen angående behörighetsbevis för skeppskockar ha funnit ställningstagande till frågan om ratificering av konventionen nr 74 böra anstå i avvaktan på utvecklingen av sjömansskolorna och de erfarenheter som i praktiken kunde vinnas beträffande utbildningen genom dessa statsunderstödda yrkesskolor.

Beträffande rekommendationen nr 77 anför kollegium, att i Sverige vidtagna åtgärder för utbildning till sjötjänst i allt väsentligt motsvarade de önskemål som kommit till uttryck i rekommendationen. Denna borde därför enligt kollegii mening icke i och för sig giva anledning till förslag om någon ytterligare åtgärd från statsmakternas sida. Kollegium tillägger, att frågan om sjöfolkets yrkesutbildning självfallet i fortsättningen komme att ägnas uppmärksamhet av vederbörande svenska myndigheter.

Socialpolitiska delegationen framhåller i likhet med sjömanskommittén och kommerskollegium, att ett ställningstagande till konventionen för Sveriges del borde anstå.

Konventionen nr 75 angående besättningens bostäder å fartyg och rekommendationen nr 78 angående skyldighet för redare att tillhandahålla säng- och mässutrustning jämte andra artiklar åt besättningen.

Konventionen nr 75 gäller i huvudsak maskindrivna handelsfartyg med en bruttodräktighet av 500 registerton eller mera. Dock skall konventionen, där så är skäligt och lämpligt, tillämpas jämväl å fartyg med en bruttodräktighet mellan 200 och 500 ton. Såsom huvudregel gäller att existerande fartyg äro undantagna från konventionens tillämpning (art. 18). Beträffande färdigställt fartyg, som omregistreras eller å vilket under vissa förutsättningar vidtagas väsentliga konstruktiva förändringar eller större reparationer, må dock vederbörande myndighet påfordra ändringar för att bringa fatyget i överensstämmelse med konventionens fordringar. Motsvarande bestämmelse gäller i visst fall även i fråga om fartyg under byggnad eller ombyggnad. I samtliga fall bör myndigheten höra berörda redar- och sjöfolksorganisationer.

I rekommendationen nr 78 föreslås åtgärder i syfte att utrustningspersedlar av olika slag såsom lakan, filtar, täcken, mässutrustning m. m. genom redarnas försorg böra tillhandahållas sjömännen.

Den bostadsstandard konventionen nr 75 åsyftar att genomföra motsvarar i stort sett den, som å flertalet svenska handelsfartyg åstadkommits genom tillämpning av kungörelsen den 30 juni 1943 angående bostäder m. m. å fartyg för ombord anställda. Emellertid företer konventionen ett avsevärt antal, ehuru mindre betydande avvikelser från bestämmelserna i bostadskungörelsen i såväl skärpande som mildrande riktning. Bland skärpningarna må särskilt framhållas fordringarna i följande avseenden (§-hänvisningarna avse bestämmelserna i bostadskungörelsen): sovrums belägenhet (art. 10: 1—3, jämför 5 §); höjd i sovrum (art. 10: 7, jämför 6 § 3 mom.); kojstorlek (art. 10: 16, jämför 7 § 1 mom.); storlek av klädskåp (art. 10: 22, jämför 15 § 1 mom.); två mässrum för manskap (art. 11: 3, jämför 16 § 1 mom.); rekreationsutrymmen (art. 12, jämförlig bestämmelse saknas); antalet vattenklosetter (art. 13: 1—5, jämför 19 § 1 och 3 mom.); antalet duschar (art. 13: 4, jämför 18 §); varmt färskt vatten (art. 13: 6, jämför 18 §); anordningar för klädtvätt och klädtorkning (art. 13: 13 och 14, jämförlig bestämmelse saknas); sjukrum å fartyg som ej går i oceanfart (art. 14: 1, jämför 20 § 1 mom.); sjukrums vattentillförsel (art. 14: 3, jämförlig bestämmelse saknas); och klosett för sjukrum (art. 14: 5, jämförlig bestämmelse saknas).

Sjömanskommittén har uttalat, att kommittén icke kunde finna något hinder för att Sverige ratificerade ifrågavarande konvention, emär å ena sidan existerande fartyg principiellt vore undantagna från konventionens tillämpning och å andra sidan konventionens strängare bestämmelser icke vore sådana att deras tillämpning med avseende å nya fartyg icke skulle kunna godtagas. Kommittén förordade därför, att så måtte ske. — Beträf-

fande rekommendationen nr 78 har kommittén anmärkt, att i rekommendationen behandlat ämne vore föremål för reglering i kollektivavtal mellan vederbörande organisationer.

Sveriges redareförening har i sitt inledningsvis omnämnda särskilda yttrande framfört anmärkningar gentemot vissa bestämmelser i bostadskonventionen, vilka enligt föreningens mening innebure onödigt långtgående fordringar. Föreningen framhåller därvid särskilt konventionens föreskrifter om *att* sovrum endast få förläggas midskepps eller akterut, *att* särskilt torkrum skall inredas i alla fartyg oavsett storleken, *att* sjukhytt skall finnas, jämväl å fartyg som gör korta resor och *att* till denna hytt skall höra separat klosettrum. Föreningen förklarar sig icke kunna finna grundade skäl att vidtaga sådana utvidgningar av gällande svenska bestämmelser och betonar, att den höga bostadsstandarden i svenska fartyg vore allmänt erkänd bland alla sjöfarande nationer och ansedd som ett mål att eftersträva. Det vore därför förklarligt, fortsätter föreningen, att man å svenskt redarhåll icke funne det påkallat att införa längre gående föreskrifter, helst som den nya bostadskungörelsen trätt i kraft så sent som den 1 januari 1944. Om man likväl icke skulle motsätta sig en anslutning från vårt lands sida till konventionen, måste enligt föreningens mening den absoluta förutsättningen uppställas, att artikel 18 gåves en sådan tillämpning, att redan existerande fartyg icke berördes av konventionen. Det vore i högsta grad obilligt att kräva, att de fartyg, vilka inrättats efter de nya svenska bostadsbestämmelserna eller eljest kunnat godkännas enligt författningen, om någon tid ånyo skulle nödgas vidtaga ändringar i avseende å bostäderna.

Föreningen framhåller slutligen, att ikraftträdandet av konventionens föreskrifter för Sveriges del borde göras beroende av att länder med vilka svensk sjöfart i främsta rummet konkurrerade, nämligen Danmark, Finland, Nederländerna, Norge, Storbritannien och Amerikas förenta stater, jämväl anslöte sig till konventionen.

Kommerskollegium har för egen del uttalat, att kollegium — med hänsyn till att konventionen lämnade en ratificerande stat fullt fria händer i fråga om behandlingen av existerande fartyg, vilka sålunda principiellt vore undantagna från konventionens tillämpningsområde — icke kunde finna någon av de bestämmelser som innehölle strängare fordringar än gällande svenska författningar vara av beskaffenhet att böra avhålla Sverige från att ratificera konventionen. Kollegium finge för den skull föreslå, att konventionen måtte ratificeras för vårt lands del. Därest så skulle ske, borde uppdrag snarast möjligt lämnas kollegium att utarbeta förslag till författningar, som erfordrades för att effektuera konventionens fordringar. Någon författning, som nödvändiggjorde riksdagens medverkan, vore, såvitt kollegium kunnat finna, ej erforderlig.

Vad rekommendationen nr 78 beträffar konstaterar kommerskollegium, att däri avsedda förmåner redan nu i huvudsak komme flertalet sjömän å svenska fartyg till godo enligt kollektivavtal eller sedvänja. Någon särskild

författningsföreskrift i anledning av rekommendationen syntes därför icke vara påkallad.

Socialpolitiska delegationen säger sig, under hänvisning till vad sjömanskommittén och kommerskollegium yttrat, kunna tillstyrka ratificering av konventionen.

Konventionen nr 76 angående hyror, arbetstid och bemanning å fartyg.

Konventionen nr 76 gäller maskindrivna handelsfartyg med en bruttodräktighet om 500 registerton eller mera.

I fråga om hyror (avd. II) fastställer konventionen såsom grundhyra för en matros för månad räknat ett belopp av minst 16 pund sterling eller 64 USA-dollar eller motsvarande värde i annat lands valuta. I anslutning till detta huvudstadgande meddelas föreskrifter dels beträffande beräkning av grundhyra i vissa särskilda fall, dels beträffande kursrelationerna mellan olika valutor och förfaringssättet vid ändringar i växelkurserna m. m.

Beträffande arbetstiden ombord (avd. III) innebära konventionens föreskrifter i fråga om befäl och manskap inom däcks-, maskin- samt radioavdelningarna i stort sett tillämpning av 8-timmarsdagen och 48-timmarsveckan. Å fartyg i fjärrtrafik skall sålunda arbetstid överstigande 8 timmar per dygn betraktas såsom övertid, för vilken särskild ersättning skall utgå. Ifall det totala antalet arbetstimmar under en vecka överstiger 48 — med undantag för tid som betraktas såsom övertid — skall i enlighet med vad som kan överenskommas genom kollektivavtal mellan redar- och sjöfolksorganisationer kompensation lämnas i form av fritid i hamn eller annorledes. För fartyg i närtrafik skall vidare enligt konventionen den ordinarie arbetstiden utgöra till sjöss högst 24 timmar under en period av två dygn i följd och i hamn högst 2 timmar på söndagar samt högst 8 timmar övriga dagar. För arbetstid därutöver skall övertidsersättning utgå. Under en period av två veckor i följd skall den ordinarie arbetstiden utgöra högst 112 timmar (eller sålunda genomsnittligt 8 timmar per dygn). För arbetstid utöver nämnda timantal — övertidsarbete oräknat — skall kompensation lämnas genom fritid i hamn eller annorledes i enlighet med kollektivavtal. — I fråga om personer tillhörande ekonomiavdelningen innehåller konventionen särskilda bestämmelser, dels för passagerarfartyg och dels för andra fartyg. Dessa bestämmelser medgiva en något längre arbetstid än för den egentliga besättningen men innebära en väsentlig begränsning av den ordinarie arbetstiden i jämförelse med vad som hittills i allmänhet praktiserats inom handelsflottorna.

Vad angår bemanningen (avd. IV), innehåller konventionen allenast en allmänt avfattad klausul av innebörd att fartyg skall vara bemannat på ett tillfredsställande sätt, ägnat att dels tillgodose säkerhetens krav, dels möjliggöra tillämpning av konventionens arbetstidsföreskrifter och dels förhindra överansträngning av besättningen samt undvika eller i möjligaste mån begränsa övertidsarbete. För handläggning av frågor rörande fartygs bemanning kräver konventionen att det upprättas en särskild organisation, i vilken representanter för redarna och sjömännen skola medverka.

Konventionen innehåller, såsom tidigare angivits, klausul om ratificering på grundval av kollektivavtal.

I jämförelse med den reglering av arbetstiden, som enligt gällande sjöarbetstidslag är tillämplig för svenska fartyg, innebär konventionen i stora drag följande.

För fartyg i fjärrtrafik kommer en tillämpning av konventionen att medföra utsträckning av regeln om 8 timmars arbetsdag å fartyg med en bruttodräktighet understigande 2 000 registerton, såvitt angår däcksbesättningen, samt å fartyg med en bruttodräktighet av högst 700 registerton vad beträffar maskinbesättningen. Detta innebär, att inom nämnda fartygsgrupper, vilka huvudsakligen äro att hänföra till den svenska trampsjöfarten, övergång måste ske från tvåvaktssystemet till trevaktssystemet med därav följande ökning av bemanningen. En väsentlig skiljaktighet utgör vidare konventionens krav på kompensation i en eller annan form för söndagar till sjöss.

Beträffande fartyg i närtrafik medgiver den i konventionen föreslagna regleringen i fråga om däcks- och maskinbesättningen, att tvåvaktssystemet till sjöss bibehålles. I konventionen kräves dock kompensation för arbetstid, som för längre perioder räknat (14 dagar) genomsnittligt överstiger 8 timmar om dagen. Motsvarande tid enligt den svenska lagen är 9 timmar per dygn i genomsnitt för vecka räknat.

I fråga om ekonomipersonalen skiljer sig den enligt konventionen föreslagna regleringen i väsentliga avseenden från den svenska sjöarbetstidslagen beträffande såväl lastfartyg som passagerarfartyg oberoende av om de gå i fjärr- eller närtrafik. I detta sammanhang torde det vara tillräckligt att påpeka att, medan ekonomipersonalens ordinarie arbetstid enligt sjöarbetstidslagen å söckendagar till sjöss samt å ankomst- och avgångsdagar är 10 timmar å lastfartyg och 12 timmar å passagerarfartyg, konventionen i nämnda fall medger högst 9 respektive 10 timmar. Vidare må nämnas, att å fartyg i närtrafik ordinarie arbetstid enligt den svenska lagen utgör högst 24 timmar för två dygn i följd såväl till sjöss som i hamn. Konventionen medger i motsvarande fall i fråga om ekonomipersonalen en arbetstid av högst 9 timmar å lastfartyg och högst 10 timmar å passagerarfartyg till sjöss samt å ankomst- och avgångsdagar samt föreskriver en väsentligt kortare arbetstid när fartyget ligger i hamn.

Sjömanskommittén har erinrat om att arbetstids- och bemanningsfrågorna utgjorde en central del av kommitténs utredningsuppdrag. Kommittén hade emellertid hittills icke haft tillfälle att upptaga dessa frågor annat än till förberedande behandling och följaktligen icke ännu kunnat föranstalta om för deras bedömande erforderliga utredningar. Vid sådant förhållande kunde kommittén icke heller för närvarande taga ställning till spörsmålet om Sveriges anslutning till ifrågavarande konvention respektive härför erforderliga ändringar i den svenska sjöarbetstidslagen och andra författningar. Kommittén finge därför — under erinran tillika om att sjöarbetstidslagen och därmed sammanhängande frågor hörde till det lagstiftningsområde som ansetts böra,

så långt ske kunde, göras till föremål för gemensam nordisk behandling — hemställa, att frågan om ratificering av konventionen måtte få anstå i avvaktan på resultatet av erforderligt utredningsarbete på området samt nordiskt samråd i berörda ämnen.

Kommerskollegium framhåller att grundval saknades för ställningstagande till frågan om Sveriges anslutning till ifrågavarande konvention, innan de av sjömanskommittén omförmälda utredningarna verkställts och förslag till eventuellt erforderliga författningsändringar efter nordiskt samråd framlagts. Kollegium hemställer därför i likhet med sjömanskommittén, att med avgörande i saken måtte få tills vidare bero.

Socialpolitiska delegationen förklarar sig under hänvisning till pågående utredning i likhet med sjömanskommittén och kommerskollegium finna, att frågan om Sveriges ställningstagande till konventionen borde anstå.

Departementschefen.

Enligt Internationella arbetsorganisationens stadga skall envar medlemsstat inom ett år eller i särskilda fall inom aderton månader från avslutandet av ett konferenssammanträde underställa å sammanträdet antagna konventioner och rekommendationer medlemsstatens lagstiftande församling. Med hänsyn till denna bestämmelse böra de vid Internationella arbetskonferensens tjugoåttonde sammanträde fattade besluten underställas den nu församlade riksdagen.

Konventionerna angående kosthåll och utspisning, behörighetsbevis för skeppskockar, social trygghet, läkarundersökning samt hyror, arbetstid och bemanning beröra i stor utsträckning ämnen, som nu utredas. Utredningarna väntas inom en snar framtid resultera i förslag till författningsföreskrifter eller andra åtgärder med syfte att förbättra sjöfolkets arbets- och levnadsförhållanden. I yttrandena har på grund härav föreslagits, att konventionerna för närvarande icke skulle ratificeras. Jag ansluter mig till denna mening. Enär det framstår såsom önskvärt att skapa förutsättningar för ratifikation vid en senare tidpunkt finner jag det dock angeläget, att de i konventionerna uttryckta principerna beaktas vid det fortsatta utredningsarbetet i den utsträckning så kan befinnas möjligt och lämpligt.

I fråga om konventionen angående behörighetsbevis för matroser har i yttrandena framhållits, att beslut om ratificering borde anstå i avvaktan på att sjömansskolorganisationen hunnit utvecklas mera än som hittills skett. Jag finner denna uppfattning befogad och förordar sålunda att frågan om ratificering ställes på framtiden.

Beträffande konventionen angående pensionering av sjömän har i remissvaren yttrats, att konventionen föreledde så väsentliga skiljaktigheter från det svenska pensioneringssystemet, att det icke kunde anses lämpligt att för Sveriges del antaga konventionen. Med hänsyn härtill och till vad i övrigt i yttrandena anförts rörande denna konvention avstyrker jag ratificering av densamma. Jag vill i detta sammanhang erinra om att den nu församlade riksdagen i skrivelse (nr 147) hemställt om utredning rörande möjligheten

att ernå förbättring av pensioneringen för sjöfolk av manskapsklass. Det är min avsikt att snarast utverka bemyndigande att tillkalla sakkunniga för att utreda denna fråga.

Konventionen angående semester med bibehållen hyra för sjömän visar stora överensstämmelser med den svenska semesterlagstiftningen. Vissa påfallande skillnader finnas dock. Den mest betydelsefulla olikheten är att konventionen innehåller regler om längre semester för befäl än för manskap, medan den svenska lagstiftningen icke upptager annan skillnad mellan olika arbetstagargrupper än att vissa arbetstagare med särskilt påfrestande arbete äga rätt till längre semester än arbetstagare i övrigt. På grund bland annat av att konventionen och den svenska lagstiftningen sålunda i principiellt hänseende avvika från varandra har kommerskollegium föreslagit, att konventionen icke skulle ratificeras. Sjömanskommittén och socialpolitiska delegationen ha däremot förordat, att frågan om ratifikation skulle ställas på framtiden. Sjömanskommittén har därvid särskilt hänvisat till möjligheten av ratifikation på grundval av kollektivavtal vid sidan av lagstiftningen. Med hänsyn till att konventionens bestämmelser, såsom av det anförda framgår, icke överensstämma med en grundläggande princip i vår semesterlagstiftning finner jag, liksom kommerskollegium, att konventionen icke bör ratificeras.

Konventionen angående besättningens bostäder upptager icke väsentligt strängare regler än gällande svenska bestämmelser i ämnet. Stadgandena i konventionen gälla i främsta rummet fartyg, som nybyggas. Beträffande redan existerande fartyg upptagas endast vissa regler, som envar medlemsstat kan tillämpa efter gottfinnande. Med hänvisning huvudsakligen till dessa förhållanden ha såväl sjömanskommittén som kommerskollegium och socialpolitiska delegationen förordat att ratificering sker. För egen del biträder jag denna uppfattning. Att såsom redareföreningen förordat göra särskilt förbehåll för att även vissa andra länder ansluta sig till konventionen finner jag icke påkallat.

Beträffande de föreliggande rekommendationerna finner jag för närvarande icke skäl föreslå någon åtgärd från statsmakternas sida.

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

att Kungl. Maj:t måtte till riksdagen avlåta proposition med anhållan om riksdagens yttrande angående omförmälda, av Internationella arbetsorganisationens allmänna konferens vid dess tjugoåttonde sammanträde i Seattle år 1946 (sjätte sjöfartskonferensen) antagna konventioner och rekommendationer.

Med bifall till denna av statsrådets övriga ledamöter biträdda hemställan förordnar Hans Maj:t Konungen att proposition av den lydelse bilaga till detta protokoll utvisar skall avlåtas till riksdagen.

Ur protokollet:

J.-G. Nilsson.

Bilaga A.

Konvention (nr 68) angående kosthåll och utspisning för fartygsbesättningar.

Internationella arbetsorganisationens allmänna konferens,

vilken av styrelsen för Internationella arbetsbyrån sammankallats till Seattle och där samlats den 6 juni 1946 till sitt tjugoåttonde sammanträde och

beslutat antaga vissa förslag angående kosthåll och utspisning för fartygsbesättningar, vilken fråga utgör den fjärde punkten på dagordningen för sammanträdet, samt

bestämt, att dessa förslag skola taga form av en internationell konvention,

antager denna, den tjugosjunde dagen i juni år nittonhundrafyrtiosex följande konvention, som skall benämnas »konventionen angående kosthåll och utspisning (för fartygsbesättningar), 1946» [Food and Catering (Ships' Crews) Convention, 1946].

Artikel 1.

1. Varje medlem av Internationella arbetsorganisationen, för vilken denna konvention gäller, är ansvarig för upprätthållandet av en tillfredsställande standard för proviantering och utspisning för besättningarna å dess sjögående fartyg, vare sig i allmän eller enskild ägo, som yrkesmässigt nyttjas till befordran av last eller passagerare och som äro registrerade i ett territorium, för vilket denna konvention gäller.

2. Genom nationell lagstiftning eller, där sådan icke givits, genom kollektivavtal mellan arbetsgivare och arbetare skall fastställas vilka fartyg eller slag av fartyg som i och för tillämpningen av denna konvention skola anses såsom sjögående.

Artikel 2.

Följande åligganden skola, såvitt de icke behörigen fullgöras i kraft av kollektivavtal, åvila därtill utsedd tillsynsmyndighet, nämligen:

a) utarbetande och tillämpning av regler rörande försörjningen med proviant och vatten samt kosthållningen ävensom rörande konstruktion, placering, ventilation, uppvärmning, belysning och utrustning av samt vattenledningsinstallation i kabysser och andra för kosthållningen avsedda utrymmen ombord, förråds- och kylrum däri inbegripna;

b) inspektion av proviant- och vattenförråd samt ombord befintliga utrymmen, anordningar och utrustning för förvaring, behandling och tillredning av kosten;

c) utfärdande av behörighetsbevis för sådan intendenturpersonal, för vilken särskilda kvalifikationer äro föreskrivna;

d) studium av ändamålsenliga metoder för säkerställande av lämplig proviantering och kosthållning samt utbildnings- och propagandaverksamhet för spridande av kännedom om sådana metoder.

Artikel 3.

1. Tillsynsmyndigheten skall verka i nära samarbete med redar- och sjöfolksorganisationer samt med riks- och lokalmyndigheter, som hava att taga

befattning med födoämnes- och hälsofrågor, samt må vid behov anlita dessa myndigheters bistånd.

2. De skilda myndigheternas verksamhet skall så samordnas, att oreda eller osäkerhet i fråga om deras inbördes kompetens icke uppstår.

Artikel 4.

Tillsynsmyndigheten skall förfoga över en fast kår av kompetent personal, däribland inspektörer.

Artikel 5.

1. Varje medlemsstat skall vidmakthålla en lagstiftning angående kosthåll och utspisning, åsyftande att säkerställa hälsa och välbefinnande för besättningarna å de fartyg, som i art. 1 sägs.

2. Denna lagstiftning skall föreskriva:

a) en proviant- och vattenförsörjning, som med hänsyn till besättningens storlek samt resans varaktighet och karaktär kan anses tillfredsställande i fråga om mängd, näringsvärde, kvalitet och omväxling;

b) för en tillfredsställande utspisning erforderliga anordningar och utrustning inom intendenturavdelningen å varje fartyg.

Artikel 6.

Den nationella lagstiftningen skall innehålla föreskrift om tillsyn genom tillsynsmyndighetens försorg å:

a) proviant- och vattenförråden;

b) utrymmen och utrustning för lagring och handhavande av proviant och vatten;

c) kabyss och övriga inrättningar för tillredning och servering av måltider; och

d) intendenturpersonalens kvalifikationer, i den mån sådana äro föreskrivna.

Artikel 7.

1. Nationell lagstiftning eller, där sådan icke givits, kollektivavtal mellan företagare och arbetare skall innehålla föreskrift om tillsyn med bestämda tidsmellanrum till sjöss att utövas av befälhavaren, eller en av honom för ändamålet särskilt utsedd befälsperson, tillsammans med en ansvarig medlem av intendenturavdelningen. Sådan tillsyn skall avse:

a) proviant- och vattenförråden;

b) utrymmen och utrustning för lagring och handhavande av proviant och vatten ävensom kabyss och övriga inrättningar för tillredning och servering av måltider.

2. Om varje sålunda verkställd tillsyn skall anteckning göras.

Artikel 8.

På skriftlig framställning av ett i nationell lagstiftning föreskrivet antal medlemmar av besättningen eller viss del därav eller av en erkänd redar- eller sjöfolksorganisation skall särskild inspektion verkställas av representanter för tillsynsmyndigheten i fartygets hemland. För att fartygets avgång ej må fördröjas, skall sådan framställning göras så snart som möjligt och senast tjugofyra timmar före fastställd avgång från hamn.

Artikel 9.

1. Inspektörerna skola äga befogenhet att framställa förslag till redaren eller till befälhavaren eller annan ansvarig person i syfte att åstadkomma förbättring av kosthållningen.

2. Den nationella lagstiftningen skall stadga ansvar för:

a) underlåtenhet av redare, befälhavare, medlemmar av besättningen eller annan ansvarig person att rätta sig efter föreskrifterna i gällande nationell lagstiftning; och

b) försök att hindra inspektör att utöva sina befogenheter.

3. Inspektörerna skola regelbundet till tillsynsmyndigheten avgiva rapport å fastställt formulär beträffande sin verksamhet och resultatet därav.

Artikel 10.

1. Tillsynsmyndigheten skall årligen upprätta en rapport.

2. Årsrapporten skall avgivas så snart som möjligt efter redogörelseårets utgång samt vara lätt tillgänglig för alla därav berörda sammanslutningar och personer.

3. Exemplar av årsrapporten skola tillställas Internationella arbetsbyrån.

Artikel 11.

1. Utbildningskurser för intendenturpersonal å sjögående fartyg skola anordnas antingen i godkända skolor eller på annat sätt, som kan godtagas av redarnas och sjöfolkets organisationer.

2. Möjlighet skall beredas redan utbildade personer att genom fortbildningskurser vidmakthålla och förkovra sina kunskaper.

Artikel 12.

1. Tillsynsmyndigheten skall insamla aktuella uppgifter rörande näringsfrågor och metoder för inköp, lagring, konservering, tillredning och servering av föda med särskilt avseende på kosthållningen ombord å fartyg.

2. Sådana uppgifter skola kostnadsfritt eller mot skälig avgift tillhandahållas tillverkare och försäljare av skeppsproviant och -utrustning, fartygsbefälhavare, stuertar och kockar ävensom redare och sjöfolk samt deras organisationer; uppgifterna skola publiceras på lämpligt sätt, såsom i form av handböcker, broschyrer, affischer, tabeller eller annonser i facktidskrifter.

3. Tillsynsmyndigheten skall utfärda anvisningar i syfte att förhindra slöseri med födoämnen, underlätta upprätthållande av erforderlig renlighet samt säkerställa största möjliga arbetsbekvämlighet.

Artikel 13.

Tillsynsmyndigheten må i fråga om utfärdande av behörighetsbevis för intendenturpersonal samt insamling och distribution av upplysningar överlåta sin uppgift eller viss del därav till en organisation eller centralmyndighet, som sysslar med uppgifter av liknande slag rörande sjöfolk i allmänhet.

Artikel 14.

De officiella ratifikationerna av denna konvention skola delgivas Internationella arbetsbyråns direktör och registreras av honom.

Artikel 15.

1. Denna konvention är bindande allenast för de medlemmar av Internationella arbetsorganisationen, vilkas ratifikationer registrerats av direktören.

2. Den skall träda i kraft sex månader efter den dag, ratifikationer registrerats för nio av följande länder: Amerikas förenta stater, Argentina, Australien, Belgien, Brasilien, Canada, Chile, Kina, Danmark, Finland, Frankrike, Storbritannien och Norra Irland, Grekland, Indien Irland, Italien, Nederländerna, Norge, Polen, Portugal, Sverige, Turkiet och Jugoslavien, varav minst fem länder med en handelsflotta av var för sig minst en miljon bruttoregisterton. Denna bestämmelse har till ändamål att underlätta och främja medlemsstaternas snara ratifikation av konventionen.

3. Därefter träder denna konvention i kraft för varje medlemsstat sex månader efter den dag, då dess ratifikation registrerats.

Artikel 16.

1. Varje medlemsstat, som ratificerat denna konvention, kan, sedan tio år förflutit från den tidpunkt, då konventionen först trädde i kraft, uppsäga densamma genom skrivelse, som delgives Internationella arbetsbyråns direktör för registrering. Uppsägningen träder icke i kraft förrän ett år efter det den blivit registrerad.

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

Artikel 17.

1. Internationella arbetsbyråns direktör skall underrätta samtliga medlemmar av Internationella arbetsorganisationen om alla registreringar av ratifikationer och uppsägningar, som medlemmarna delgiva honom.

2. När direktören underrättar medlemmarna av organisationen om registreringen av den sista ratifikation, som är nödvändig för att sätta konventionen i kraft, skall han göra organisationens medlemmar uppmärksamma på dagen för konventionens ikraftträdande.

Artikel 18.

Internationella arbetsbyråns direktör skall för registrering i enlighet med artikel 102 av Förenta Nationernas stadga tillställa Förenta Nationernas generalsekreterare fullständiga upplysningar om alla ratifikationer och uppsägningar, som registrerats av honom i enlighet med villkoren i föregående artiklar.

Artikel 19.

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

Artikel 20.

1. För det fall konferensen skulle antaga en ny konvention, innebärande revision, helt eller delvis, av förevarande konvention, och den nya konventionen icke föreskriver annat, skall

a) en medlemsstats ratifikation av den nya, reviderade konventionen, för såvitt denna trätt i kraft, *ipso jure* medföra omedelbar uppsägning av förevarande konvention oberoende av vad i art. 16 härovan stadgas;

b) från den dag, då den nya, reviderade konventionen träder i kraft, förevarande konvention icke längre kunna ratificeras av medlemsstaterna.

2. Förevarande konvention skall likväl förbliva gällande i sin nuvarande form och med sitt nuvarande innehåll för de medlemsstater, som ratificerat densamma men icke ratificerat den reviderade konventionen.

Artikel 21.

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

Bilaga B.

Konvention (nr 69) angående behörighetsbevis för skeppskockar.

Internationella arbetsorganisationens allmänna konferens,

vilken av styrelsen för Internationella arbetsbyrån sammankallats till Seattle och där samlats den 6 juni 1946 till sitt tjugoåttonde sammanträde och

beslutat antaga vissa förslag angående behörighetsbevis för skeppskockar, vilken fråga innefattas i den fjärde punkten på dagordningen för sammanträdet, samt

bestämt, att dessa förslag skola taga form av en internationell konvention,

antager denna, den tjugosjunde dagen i juni år nittonhundrafyrtiosex följande konvention, som skall benämnas »konventionen angående behörighetsbevis för skeppskockar, 1946» [Certification of Ships' Cooks Convention, 1946].

Artikel 1.

1. Denna konvention skall äga tillämpning å sjögående fartyg i allmän eller enskild ägo, vilka yrkesmässigt nyttjas till befordran av last eller passagerare och som äro registrerade i ett territorium, för vilket denna konvention gäller.

2. Genom nationell lagstiftning eller, där sådan icke givits, genom kollektivavtal mellan arbetsgivare och arbetare skall fastställas vilka fartyg eller slag av fartyg som i och för tillämpningen av denna konvention skola anses såsom sjögående.

Artikel 2.

I denna konvention skall benämningen skeppskock avse den person som är direkt ansvarig för tillredningen av besättningens måltider.

Artikel 3.

1. Å fartyg, varå denna konvention äger tillämpning, må icke någon anställas såsom skeppskock, med mindre han innehar behörighetsbevis såsom sådan, utfärdat i enlighet med bestämmelserna i följande artiklar.

2. Vederbörande myndighet må medgiva undantag från bestämmelserna i denna artikel, om myndigheten finner brist råda på behöriga skeppskockar.

Artikel 4.

1. Vederbörande myndighet skall vidtaga åtgärder för anordnande av examensprövning och utfärdande av behörighetsbevis.

2. Behörighetsbevis må icke beviljas någon, med mindre han

a) uppnått av vederbörande myndighet föreskriven minimiålder;

b) tjänstgjort till sjöss under en av vederbörande myndighet föreskriven minimitid; och

c) avlagt av vederbörande myndighet föreskriven examen.

3. Examensprövningen skall omfatta praktiskt prov på elevens kunnighet i matlagning, kännedom om olika födoämnens näringsvärde, uppgörande av omväxlande och väl avvägda matsedlar samt handhavande och förvaring av proviantförråd ombord.

4. Examensprövningen må ledas och behörighetsbevis utfärdas antingen av vederbörande myndighet eller under denna myndighets tillsyn av godkänd skola för utbildning av kockar eller annan godkänd institution.

Artikel 5.

Artikel 3 i denna konvention skall äga tillämpning efter utgången av högst tre år, räknat från dagen för konventionens ikraftträdande för det territorium, där fartyget är registrerat, dock att i fråga om sjöman, som kan tillförlitligen styrka, att han har två års tjänst som skeppskock före utgången av nämnda treårsperiod, intyg om sådan tjänst må godtagas såsom likvärdigt med föreskrivet behörighetsbevis, om så genom nationell lagstiftning stadgas.

Artikel 6.

Vederbörande myndighet må förordna om godtagande av behörighetsbevis, som utfärdats i annat land.

Artikel 7.

De officiella ratifikationerna av denna konvention skola delgivas Internationella arbetsbyråns direktör och registreras av honom.

Artikel 8.

1. Denna konvention är bindande allenast för de medlemmar av Internationella arbetsorganisationen, vilkas ratifikationer registrerats av direktören.

2. Den skall träda i kraft sex månader efter den dag, ratifikationer registrerats för nio av följande länder: Amerikas förenta stater, Argentina, Australien, Belgien, Brasilien, Canada, Chile, Kina, Danmark, Finland, Frankrike, Storbritannien och Norra Irland, Grekland, Indien, Irland, Italien, Nederländerna, Norge, Polen, Portugal, Sverige, Turkiet och Jugoslavien, varav minst fem länder med en handelsflotta av var för sig minst en million bruttoregisterton. Denna bestämmelse har till ändamål att underlätta och främja medlemsstaternas snara ratifikation av konventionen.

3. Därefter träder denna konvention i kraft för varje medlemsstat sex månader efter den dag, då dess ratifikation registrerats.

Artikel 9—14.

(Dessa artiklar, vilka äro av samma lydelse som art. 16—21 i konvention (nr 68) angående kosthåll och utspisning för fartygsbesättningar, hava här uteslutits.)

Bilaga C.

Konvention (nr 70) angående social trygghet för sjömän.

Internationella arbetsorganisationens allmänna konferens,

vilken av styrelsen för Internationella arbetsbyrån sammankallats till Seattle och där samlats den 6 juni 1946 till sitt tjugoåttonde sammanträde och

beslutat antaga vissa förslag angående social trygghet för sjömän, vilken fråga utgör den andra punkten på dagordningen för sammanträdet, samt

bestämt, att dessa förslag skola taga form av en internationell konvention,

antager denna, den tjugoåttonde dagen i juni år nittonhundrafyrtiosex följande konvention, som skall benämnas »konventionen angående social trygghet för sjömän, 1946» [Social Security (Seafarers) Convention, 1946].

Artikel 1.

1. I denna konvention

a) omfattar begreppet »sjöman» varje person, anställd ombord å sjögående fartyg, annat än krigsfartyg, som är registrerat i territorium, för vilket denna konvention gäller;

b) skall begreppet »anhörig» anses hava den betydelse, som bestämmes genom nationell lagstiftning; och

c) avser uttrycket »hemförskaffning» transport till hamn, till vilken sjömannen enligt nationell lagstiftning är berättigad att bliva återsänd.

2. Varje medlemsstat må i sin nationella lagstiftning göra de undantag, som anses nödvändiga med hänsyn till:

a) person anställd ombord å:

1) fartyg, som tillhör offentlig myndighet, när sådant fartyg icke nyttjas i handelssjöfart;

2) kustfiskefartyg;

3) fartyg med en bruttodräktighet understigande 25 registerton;

4) träfartyg av primitiv byggnad, såsom »dhows» och »junks»; och

5) i Indien registrerade fartyg med en bruttodräktighet icke överstigande 300 registerton, som nyttjas i »home trade», för en period av högst fem år räknat från dagen för registreringen av Indiens ratifikation av denna konvention;

b) medlemmar av redarens familj;

c) lotsar, som ej tillhöra besättningen;

d) personer anställda ombord å fartyg av annan arbetsgivare än redaren, med undantag av radiotelegrafister och ekonomipersonal;

e) personer, som sysselsättas i hamn men vanligen icke utföra arbete ombord då fartyget är till sjöss;

f) befattningshavare i tjänst hos offentlig myndighet, vilka åtnjuta i huvudsak minst lika goda förmåner som förutsättas i denna konvention;

g) personer, som icke uppbära ersättning för sin tjänst eller som endast erhålla nominell lön;

h) personer, som arbeta uteslutande för egen räkning.

3. Där någon i denna konvention bestämd förmån säkerställes på annat sätt än genom nationell lagstiftning om redares ansvar vid sjömans sjukdom, skada eller död, må genom nationell lagstiftning eller kollektivavtal göras sådana ytterligare undantag, som anses nödvändiga i fråga om rätt till dylik förmån, resp. förpliktelse att lämna bidrag, såvitt angår:

a) personer, som avlönas uteslutande med andel i vinsten;

b) personer anställda ombord å fiskefartyg, för vilka icke redan undantag medgivits enligt mom. 2 a) 2) i denna artikel, eller å sälfångstfartyg;

c) personer anställda ombord å valfångstfartyg, flytande kokerier eller transportfartyg eller eljest hos valfångstexpedition eller liknande företag på villkor fastställda i särskilt med vederbörande sjöfolksorganisation slutet kollektivavtal för valfångst eller liknande företag, innehållande bestämmelser angående löner, arbetstid och andra arbetsvillkor;

d) personer anställda ombord å fartyg, som icke yrkesmässigt nyttjas till befordran av last eller passagerare; och

e) personer anställda ombord å fartyg med en bruttodräktighet understigande 200 registerton.

Artikel 2.

1. Sjömän och deras anhöriga, vilka äro bosatta och verkligen uppehålla sig inom en medlemsstats territorium, skola på grund av vederbörande sjömans anställning ombord å fartyg, som är registrerat i samma medlemsstats territorium, åtnjuta följande förmåner:

a) sjömän skola vara berättigade till sjukvårdsförmåner, som med hänsyn till villkoren för deras åtnjutande, omfattning och varaktighet äro minst lika fördelaktiga som de, vartill industriarbetare äro berättigade. Skulle industriarbetare icke vara berättigade till sådana förmåner, skola sjömännen ändock vara berättigade till lämplig och tillräcklig sjukvård;

b) sjömän skola vid arbetsoförmåga (vare sig den är förorsakad av yrkesskada eller ej), arbetslöshet och ålderdom vara berättigade till kontantunderstöd, som med hänsyn till villkoren för deras åtnjutande, belopp och varaktighet icke äro mindre fördelaktiga än de, vartill industriarbetare äro berättigade. Skulle industriarbetare ej vara berättigade till kontantunderstöd vid arbetsoförmåga (vare sig den är förorsakad av yrkesskada eller ej), skola sjömännen ändock vara berättigade till dylika förmåner, beräknade efter sjömannens och hans anhörigas behov och under hänsynstagande till landets levnadsstandard;

c) sjömans anhöriga skola vara berättigade till sjukvårdsförmåner, som med hänsyn till villkoren för deras åtnjutande, omfattning och varaktighet äro minst lika fördelaktiga som de, vartill industriarbetares anhöriga äro berättigade;

d) vid en sjömans död skola hans anhöriga vara berättigade till kontantunderstöd, som med hänsyn till villkoren för deras åtnjutande, belopp och varaktighet äro minst lika fördelaktiga som de, vartill industriarbetares anhöriga äro berättigade; skulle industriarbetares anhöriga ej vara berättigade till kontantunderstöd vid arbetarens död, skola sjömäns anhöriga ändock vara berättigade till dylika förmåner,

beräknade efter deras behov och under hänsynstagande till landets levnadsstandard.

2. För det fall sjukvårdsförmåner eller kontantunderstöd äro tillförsäkrade sjömän och deras anhöriga enligt något för dem speciellt tillämpligt system, skola härför gällande regler (andra än sådana, som avse redarens ansvarighet) på lämpligt sätt samordnas med eller avpassas efter förefintligt för industriarbetare och deras rättsinnehavare tillämpligt system av motsvarande slag, innefattande förmåner, som äro minst lika fördelaktiga med hänsyn till villkoren för deras åtnjutande, omfattning eller belopp samt varaktighet.

Artikel 3.

1. Sjöman, som är bosatt i det territorium, där fartyget är registrerat, och som blir kvarlämnad i annat territorium till följd av skada, åsamkad under tjänstgöring ombord eller till följd av oavsiktligt ådragen sjukdom, skall vara berättigad till:

a) lämplig och tillräcklig sjukvård, till dess han blivit återställd eller dessförinnan hemsänts;

b) kost och logi, till dess det är möjligt för honom att erhålla passande arbete eller han dessförinnan hemsänts;

c) hemsändning.

2. Sjöman, som ovan sägs, skall jämväl vara berättigad till ersättning motsvarande 100 procent av hans hyra (tillägg oräknade), antingen till dess det är möjligt för honom att erhålla passande arbete eller till dess han hemsänts eller intill utgången av en genom nationell lagstiftning eller kollektivavtal bestämd tidsperiod, som icke må vara kortare än tolv veckor, allt efter det fall som först inträffar. Om tidsperioden utlöper, innan det varit möjligt för honom att erhålla passande arbete eller innan han blivit hemsänd, skall han eller hans anhöriga vara berättigade till varje förmån, som enligt gällande system för obligatorisk socialförsäkring eller yrkesskadeersättning skulle hava kommit honom till del, om han befunnit sig i det territorium, där fartyget är registrerat. Bidrag, som sjömannen eller hans anhöriga enligt dylikt system åtnjutit före utgången av den tid, för vilken han erhållit hyresersättning, må avdragas från sistnämnda ersättning.

Artikel 4.

Upphör någon person att vara hänförlig till obligatorisk socialförsäkring för sjömän för att i stället anslutas till dylikt försäkringssystem för arbetare i land, eller omvänt, skola nödiga åtgärder vidtagas för samordning av systemen i syfte att vid övergången bevara av vederbörande förvärvade rättigheter.

Artikel 5.

Nationell lagstiftning om redares ansvar vid sjömäns sjukdom, skada eller död samt om obligatorisk arbetslöshets-, olycksfalls- och sjukförsäkring skall tillförsäkra sjömännen och deras anhöriga lika behandling utan avseende å nationalitet eller ras.

Artikel 6.

1. Nationell lagstiftning om redares ansvar vid sjömäns sjukdom, skada eller död skall tillförsäkra sjömännen och deras anhöriga lika behandling, vare sig de äro bosatta i det territorium, där fartyget är registrerat, eller icke.

2. Om en medlemsstats lagstiftning angående redares ansvar icke berät-

tigar sjöman, som är bosatt utanför medlemsstatens territorium, till de förmåner, som föreskrivas i art. 3, mom. 1, skall medlemsstaten genom särskild lagstiftningsåtgärd tillförsäkra sjömannen sagda förmåner.

Artikel 7.

1. Den nationella lagstiftningen angående sjukvård och kontantunderstöd vid olycksfall i arbete må icke innehålla något villkor eller någon begränsning för sjömän eller deras anhöriga, bosatta i ett territorium tillhörande en annan medlemsstat, för vilken denna konvention är i kraft, som icke gäller för sjömän eller deras anhöriga bosatta i medlemsstatens eget territorium.

2. Det förutsättes, att förmåner, som avses i föregående moment, eller bidrag till kostnaderna härför icke skola utgå, därest ifrågavarande förmåner beredas genom något i den andra medlemsstatens territorium härför gällande system.

Artikel 8.

För att främja kontinuiteten i socialförsäkringen och för att undvika dubbla avgifter och dubbla förmåner må medlemsstater sinsemellan träffa överenskommelse i syfte att personer, som äro medborgare i en medlemsstat eller bosatta därstädes och anställda ombord å ett fartyg registrerat i en annan medlemsstats territorium, skola omfattas av den första medlemsstatens försäkrings- eller understödssystem och därför icke upptagas i den andra medlemsstatens motsvarande system.

Artikel 9.

Intet i denna konvention skall inverka på lag, skiljedom, sedvänja eller avtal mellan redare och sjömän, som tillförsäkrar sjömännen förmånligare villkor än de, som stadgas i denna konvention.

Artikel 10.

1. Art. 3 mom. 2 i denna konvention må bringas i tillämpning genom a) lagstiftning; b) kollektivavtal mellan erkända redarorganisationer eller redare och erkända sjöfolksorganisationer, som omfatta alla sjömän, vilka beröras av nämnda moment; eller c) en kombination av lagstiftning och kollektivavtal mellan erkända redarorganisationer eller redare och erkända sjöfolksorganisationer, som omfatta alla sjömän, vilka beröras av nämnda moment. Med de undantag, som äro stadgade i denna konvention, skola föreskrifterna i densamma tillämpas å varje fartyg, som är registrerat i den ratificerande medlemsstatens territorium, och å varje person, som är anställd å sådant fartyg.

2. Varje medlemsstat, som ratificerar denna konvention, skall tillställa direktören för Internationella arbetsbyrån uppgifter om vidtagna åtgärder för konventionens tillämpning samt om de särskilda bestämmelser i kollektivavtal, varigenom någon av konventionens föreskrifter uppfylles, och som äro i kraft vid den tidpunkt, då medlemsstaten ratificerar konventionen.

3. Varje medlemsstat, som ratificerar denna konvention, förbinder sig att genom en trepartsdelegation deltaga i en kommitté, avsedd att tillsättas för prövning av de åtgärder, som vidtagits för konventionens tillämpning; i kommittén skola ingå representanter för regeringar samt redar- och sjöfolksor-

ganisationer ävensom, i egenskap av rådgivare, representanter för Internationella arbetsbyråns paritetiska sjöfartskommission.

4. Direktören skall förelägga nämnda kommitté ett sammandrag av de uppgifter han mottagit i enlighet med mom. 2 ovan.

5. Kommittén skall överväga, huruvida de kollektivavtal, som föreläggas densamma, stå i överensstämmelse med konventionens föreskrifter. Varje medlemsstat, som ratificerar konventionen, förbinder sig att beakta varje anmärkning eller förslag av kommittén rörande tillämpningen av konventionen och förbinder sig vidare att delgiva de arbetsgivar- och arbetarorganisationer, som äro parter i något i mom. 1 omnämnt kollektivavtal, varje anmärkning eller förslag av kommittén rörande förverkligandet av konventionens bestämmelser genom dylikt avtal.

Artikel 11.

De officiella ratifikationerna av denna konvention skola delgivas Internationella arbetsbyråns direktör och registreras av honom.

Artikel 12.

1. Denna konvention är bindande allenast för de medlemmar av Internationella arbetsorganisationen, vilkas ratifikationer registrerats av direktören.

2. Den skall träda i kraft sex månader efter den dag ratifikationer registrerats för sju av följande länder: Amerikas förenta stater, Argentina, Australien, Belgien, Brasilien, Canada, Chile, Kina, Danmark, Finland, Frankrike, Storbritannien och Norra Irland, Grekland, Indien, Irland, Italien, Nederländerna, Norge, Polen, Portugal, Sverige, Turkiet och Jugoslavien, varav minst fyra länder med en handelsflotta av var för sig minst en million bruttoregisterton. Denna bestämmelse har till ändamål att underlätta och främja medlemsstaternas snara ratifikation av konventionen.

3. Därefter träder denna konvention i kraft för varje medlemsstat sex månader efter den dag, då dess ratifikation registrerats.

Artikel 13—18.

(Dessa artiklar, vilka äro av samma lydelse som art. 16—21 i konvention (nr 68) angående kosthåll och utspisning för fartygsbesättningar, hava här uteslutits.)

Bilaga D.

Rekommendation (nr 75) angående avtal om social trygghet för sjömän.

Internationella arbetsorganisationens allmänna konferens,

vilken av styrelsen för Internationella arbetsbyrån sammankallats till Seattle och där samlats den 6 juni 1946 till sitt tjugoåttonde sammanträde och

beslutat antaga vissa förslag angående social trygghet för sjömän, vilken fråga innefattas i den andra punkten på dagordningen för sammanträdet, samt

bestämt att dessa förslag skola taga form av en rekommendation,

antager denna, den tjugoåttonde dagen i juni år nittonhundrafyrtiosex följande rekommendation, som skall benämnas »rekommendationen angående avtal om social trygghet för sjömän, 1946» [Seafarers' Social Security (Agreements) Recommendation, 1946].

Konferensen hemställer till organisationens medlemmar att tillämpa följande principer och att på anmodan av dess styrelse underrätta Internationella arbetsbyrån om de åtgärder, som vidtagits för att genomföra desamma:

1. Medlemsstaterna böra ingå avtal i syfte att sjömän, som tillhöra ett land och äro anställda ombord å ett annat lands fartyg, antingen förbliva underkastade sitt eget lands socialförsäkringssystem eller lagstiftning om olycksfall i arbete eller ock hänföras till motsvarande system i det andra landet.

2. Dylika avtal kunna exempelvis innebära, att medlemsstaterna skola bistå varandra vid mottagande av krav, införskaffande av erforderligt bevismaterial, verkställande av utbetalningar eller lämnande av annat bistånd åt sjömän eller deras anhöriga, vilka äro berättigade till förmåner enligt en medlemsstats sociala lagstiftning, men som uppehålla sig i en annan medlemsstats territorium, vid överföring av försäkringspremier eller tillämpning av föreskrifterna i »konventionen angående bevarande av pensionsrättigheter för flyttande arbetare, 1935», eller en kombination av dylika åtgärder.

3. Om sjöman, som är bosatt i en medlemsstats territorium och anställd ombord å fartyg registrerat i en annan medlemsstats territorium, vid skada i arbetet icke är skyddad genom lagstiftning angående olycksfall i arbete eller annat liknande system, bör sistnämnda medlemsstat vidtaga åtgärder för att tillförsäkra dylik sjöman fullt skydd antingen genom avtal med förstnämnda medlemsstat eller på annat sätt.

4. Hava medlemsstats redare ingått kollektivavtal, som tillförsäkra i medlemsstatens territorium bosatta sjömän förmåner utöver dem som äro föreskrivna i landets lagstiftning, och anställa sagda redare sjömän bosatta i annan medlemsstats territorium, böra enahanda förmåner utgå jämväl till dessa.

Bilaga E.

Rekommendation (nr 76) angående sjukvård för sjömäns anhöriga.

Internationella arbetsorganisationens allmänna konferens,

vilken av styrelsen för Internationella arbetsbyrån sammankallats till Seattle och där samlats den 6 juni 1946 till sitt tjugoåttonde sammanträde och

beslutat antaga vissa förslag angående sjukvård för sjömäns anhöriga, vilken fråga innefattas i den andra punkten på dagordningen för sammanträdet, samt

antagit »konventionen angående social trygghet för sjömän, 1946» och beslutat att till denna konventions bestämmelser foga en rekommendation,

antager denna, den tjugoåttonde dagen i juni år nittonhundrafyrtiosex följande rekommendation, som skall benämnas »rekommendationen angående sjukvård för sjömäns anhöriga, 1946» [Seafarers (Medical Care for Dependants) Recommendation, 1946].

Konferensen hemställer, att organisationens medlemmar, i avvaktan på upprättandet av ett sjukvårdsväsende, som omfattar alla arbetare och deras anhöriga, måtte sörja för att lämplig och tillräcklig sjukvård beredes sjömännens anhöriga. Organisationens medlemmar böra på anmodan av Internationella arbetsbyråns styrelse underrätta byrån om åtgärder, som i detta syfte vidtagits.

Bilaga F.

Konvention (nr 71) angående pensionering av sjömän.

Internationella arbetsorganisationens allmänna konferens,

vilken av styrelsen för Internationella arbetsbyrån sammankallats till Seattle och där samlats den 6 juni 1946 till sitt tjugoåttonde sammanträde och

beslutat antaga vissa förslag angående pensionering av sjömän, vilken fråga innefattas i den andra punkten på dagordningen för sammanträdet, samt

bestämt, att dessa förslag skola taga form av en internationell konvention,

antager denna, den tjugoåttonde dagen i juni år nittonhundrafyrtiosex följande konvention, som skall benämnas »konventionen angående pensionering av sjömän, 1946» [Seafarers' Pensions Convention, 1946].

Artikel 1.

I denna konvention omfattar begreppet »sjöman» varje person anställd ombord å varje sjögående fartyg, annat än krigsfartyg, som är registrerat i ett territorium, för vilket denna konvention gäller.

Artikel 2.

1. Varje medlem av Internationella arbetsorganisationen, för vilken denna konvention är i kraft, skall i enlighet med nationell lagstiftning upprätta eller sörja för upprättandet av ett pensionssystem för sjömän, när dessa lämna sjötjänsten.

2. Pensionssystemet må innehålla de undantag, som vederbörande medlemsstat anser nödvändiga med hänsyn till:

a) personer anställda ombord å:
   1) fartyg, som tillhör offentlig myndighet, när sådant fartyg icke nyttjas i handelssjöfart;
   2) fartyg, som icke yrkesmässigt nyttjas till befordran av last eller passagerare;
   3) fiskefartyg;
   4) sälfångstfartyg;
   5) fartyg med en bruttodräktighet understigande 200 registerton;
   6) träfartyg av primitiv byggnad, såsom »dhows» och »junks»;
   7) i Indien registrerade fartyg med en bruttodräktighet icke överstigande 300 registerton, som nyttjas i »home trade», för en period av högst fem år räknat från dagen för registreringen av Indiens ratifikation av denna konvention;

b) medlemmar av redarens familj,

c) lotsar, som ej tillhöra besättningen;

d) personer anställda ombord å fartyg av annan arbetsgivare än redaren, med undantag av radiotelegrafister och ekonomipersonal;

e) personer, som sysselsättas i hamn men vanligen icke utföra arbete ombord då fartyget är till sjöss;

f) befattningshavare i tjänst hos offentlig myndighet, vilka åtnjuta i huvudsak minst lika goda förmåner som de, vilka förutsättas i denna konvention;

g) personer, som icke uppbära ersättning för sin tjänst eller endast åtnjuta nominell lön eller som avlönas uteslutande med andel i vinst;

h) personer, som arbeta uteslutande för egen räkning;

i) personer anställda ombord å valfångstfartyg, flytande valkokerier eller transportfartyg eller eljest hos valfångstexpedition eller liknande företag på villkor fastställda i särskilt med vederbörande sjöfolksorganisation slutet kollektivavtal för valfångst eller liknande företag, innehållande bestämmelser angående löner, arbetstid och andra arbetsvillkor;

j) personer, som icke äro bosatta i medlemsstatens territorium;

k) personer, som icke äro medborgare i medlemsstaten.

Artikel 3.

1. Pensionssystemet skall uppfylla en av följande betingelser:

a) pension, som däri avses, skall

1) utgå till sjöman, som fullgjort föreskriven sjötjänst och uppnått en ålder av 55 eller 60 år, allt efter vad systemet därom bestämmer; och

2) tillsammans med varje annan social pensionsförmån, som samtidigt utgår till pensionären, uppgå till minst det belopp, som erhålles, om för varje tjänsteår till sjöss vid uppnådd pensionsålder av 55 resp. 60 år räknas med i förra fallet 1,5 procent och i senare fallet 2 procent av den hyra, varå under vederbörande tjänsteår avgift erlagts för sjömannen;

b) pensionssystemet skall bereda pensioner av sådan storlek, att desamma, tillsammans med varje annan social pensionsförmån, som samtidigt utgår till pensionären, och varje social trygghetsförmån, som tillkommer avliden pensionärs anhöriga (sådant detta begrepp må vara definierat genom nationell lagstiftning), kräva premier, som från alla källor sammanlagt uppgå till minst 10 procent av hela den lön, på grundval varav bidrag inbetalas till systemet.

2. Sjömännens kollektiva bidrag må icke uppgå till mer än halva kostnaden för de pensioner, som utgå enligt pensionssystemet.

Artikel 4.

1. Pensionssystemet skall innefatta anordningar av beskaffenhet att för personer, som upphöra att tillhöra systemet, bevara genom premieinbetalning redan förvärvad rätt till pension eller att tillförsäkra dem återbäring av motvärdet till de premier, som tillgodoförts vederbörandes konto.

2. Systemet skall tillförsäkra envar rätt till överklagande i varje tvist, som härrör från dess tillämpning.

3. Systemet må innefatta föreskrift om förverkande eller suspension av rätten till pension, helt eller delvis, ifall pensionstagaren beträtts med svikligt förfarande.

4. Redare och sjömän, som bidraga med avgifter till pensionssystemet, skola äga rätt att genom representanter deltaga i förvaltningen därav.

Artikel 5.

De officiella ratifikationerna av denna konvention skola delgivas Internationella arbetsbyråns direktör och registreras av honom.

Artikel 6.

1. Denna konvention är bindande allenast för de medlemmar av Internationella arbetsorganisationen, vilkas ratifikationer registrerats av direktören.
2. Den skall träda i kraft sex månader efter den dag, ratifikationer registrerats för fem av följande länder: Amerikas förenta stater, Argentina, Australien, Belgien, Brasilien, Canada, Chile, Kina, Danmark, Finland, Frankrike, Storbritannien och Norra Irland, Grekland, Indien, Irland, Italien, Nederländerna, Norge, Polen, Portugal, Sverige, Turkiet och Jugoslavien, varav minst tre länder med en handelsflotta av var för sig minst en miljon bruttoregisterton. Denna bestämmelse har till ändamål att underlätta och främja medlemsstaternas snara ratifikation av konventionen.
3. Därefter träder denna konvention i kraft för varje medlemsstat sex månader efter den dag, då dess ratifikation registrerats.

Artikel 7—12.

(Dessa artiklar, vilka äro av samma lydelse som art. 16—21 i konvention (nr 68) angående kosthåll och utspisning för fartygsbesättningar, hava här uteslutits.)

Bilaga G.

Konvention (nr 72) angående semester med bibehållen hyra för sjömän.

Internationella arbetsorganisationens allmänna konferens,

vilken av styrelsen för Internationella arbetsbyrån sammankallats till Seattle och där samlats den 6 juni 1946 till sitt tjugoåttonde sammanträde och

beslutat antaga vissa förslag angående semester med bibehållen hyra för sjömän, vilken fråga utgör den sjätte punkten på dagordningen för sammanträdet, samt

funnit, att dessa förslag innebära en fullständig revision av semester-(sjöfarts-)konventionen, 1936 och böra taga form av en internationell konvention,

antager denna, den tjugoåttonde dagen i juni år nittonhundrafyrtiosex följande konvention, som skall benämnas »Semester-(sjöfarts-)konventionen, 1946» [Paid Vacations (Seafarers) Convention, 1946].

Artikel 1.

1. Denna konvention äger tillämpning å varje sjögående, maskindrivet fartyg i allmän eller enskild ägo, som yrkesmässigt nyttjas till befordran av last eller passagerare och är registrerat i territorium, för vilket denna konvention gäller.
2. Genom nationell lagstiftning skall fastställas när ett fartyg skall anses såsom sjögående.

3. Denna konvention äger icke tillämpning å:

a) träfartyg av primitiv byggnad, såsom »dhows» och »junks»;

b) fartyg, som nyttjas till fiske eller verksamhet som står i direkt samband därmed eller sälfångst eller till liknande verksamhet;

c) »estuarial craft» (flodmynningsfartyg).

4. Genom nationell lagstiftning eller kollektivavtal må medgivas undantag från föreskrifterna i denna konvention för fartyg med en bruttodräktighet understigande 200 registerton.

Artikel 2.

1. Denna konvention äger tillämpning å varje ombord anställd person med undantag av:

a) lots, som ej tillhör besättningen;

b) läkare, som ej tillhör besättningen;

c) sjukvårdspersonal, som är anställd uteslutande för sjukvård och som ej tillhör besättningen;

d) personer, som arbeta uteslutande för egen räkning eller gottgöras allenast genom andel i vinst eller förtjänst;

e) personer, som icke uppbära ersättning för sin tjänst eller som erhålla allenast nominell lön;

f) personer anställda ombord av annan arbetsgivare än redaren, med undantag av radiotelegrafister i tjänst hos ett radiobolag;

g) ambulerande stuveriarbetare, som icke tillhöra besättningen;

h) personer anställda å valfångstfartyg, flytande kokerier eller eljest hos valfångstexpedition eller liknande företag på villkor fastställda i särskilt med vederbörande sjöfolksorganisation slutet kollektivavtal för valfångst eller liknande företag, innehållande bestämmelser angående löner, arbetstid och andra arbetsvillkor;

i) för arbete i hamn anställda personer, som vanligen icke sysselsättas ombord då fartyget är till sjöss.

2. Vederbörande myndighet må, efter samråd med berörda redar- och sjöfolksorganisationer, från tillämpning av konventionen undantaga befälhavare, främste styrman och främste maskinist, vilka på grund av nationell lagstiftning eller kollektivavtal åtnjuta tjänsteförmåner som i fråga om årlig semester icke äro mindre fördelaktiga än de, som föreskrivas i denna konvention.

Artikel 3.

1. Envar å vilken denna konvention äger tillämpning skall efter tolv månaders oavbruten tjänst vara berättigad till årlig semester med lön med en varaktighet av:

a) för befälhavare, annat befäl och radiotelegrafister, minst aderton arbetsdagar för varje tjänsteår;

b) för annan sjöman, minst tolv arbetsdagar för varje tjänsteår.

2. Person med minst sex månaders oavbruten tjänst skall, då han frånträder tjänsten, för varje hel månads fullgjord tjänst vara berättigad till semester, som för befälhavare, annat befäl och radiotelegrafist skall utgöra en och en halv arbetsdag och för annan sjöman en arbetsdag.

3. Den som utan egen förskyllan avskedas, innan han fullgjort sex månaders oavbruten tjänst, skall, då han lämnar tjänsten, för varje hel månads fullgjord tjänst vara berättigad till semester, som för befälhavare, annat befäl och radiotelegrafist skall utgöra en och en halv arbetsdag och för annan sjöman en arbetsdag.

4. För bestämmande av den tidpunkt, då rätt till semester inträder, skall iakttagas:

a) att tjänst utan påmönstring skall medtagas vid beräkningen av oavbruten tjänst;

b) att korta avbrott, till vilka den anställde ej själv är skuld och som sammanlagt icke uppgå till mera än sex veckor under en period av tolv månader, icke skola anses såsom avbrott i tjänsten;

c) att förändring i ledningen av eller äganderätten till det eller de fartyg, där vederbörande tjänstgjort, icke skall anses medföra avbrott i tjänsten.

5. I den årliga semestern med bibehållen hyra skall icke inräknas:

a) allmänna eller sedvanliga helgdagar;

b) avbrott i tjänsten på grund av sjukdom eller skada.

6. Genom nationell lagstiftning eller kollektivavtal må stadgas om uppdelning av årlig semester enligt denna konvention eller om sammanslagning av semester, som intjänats under ett år, med ett påföljande års semester.

7. Genom nationell lagstiftning eller kollektivavtal må medgivas att i särskilda undantagsfall, då tjänsten så kräver, årlig semester enligt denna konvention må utbytas mot kontant ersättning, motsvarande minst den hyra som föreskrives i art. 5.

Artikel 4.

1. Då rätt till årlig semester inträtt, skall densamma efter ömsesidig överenskommelse beviljas vid första tillfälle tjänsten medgiver.

2. Utan eget medgivande skall ingen vara skyldig att taga honom tillkommande årlig semester annorstädes än i hamn i anställningslandet eller hemlandet. Med detta förbehåll må genom nationell lagstiftning eller kollektivavtal bestämmas i vilken hamn semester skall beredas.

Artikel 5.

1. Envar, som tager semester i kraft av art. 3 i denna konvention, skall under hela semesterperioden uppbära sin vanliga hyra.

2. Hyra, som utgår enligt föregående moment, skall omfatta skälig kostersättning, beräknad på sätt varom föreskrift skall meddelas genom nationell lagstiftning eller kollektivavtal.

Artikel 6.

Med förbehåll för stadgandet i art. 3 mom. 7 skall varje avtal om uppgivande av rätten till årlig semester med hyra eller om avstående av semestern vara ogiltigt.

Artikel 7.

Den som avskedas eller lämnar sin tjänst hos arbetsgivaren, innan han tagit semester, skall för varje honom enligt denna konvention tillkommande semesterdag erhålla gottgörelse efter vad i art. 5 sägs.

Artikel 8.

Varje medlemsstat, som ratificerar denna konvention, skall säkerställa effektiv tillämpning av dess föreskrifter.

Artikel 9.

Intet i denna konvention skall inverka på lag, skiljedom, sedvänja eller avtal mellan redare och sjömän, som tillförsäkrar sjömännen förmånligare villkor än de, som stadgas i denna konvention.

Artikel 10.

1. Denna konvention må bringas i tillämpning genom a) lagstiftning; b) kollektivavtal mellan redare och sjömän; eller c) en kombination av lagstiftning och kollektivavtal mellan redare och sjömän. Med de undantag, som äro stadgade i denna konvention, skola föreskrifterna i densamma tillämpas å varje fartyg, som är registrerat i den ratificerande medlemsstatens territorium, och å varje person, som är anställd å sådant fartyg.

2. Där bestämmelse i denna konvention bragts i tillämpning genom kollektivavtal i enlighet med mom. 1 i denna artikel, skall den medlemsstat, inom vars territorium avtalet gäller, icke vara pliktig vidtaga åtgärder som avses i art. 8 i fråga om sådana föreskrifter i konventionen som fastställts genom kollektivavtal.

3. Varje medlemsstat, som ratificerar denna konvention, skall tillställa direktören för Internationella arbetsbyrån uppgifter om vidtagna åtgärder för konventionens tillämpning samt om de särskilda bestämmelser i kollektivavtal, varigenom någon av konventionens föreskrifter uppfylles och som äro i kraft vid den tidpunkt, då medlemsstaten ratificerar konventionen.

4. Varje medlemsstat, som ratificerar denna konvention, förbinder sig att genom en trepartsdelegation deltaga i en kommitté avsedd att tillsättas för prövning av de åtgärder, som vidtagits för konventionens tillämpning; i kommittén skola ingå representanter för regeringar samt redar- och sjöfolksorganisationer ävensom, i egenskap av rådgivare, representanter för Internationella arbetsbyråns paritetiska sjöfartskommission.

5. Direktören skall förelägga nämnda kommitté ett sammandrag av de uppgifter han mottagit i enlighet med mom. 3 ovan.

6. Kommittén skall överväga, huruvida de kollektivavtal som föreläggas densamma stå i överensstämmelse med konventionens föreskrifter. Varje medlemsstat, som ratificerar konventionen, förbinder sig att beakta varje anmärkning eller förslag av kommittén rörande tillämpningen av konventionen, och förbinder sig vidare att delgiva de arbetsgivar- och arbetarorganisationer, som äro parter i något i mom. 1 omnämnt kollektivavtal, varje anmärkning eller förslag av kommittén rörande förverkligandet av konventionens bestämmelser genom dylikt avtal.

Artikel 11.

I hänseenden, varom sägs i artikel 17 i semester-(sjöfarts-)konventionen, 1936, skall denna konvention anses såsom innebärande revision av den förstnämnda konventionen.

Artikel 12.

De officiella ratifikationerna av denna konvention skola delgivas Internationella arbetsbyråns direktör och registreras av honom.

Artikel 13.

1. Denna konvention är bindande allenast för de medlemmar av Internationella arbetsorganisationen, vilkas ratifikationer registrerats av direktören.

2. Den skall träda i kraft sex månader efter den dag ratifikationer registrerats för nio av följande länder: Amerikas förenta stater, Argentina, Australien, Belgien, Brasilien, Canada, Chile, Kina, Danmark, Finland, Frankrike, Storbritannien och Norra Irland, Grekland, Indien, Irland, Italien, Nederländerna, Norge, Polen, Portugal, Sverige, Turkiet och Jugoslavien, varav minst fem länder med en handelsflotta av var för sig minst en miljon

bruttoregisterton. Denna bestämmelse har till ändamål att underlätta och främja medlemsstaternas snara ratifikation av konventionen.

3. Därefter träder denna konvention i kraft för varje medlemsstat sex månader efter den dag, då dess ratifikation registrerats.

Artikel 14—19.

(Dessa artiklar, vilka äro av samma lydelse som art. 16—21 i konvention (nr 68) angående kosthåll och utspisning för fartygsbesättningar, hava här uteslutits.)

Bilaga H.

Konvention (nr 73) angående läkarundersökning av sjömän.

Internationella arbetsorganisationens allmänna konferens,

vilken av styrelsen för Internationella arbetsbyrån sammankallats till Seattle och där samlats den 6 juni 1946 till sitt tjugoåttonde sammanträde och

beslutat antaga vissa förslag angående läkarundersökning av sjömän, vilken fråga innefattas i den femte punkten på dagordningen för sammanträdet, samt

bestämt, att dessa förslag skola taga form av en internationell konvention,

antager denna, den tjugonionde dagen i juni år nittonhundrafyrtiosex följande konvention, som skall benämnas »konventionen angående läkarundersökning av sjömän, 1946» [Medical Examination (Seafarers) Convention, 1946].

Artikel 1.

1. Denna konvention äger tillämpning å sjögående fartyg i allmän eller enskild ägo, vilka yrkesmässigt nyttjas till befordran av last eller passagerare och som äro registrerade i ett territorium, för vilket denna konvention gäller.

2. Genom nationell lagstiftning skall fastställas när ett fartyg skall anses såsom sjögående.

3. Denna konvention äger icke tillämpning å:

a) fartyg med en bruttodräktighet understigande 200 registerton;
b) träfartyg av primitiv byggnad, såsom »dhows» och »junks»;
c) fiskefartyg;
d) »estuarial craft» (flodmynningsfartyg).

Artikel 2.

Med förbehåll för åtgärder, som krävas för säkerställande av att nedannämnda personer äro vid god hälsa och icke utgöra någon fara för andra ombordvarande, äger denna konvention tillämpning å varje ombord sysselsatt person med undantag av:

a) lots, som ej tillhör besättningen;
b) personer, som äro anställda ombord av annan arbetsgivare än redaren, med undantag av radiotelegrafister i tjänst hos ett radiobolag;

c) ambulerande stuveriarbetare, som icke tillhöra besättningen;

d) för arbete i hamn anställda personer, som vanligen icke sysselsättas ombord då fartyget är till sjöss.

Artikel 3.

1. Person, å vilken denna konvention äger tillämpning, må icke anställas för tjänst ombord å fartyg, varå denna konvention äger tillämpning, med mindre han företer intyg, utvisande att han är duglig för det arbete, med vilket han skall sysselsättas till sjöss; intyget skall vara utfärdat av legitimerad läkare eller, såvitt angår intyg som avser allenast synförmågan, av person, som av vederbörande myndighet blivit bemyndigad utfärda sådant intyg.

2. Dock må under en tidrymd av två år, räknat från dagen för konventionens ikraftträdande för vederbörande land, ombord anställas en var, som kan visa, att han under större delen av de två närmast föregående åren varit anställd å sjögående fartyg, varå denna konvention äger tillämpning.

Artikel 4.

1. Vederbörande myndighet skall, efter samråd med berörda redar- och sjöfolksorganisationer, föreskriva, huru läkarundersökningen skall utföras och vad läkarintyget skall innehålla.

2. Vid fastställandet av regler för läkarundersökningen skall hänsyn tagas till den undersöktes ålder och det arbete han har att utföra.

3. I läkarintyget skall särskilt angivas:

a) att vederbörandes hörsel och synförmåga samt i fråga om person, som skall tjänstgöra inom däcksavdelningen (utom sådana för särskilt ändamål anställda personer, vilkas lämplighet för det arbete, de skola fullgöra, ej påverkas av bristfälligt färgsinne), jämväl färgsinnet äro tillfredsställande, och

b) att vederbörande icke lider av någon sjukdom, som kan antagas bliva förvärrad av eller göra honom oduglig för tjänstgöring till sjöss eller som kan antagas medföra en fara för övriga ombordvarandes hälsa.

Artikel 5.

1. Läkarintyget skall gälla under en tid av högst två år räknat från dagen för utfärdandet.

2. Såvitt läkarintyget avser färgsinnet, skall intyget gälla under en tid av högst sex år räknat från dagen för utfärdandet.

3. Om tiden för intygets giltighet utgår under pågående resa, skall det fortfara att gälla till resans slut.

Artikel 6.

I. I trängande fall må vederbörande myndighet för enstaka resa tillåta anställande av person, som ej uppfyller i föregående artiklar stadgade fordringar.

2. I dylika fall skola anställningsvillkoren vara desamma som för sjömän av samma kategori, vilka innehava läkarintyg.

3. Anställning, som skett med stöd av denna artikel, må icke räknas såsom sådan tidigare anställning, som avses i art. 3.

Artikel 7.

Vederbörande myndighet må medgiva, att i stället för läkarintyg må godtagas ett i föreskriven form utställt bevis om att sådant intyg utfärdats.

Artikel 8.

Anordningar skola vidtagas i syfte att person, som efter undersökning förvägrats läkarintyg, må hava tillfälle att på nytt undersökas av en eller flera för ändamålet utsedda läkare, vilka skola vara oberoende av varje redare eller redar- eller sjöfolksorganisation.

Artikel 9.

Vederbörande myndighet må efter samråd med berörda redar- och sjöfolksorganisationer helt eller delvis överlämna befogenhet, som enligt denna konvention tillkommer densamma, åt organisation eller myndighet som sysslar med uppgifter av liknande slag rörande sjöfolk i allmänhet.

Artikel 10.

De officiella ratifikationerna av denna konvention skola delgivas Internationella arbetsbyråns direktör och registreras av honom.

Artikel 11.

1. Denna konvention är bindande allenast för de medlemmar av Internationella arbetsorganisationen, vilkas ratifikationer registrerats av direktören.
2. Den skall träda i kraft sex månader efter den dag, ratifikationer registrerats för sju av följande länder: Amerikas förenta stater, Argentina, Australien, Belgien, Brasilien, Canada, Chile, Kina, Danmark, Finland, Frankrike, Storbritannien och Norra Irland, Grekland, Indien, Irland, Italien, Nederländerna, Norge, Polen, Portugal, Sverige, Turkiet och Jugoslavien, varav minst fyra länder med en handelsflotta av var för sig minst en miljon bruttoregisterton. Denna bestämmelse har till ändamål att underlätta och främja medlemsstaternas snara ratifikation av konventionen.
3. Därefter träder denna konvention i kraft för varje medlemsstat sex månader efter den dag, då dess ratifikation registrerats.

Artikel 12—17.

(Dessa artiklar, vilka äro av samma lydelse som art. 16—21 i konvention (nr 68) angående kosthåll och utspisning för fartygsbesättningar, hava här uteslutits.)

Bilaga I.

Konvention (nr 74) angående behörighetsbevis för matroser.

Internationella arbetsorganisationens allmänna konferens,

vilken av styrelsen för Internationella arbetsbyrån sammankallats till Seattle och där samlats den 6 juni 1946 till sitt tjugoåttonde sammanträde och

beslutat antaga vissa förslag angående behörighetsbevis för matroser, vilken fråga innefattas i den femte punkten på dagordningen för sammanträdet, samt

bestämt, att dessa förslag skola taga form av en internationell konvention,

antager denna, den tjugonionde dagen i juni år nittonhundrafyrtiosex följande konvention, som skall benämnas »konventionen angående behörighetsbevis för matroser, 1946» [Certification of Able Seamen Convention, 1946].

Artikel 1.

Ej må någon anställas ombord å fartyg såsom matros, med mindre han enligt nationell lagstiftning är att anse såsom kompetent att fullgöra varje åliggande, som kan ankomma på honom i egenskap av medlem av däcksbesättningen (med undantag av styrmän, arbetsförmän och specialister), samt innehar behörighetsbevis såsom matros, utfärdat i enlighet med bestämmelserna i följande artiklar.

Artikel 2.

1. Vederbörande myndighet skall träffa nödiga anstalter för anordnande av prov samt utfärdande av behörighetsbevis.
2. Behörighetsbevis må icke tilldelas annan än den som
   a) uppnått av vederbörande myndighet föreskriven minimiålder;
   b) tjänstgjort till sjöss inom däcksavdelningen under en av vederbörande myndighet föreskriven minimitid;
   c) med godkänt resultat genomgått av vederbörande myndighet föreskriven prövning.
3. Den föreskrivna minimiåldern må icke vara lägre än aderton år.
4. Den föreskrivna minimitiden för tjänstgöring till sjöss må icke vara mindre än trettiosex månader; dock att vederbörande myndighet må
   a) medgiva, att den, som tjänstgjort till sjöss under minst tjugofyra månader och med tillfredsställande resultat genomgått en utbildningskurs i en godkänd skola, må räkna dylik utbildningstid eller del därav såsom sjötjänst; och
   b) medgiva, att den, som undergått utbildning å godkänt, sjögående skolskepp och med gott vitsord fullgjort aderton månaders tjänst å dylikt fartyg, må tilldelas behörighetsbevis såsom matros.
5. Den föreskrivna prövningen skall omfatta praktiskt prov i sjömanskap och förmåga att väl fullgöra alla uppgifter som må fordras av en matros, däri inbegripet livbåttjänst; prövningen skall så anordnas, att den berättigar godkänd person till det särskilda certifikat för godkänd livbåtman, som är föreskrivet i artikel 22 av den internationella konventionen av år 1929 för betryggande av säkerheten för människoliv till sjöss eller motsvarande föreskrift i någon konvention, varigenom sagda konvention blivit ändrad eller upphävd och som gäller för vederbörande territorium.

Artikel 3.

Behörighetsbevis må utfärdas för en var som vid tiden för denna konventions ikraftträdande för vederbörande territorium fullgör tjänst såsom matros eller arbetsförman å däck eller som tidigare fullgjort sådan tjänst.

Artikel 4.

Vederbörande myndighet må meddela föreskrift om godkännande av behörighetsbevis, som utfärdats i annat land.

Artikel 5.

De officiella ratifikationerna av denna konvention skola delgivas Internationella arbetsbyråns direktör och registreras av honom.

Artikel 6.

1. Denna konvention är bindande allenast för de medlemmar av Internationella arbetsorganisationen, vilkas ratifikationer registrerats av direktören.
2. Den skall träda i kraft tolv månader efter den dag, då ratifikationer för två medlemsstater registrerats av direktören.
3. Därefter träder denna konvention i kraft för varje medlemsstat tolv månader efter den dag, då dess ratifikation registrerats.

Artikel 7—12.

(Dessa artiklar, vilka äro av samma lydelse som art. 16—21 i konvention (nr 68) angående kosthåll och utspisning för fartygsbesättningar, hava här uteslutits.)

Bilaga J.

Rekommendation (nr 77) angående anordnande av utbildning till sjötjänst.

Internationella arbetsorganisationens allmänna konferens,

vilken av styrelsen för Internationella arbetsbyrån sammankallats till Seattle och där samlats den 6 juni 1946 till sitt tjugoåttonde sammanträde och

beslutat antaga vissa förslag angående anordnande av utbildning till sjötjänst, vilken fråga innefattas i den femte punkten på dagordningen för sammanträdet, samt

bestämt, att dessa förslag skola taga form av en rekommendation,

antager denna, den tjugonionde dagen i juni år nittonhundrafyrtiosex följande rekommendation, som skall benämnas »rekommendationen angående yrkesutbildning för sjömän, 1946» [Vocational Training (Seafarers) Recommendation, 1946].

Konferensen hemställer, att varje sjöfartsmedlem av Internationella arbetsorganisationen måtte taga under övervägande följande principer och regler med avseende å anordnandet av utbildning till sjötjänst och på anmodan av styrelsen för Internationella arbetsbyrån lämna byrån redogörelse för de åtgärder, som vidtagits i syfte att bringa dem i tillämpning.

1. Den verksamhet, som i varje land utövas av offentliga och enskilda institutioner för yrkesutbildning av sjömän, bör, med bibehållande av fritt utrymme för initiativ och anpassning med hänsyn till landets växlande sjöfarts- och lokala förhållanden, samordnas och utbyggas efter en allmän plan med syfte att väcka intresse för sjöfarten och göra sjömansyrket tilldragande.
2. Denna plan bör utarbetas under hänsynstagande till:
   a) sjöfolkets yrkesintressen samt kulturella och moraliska behov;
   b) sjöfartsnäringens behov av arbetskraft med särskilt aktgivande å förändringar i fråga om teknik och arbetsmetoder samt å utvecklingstendensen på arbetsmarknaden;
   c) allmänna ekonomiska och sociala intressen.

3. Utbildningsinstitutionernas verksamhet bör samordnas och utbyggas efter nationella linjer under systematiskt samarbete mellan de riks- och lokalmyndigheter, som syssla med de i föregående punkt nämnda frågorna, samt redarnas och sjöfolkets organisationer.

4. Där utbildningsplanen omfattar kurser för ungdom i skolor i land eller å skolskepp före den första anställningen till sjöss, bör dylik utbildning vara tillgänglig såväl för dem, som önska tjänstgöra i manskapsställning, som för dem, som ämna utbilda sig till befäl.

Ålder och andra inträdesvillkor samt kursplaner för den förberedande sjömansutbildningen böra avpassas med hänsyn till avgångsålder och utbildningsgång vid landets skolor.

Undervisningen vid den förberedande sjömansutbildningen bör i lämplig mån omfatta allmänbildande ämnen, och särskild uppmärksamhet bör ägnas elevernas hälsa samt deras fysiska fostran.

5. Åtgärder böra vidtagas för anordnande av kurser för personer, som önska uppfriska och förkovra sina färdigheter och kunskaper i yrket, förvärva specialutbildning eller kvalificera sig för befordran.

Dessa kurser böra jämväl omfatta korrespondenskurser, särskilt anpassade för dem, som redan äro till sjöss.

6. Särskilt bör eftersträvas att, såvitt möjligt, icke någon, som önskar gå till sjöss eller vinna den befordran hans förmåga medger, skall hindras därifrån på grund av sina egna eller föräldrarnas ekonomiska omständigheter.

För att befordra genomförandet av denna princip bör man uppmuntra till utdelning av stipendier och understöd, nedsättning av skolavgifter, medgivande av studieledighet med bibehållen hyra, underlättande av lån eller inköp till billigt pris av böcker och instrument samt anordnande av korrespondenskurser.

7. Åtgärder böra vidtagas för att tillhandahålla föräldrar, skolor, anstalter för yrkesrådgivning, arbetsförmedlingar och andra institutioner samt sjöfolk upplysningar angående villkoren för erhållande av sjömansutbildning samt om de möjligheter, som stå till buds härför, och de fördelar, som erbjuda sig för den, som begagnar sig därav, framtida anställningsmöjligheter däri inbegripna.

Särskilt anbefalles publicerandet av officiella förteckningar över enskilda institutioner, som anses tillfredsställande med avseende å utrustning, praktisk och teoretisk undervisning, organisation och elevavgifter.

8. Ökning av möjligheterna till fortsatt yrkesutbildning och allmänbildning under tjänstgöring till sjöss bör befordras genom:

a) fartygens utrustning med bibliotek samt undervisnings- och underhållningsfilmer;

b) inrättande av korrespondenskurser;

c) utsändande av speciella radioprogram.

Bilaga K.

Konvention (nr 75) angående besättningens bostäder å fartyg.

Internationella arbetsorganisationens allmänna konferens,

vilken av styrelsen för Internationella arbetsbyrån sammankallats till Seattle och där samlats den 6 juni 1946 till sitt tjugoåttonde sammanträde och

beslutat antaga vissa förslag angående bostäder å fartyg för besättningen, vilken fråga utgör den tredje punkten på dagordningen för sammanträdet, samt

bestämt, att dessa förslag skola taga form av en internationell konvention,

antager denna, den tjugonionde dagen i juni år nittonhundrafyrtiosex följande konvention, som skall benämnas »konventionen angående besättningsbostäder, 1946» [Accommodation of Crews Convention, 1946].

Avd. I. Allmänna bestämmelser.

Artikel 1.

1. Denna konvention äger tillämpning på varje sjögående maskindrivet fartyg i allmän eller enskild ägo, vilket i handelssjöfart nyttjas för transport av gods eller passagerare och är registrerat i territorium, för vilket denna konvention gäller.

2. Nationell lagstiftning skall fastställa, när fartyg för tillämpning av denna konvention skall anses vara sjögående.

3. Från konventionens tillämpning undantagas:

a) fartyg om mindre än 500 ton;

b) fartyg, som huvudsakligen framdrivas med segel men äro försedda med hjälpmaskin;

c) fartyg nyttjade till fiske, valfångst eller liknande verksamhet;

d) bogserfartyg.

4. Konventionen skall dock, där så är skäligt och lämpligt, tillämpas å:

a) fartyg mellan 200 och 500 ton; och

b) bostäder för personer, sysselsatta i vanlig sjömanstjänst å fartyg, som nyttjas till valfångst eller liknande verksamhet.

Artikel 2.

I denna konvention förstås med:

a) fartyg: fartyg, varå konventionen äger tillämpning;

b) ton: bruttoregisterton;

c) passagerarfartyg: fartyg, för vilket antingen (1) säkerhetscertifikat, utfärdat i enlighet med bestämmelserna i gällande internationella konvention för beiryggande av säkerheten för människoliv till sjöss, eller (2) passagerarfartygscertifikat är i kraft;

d) befäl: person — annan än befälhavaren — som enligt nationell lagstiftning eller, i avsaknad av tillämplig sådan lagstiftning, enligt kollektivavtal eller sedvänja räknas såsom befäl;

e) manskap: medlem av besättningen, som icke är befäl;

f) underbefäl: manskap i övervakande eller särskilt ansvarsfull ställning, som enligt nationell lagstiftning eller, i avsaknad av tillämplig

sådan lagstiftning, enligt kollektivavtal eller sedvänja betraktas såsom underbefäl;

g) besättningens bostäder: sådana sovrum, mässrum, sanitära anordningar, sjukrum och dagrum, som äro avsedda att nyttjas av besättningen;

h) föreskriven: föreskriven i nationell lagstiftning eller av behörig myndighet;

i) godkänd: godkänd av behörig myndighet;

j) omregistrering: fartygs omregistrering vid byte samtidigt av nationalitet och ägare.

Artikel 3.

1. Varje medlem, för vilken denna konvention gäller, åtager sig att vidmakthålla en lagstiftning, som säkerställer tillämpningen av föreskrifterna i avd. II, III och IV av konventionen.

2. Denna lagstiftning skall:

a) ålägga vederbörande myndighet att bringa lagstiftningens bestämmelser till alla därav berörda personers kännedom;

b) angiva vilka personer som äro ansvariga för bestämmelsernas efterlevnad;

c) för varje överträdelse av bestämmelserna stadga däremot svarande straffpåföljd;

d) sörja för upprätthållandet av inspektionssystem, som säkerställer bestämmelsernas effektiva tillämpning;

e) ålägga vederbörande myndighet att vid utarbetande av bestämmelser höra redarsammanslutningarna och/eller redarna ävensom de erkända *bona fide* sjöfolksorganisationerna samt att, i den mån så lämpligen kan ske, samråda med dem i uppkommande frågor.

Avd. II. Planläggning av och tillsyn å besättningens bostäder.

Artikel 4.

1. Innan ett fartygsbygge påbörjas, skall en över fartyget upprättad ritning, som i föreskriven skala utvisar läget och det allmänna anordnandet av besättningens bostäder, underställas vederbörande myndighet för godkännande.

2. Innan besättningens bostäder börja byggas eller besättningens bostäder i ett existerande fartyg ändras eller ombyggas, skall en detaljerad ritning över bostäderna i fråga, åtföljd av erforderliga uppgifter, underställas vederbörande myndighet för godkännande. Ritningen skall, med angivande av det ändamål för vilket varje rum är avsett, i föreskriven skala och i föreskrivna detaljer utvisa disponerandet av möbler och inredning samt beskaffenheten och placeringen av anordningar för ventilation, belysning och uppvärmning ävensom de sanitära anordningarna. I trängande fall eller i fråga om tillfälliga ändringar eller ombyggnader, som äga rum utanför territoriet för fartygets registrering, är det dock för tillämpningen av ifrågavarande stadgande tillräckligt, att ritningen i efterhand underställes vederbörande myndighet för godkännande.

Artikel 5.

Vid varje tillfälle då:

a) ett fartyg registreras eller omregistreras,

b) besättningens bostäder på ett fartyg väsentligen ändrats eller ombyggts, eller

c) antingen en erkänd *bona fide* sjöfolksorganisation, representerande besättningen helt eller delvis, eller ock det antal eller den kvotdel av besättningen, som föreskrivits, hos vederbörande myndighet, på föreskrivet sätt och inom sådan tid att fartyget icke fördröjes, framställt klagomål över att besättningens bostäder icke uppfylla bestämmelserna i denna konvention,

skall vederbörande myndighet inspektera fartyget och övertyga sig om att besättningens bostäder överensstämma med de i lagar och andra författningar uppställda fordringarna.

Avd. III. Bestämmelser om besättningens bostäder.

Artikel 6.

1. Belägenhet, tillträdesanordningar och byggnadssätt för besättningens bostäder ävensom deras anordnande i förhållande till andra utrymmen ombord skola vara sådana, att nödig säkerhet, skydd mot väder och sjö samt isolering mot värme, köld, starkare buller och utdunstningar från de andra utrymmena åstadkommas.

2. Till sovrum må ej finnas direkt ingång från lastrum, maskinerirum, kabyssrum, lamprum, rum för förvaring av färger, maskin-, däcks- eller annat förrådsrum, torkrum, gemensamt tvättrum eller klosettrum. Den del av skott, som skiljer dylikt utrymme från sovrum, och sovrums ytterskott skola vara effektivt tillverkade av järn eller annat godkänt material och skola vara vatten- och gastäta.

3. Ytterskott till sov- eller mässrum skola vara tillräckligt isolerade. Alla maskinkappar och skott, som begränsa kabyssrum eller annat utrymme där värme alstras, skola, om värmen kan spridas till angränsande bostäder eller gångar, likaledes vara tillräckligt isolerade. Åtgärder skola dessutom vara vidtagna till skydd mot värmestrålning från ång- och/eller varmvattenrör.

4. Innerskott skola vara av godkänt material, som ej är ägnat att hysa ohyra.

5. Sovrum, mässrum, dagrum och förbindelsegångar i besättningens bostäder skola vara tillräckligt isolerade till undvikande av kondensering och för stark uppvärmning.

6. Huvudångrör och avloppsrör för vinschar och liknande anordningar må ej vara dragna genom besättningens bostäder och, såvitt tekniskt möjligt, ej heller genom dit ledande gång. Måste rör varom här talas vara dragna genom dylik gång, skola rören vara tillfredsställande isolerade och inbyggda.

7. Innerpanel och innergarnering skola vara av material, vars yta är lätt att hålla ren. De må ej vara utförda av spåntade eller falsade bräder eller eljest vara till sin konstruktion ägnade att hysa ohyra.

8. Vederbörande myndighet skall bestämma, i vilken omfattning anordningar för att förhindra eldsvåda eller fördröja dess spridning skola vid bostädernas konstruktion påfordras.

9. Väggar och tak i sov- och mässrum skola vara så beskaffade, att de lätt kunna hållas rena. Äro de målade, skall målningen vara hållen i ljus färgton; vitlimning må ej användas.

10. Målning av vägg skall vid behov förnyas eller iståndsättas.

11. Durken i varje bostadsrum skall vara av godkänt material och utförande. Dess yta skall vara ogenomtränglig för fukt och lätt att hålla ren.

12. Där durken är belagd med golvmassa, skall anslutningen till väggarna vara avrundad till förhindrande av sprickbildning.

13. Tillfredsställande vattenavlopp skall vara anordnat.

Artikel 7.

1. Sovrum och mässrum skola vara tillräckligt ventilerade.
2. Ventilationssystemet skall kunna regleras så, att luften hålles i tillfredsställande kondition och att tillräcklig luftväxling åstadkommes under alla väderleks- och klimatförhållanden.
3. Fartyg, som regelbundet trafikera tropiska farvatten eller Persiska viken, skola vara försedda med mekaniska ventilationsanordningar.
4. Fartyg, nyttjade i fart utanför tropikerna, skola vara utrustade antingen med mekaniska ventilationsanordningar eller ock med elektriska fläktar. Från denna föreskrift må vederbörande myndighet undantaga fartyg, som vanligtvis nyttjas i de kalla farvattnen på norra eller södra halvklotet.
5. Drivkraft till de ventilationsmedel, som fordras enligt mom. 3 och 4, skall, i den mån så är praktiskt möjligt, alltid vara tillgänglig, då besättningen bor eller arbetar ombord och förhållandena så påkalla.

Artikel 8.

1. Tillfredsställande anordningar för uppvärmning av besättningens bostäder skola finnas å varje fartyg, som icke uteslutande trafikerar tropikerna och Persiska viken.
2. Uppvärmningsanordningen skall, i den mån så är praktiskt möjligt, alltid vara i funktion, då besättningen bor eller arbetar ombord och förhållandena så påkalla.
3. Å alla fartyg, där uppvärmningsanordning fordras, skall uppvärmningen ske medelst ånga, varmt vatten, varmluft eller elektricitet.
4. Å varje fartyg, där uppvärmning sker medelst kamin, skola åtgärder vidtagas för säkerställande av att kaminen är tillräckligt stor och på lämpligt sätt installerad och skyddad samt att luften icke blir förskämd.
5. Uppvärmningsanordningen skall kunna hålla temperaturen i besättningens bostäder vid tillfredsställande gradtal under de normala väderleks- och klimatförhållanden, som äro att förvänta å fartygets resor; det tillkommer vederbörande myndighet att föreskriva den standard, som skall hållas.
6. Värmeelement och andra värmeapparater skola vara så placerade och, om behövligt, så avskärmade, att ej risk för eldsvåda och ej heller fara eller obehag för de personer, för vilka rummet är avsett, uppstår.

Artikel 9.

1. Med förbehåll för sådana särskilda anordningar, som må medgivas i fråga om passagerarfartyg, skola sov- och mässrum hava ordentlig tillgång till dagsljus och dessutom vara försedda med erforderlig artificiell belysning.
2. Alla för besättningen avsedda rum skola vara tillräckligt upplysta. Minimistandarden för dagsljus i bostadsrum skall vara sådan, att person med normal synförmåga skall vid full dager i klart väder kunna läsa vanligt tidningstryck i varje del av rummet, där han fritt kan röra sig. När det ej är möjligt att åstadkomma erforderligt dagsljus, skall artificiell belysning, som motsvarar denna minimistandard, vara anordnad.
3. Å alla fartyg skola besättningens bostäder vara försedda med elektrisk belysning. Om ej två självständiga kraftkällor för elektrisk belysning finnas, skall extra belysning förmedelst lämpligt konstruerade lampor eller belysningsapparater vara att tillgå för användning vid uppkommande behov.
4. Artificiell belysning skall var så anordnad, att den är till största möjliga nytta för dem, för vilka rummet är avsett.

5. I sovrum skall finnas elektrisk läslampa vid huvudgärden till varje sovplats.

Artikel 10.

1. Sovrum skall vara beläget över lastvattenlinjen, antingen midskepps eller ock akterut.

2. I undantagsfall må vederbörande myndighet, om fartygets storlek, typ eller avsedda användning gör varje annan förläggning av sovrummen oskälig eller olämplig, medgiva deras förläggning till den förliga delen av fartyget, dock icke i något fall för om kollisionsskottet.

3. Å passagerarfartyg må vederbörande myndighet, under förutsättning att tillfredsställande anordningar för belysning och ventilation förefinnas, medgiva förläggning av sovrum under lastvattenlinjen, dock icke i något fall omedelbart under förbindelsegång för arbetsändamål.

4. Golvytan per person må i sovrum för manskapet ej understiga:

a) 1,85 m^2 (eller 20 kvfot) å fartyg om mindre än 800 ton;

b) 2,35 m^2 (eller 25 kvfot) å fartyg om 800 ton eller mera, dock under 3 000 ton;

c) 2,78 m^2 (eller 30 kvfot) å fartyg om 3 000 ton eller mera.

Å passagerarfartyg, där flera än fyra till manskapet hörande personer äro inhysta i samma rum, må dock den minsta golvytan per person vara 2,22 m^2 (24 kvfot).

5. I fråga om fartyg, å vilka finnas anställda sådana grupper av manskap, som nödvändiggöra anställandet av ett väsentligt större antal manskap än det, som eljest skulle förekommit, må vederbörande myndighet beträffande sovrum för dylika grupper minska golvytan per person, dock med iakttagande av följande villkor:

a) hela golvytan i de sovrum, vilka tilldelats dessa grupper, må ej understiga den golvyta, som skulle erfordrats för den händelse ökningen av manskapets antal icke kommit till stånd;

b) golvytan per person i sovrummen må ej understiga:

(1) 1,67 m^2 (18 kvfot) beträffande fartyg om mindre än 3 000 ton;

(2) 1,85 m^2 (20 kvfot) beträffande fartyg om 3 000 ton eller mera.

6. Vid golvytans mätning skola medräknas ytor, som äro upptagna av sovplatser, skåp, byråar och sittplatser. Små eller oregelbundet formade ytor, som icke effektivt öka det utrymme, inom vilket personer fritt kunna röra sig, och icke kunna utnyttjas för möblering, må ej medräknas.

7. Den fria höjden i besättningens sovrum må icke understiga 1,90 meter (6 fot 3 tum).

8. Sovrum skola finnas till sådant antal, att särskilt eller särskilda sovrum kunna tilldelas varje kategori av besättningen. Vederbörande myndighet må dock i fråga om mindre fartyg meddela eftergift från denna bestämmelse.

9. Högsta antalet personer, som må inhysas i ett och samma sovrum, utgör i fråga om:

a) befäl, som förestå avdelning, vaktindelat fartygs- och maskinbefäl samt förste telegrafist: en person;

b) annat befäl: en person, där så är möjligt, och i varje fall icke fler än två;

c) underbefäl: en eller två personer, och i varje fall icke fler än två;

d) annat manskap: två eller tre personer, där så är möjligt, och i varje fall icke fler än fyra.

10. I fråga om passagerarfartyg må medges inhysning av högst 10 till ekonomipersonalen hörande personer i ett och samma sovrum.

11. I varje sovrum skall på lätt synlig plats tydligt och outplånligt anges det högsta antal personer, som må inhysas i rummet.

12. Varje medlem av besättningen skall hava sin särskilda sovplats.

13. Sovplatser må icke på så sätt anbringas vid sidan av varandra, att tillträde till den ena sovplatsen endast kan äga rum över den andra.

14. Över sovplats må ytterligare endast en sovplats anbringas; över sovplats, anbragt längs fartygssidan, må ej anbringas någon sovplats.

15. Sovplats, över vilken annan sovplats är anbragt, skall befinna sig minst 30 cm (12 tum) över durken; den övre sovplatsen skall befinna sig ungefär mitt emellan den undre sovplatsens botten och underkanten av däcksbjälkarna i taket.

16. Sovplats skall, invändigt mätt, vara minst 1,90 meter (6 fot 3 tum) lång och 0,68 meter (2 fot 3 tum) bred.

17. Sovplatsens ram och dess slingerbräda, om sådan finnes, skola vara av godkänt material, som är hårt, slätt och icke kan förväntas bliva anfrätt eller hysa ohyra.

18. Är ramen tillverkad av rör, skola dessa vara fullständigt tillslutna och må icke vara försedda med perforering, genom vilken ohyra kan komma in

19. Varje sovplats skall vara försedd med fjädrande botten eller fjädrande madrass och dessutom med madrass, som är stoppad med godkänt material. Halm eller annat material, som är ägnat att hysa ohyra, må icke användas för stoppning.

20. Är sovplats anbragt över annan sovplats, skall under den förra sovplatsens fjädrande botten vara fästad en av trä, segelduk eller annat lämpligt material förfärdigad botten, som icke släpper igenom damm.

21. Sovrum skall vara så anordnat och möblerat, att det är lätt att hålla i ordning och bereder rimlig bekvämlighet åt de i rummet inhysta personerna.

22. Möblemanget skall omfatta ett klädskåp för varje person, som är inhyst i rummet. Klädskåpet skall hava en höjd av minst 1,52 meter (5 fot) och en tvärsektion av minst 19,30 dm^2 (300 kvtum). Skåpet skall vara försett med hylla och med beslag för anbringande av hänglås. Hänglåset skall personen i fråga själv anskaffa.

23. I varje sovrum skall finnas ett bord, som må vara fast eller utgöras av fällbar eller utdragbar skiva; i rummet skola dessutom bekväma sittplatser finnas i mån av behov.

24. Möblemanget skall vara av slätt och hårt material, som icke kan förväntas slå sig eller bliva anfrätt.

25. Varje person skall till sitt förfogande hava en draglåda eller däremot svarande förvaringsutrymme om minst 0,056 m^3 (2 kbfot).

26. Fönster i sovrum skola vara försedda med gardiner.

27. Sovrum skall vara försett med en spegel, småskåp för toalettutensilier, en bokhylla och erforderligt antal klädkrokar.

28. I den mån så lämpligen kan ske, skall besättningen så fördelas i sovrummen, att personer, tillhörande olika vakter, erhålla skilda sovrum och att dagman icke delar rum med vaktindelad personal.

Artikel 11.

1. Varje fartyg skall vara försett med erforderliga mässrum.
2. I fartyg om mindre än 1 000 ton skola skilda mässrum finnas för:
   a) befälhavaren och befäl;
   b) underbefäl och annat manskap.

3. I fartyg om 1 000 ton eller mera skola skilda mässrum finnas för:
   a) befälhavare och befäl;
   b) underbefäl och annat manskap tillhörande däckspersonalen;
   c) underbefäl och annat manskap tillhörande maskinpersonalen.

   Dock må:
   1) ett av de två mässrum, som avses för underbefäl och annat manskap, tilldelas underbefälet och det andra mässrummet det övriga manskapet;
   2) ett enda gemensamt mässrum anordnas för underbefäl och annat manskap tillhörande däcks- och maskinpersonalen, i de fall redarsammanslutningarna och/eller redarna samt de erkända *bona fide* sjöfolksorganisationerna i fråga uttalat sig till förmån härför.

4. För ekonomipersonalens förseende med mässrum i erforderlig omfattning skola anordningar vara vidtagna antingen genom att denna personal tilldelats ett särskilt mässrum eller ock genom att den berättigats använda mässrum tilldelade annan personal; å fartyg om 5 000 ton eller mera, vilkas ekonomipersonal omfattar fler än fem personer, skall inrättandet av ett särskilt mässrum för denna personal tagas under övervägande.

5. Storleken och utrustningen av varje mässrum skola vara tillräckliga för det antal personer, som kan förväntas samtidigt använda rummet.

6. Mässrum skall vara försett med bord och godkända sittplatser, tillräckliga för det antal personer, som kan förväntas samtidigt använda dem.

7. Vederbörande myndighet må medgiva sådana eftergifter från ovan meddelade regler rörande mässrum, som nödvändiggöras av de särskilda förhållandena å passagerarfartyg.

8. Mässrum skall ligga skilt från sovrum och så nära kabyssrummet, som är praktiskt möjligt.

9. Är penteri ej tillgängligt från mässrum, skola skåp eller dylikt för förvaring av mässutensilier samt lämpliga anordningar för diskning finnas att tillgå.

10. Den övre ytan av bord och sittplatser skall vara av material, som motstår fukt, saknar sprickor och är lätt att rengöra.

Artikel 12.

1. Å varje fartyg skall på öppet däck finnas en eller flera platser, till vilka besättningen har tillträde under fritid. Platsernas storlek skall vara avpassad efter fartygets och besättningens storlek.

2. Dagrum, som äro lämpligt belägna och ändamålsenligt möblerade, skola finnas för befälet och för manskapet. Där dagrum utgöres av mässrum, skola dessa vara så anordade, möblerade och utrustade, att de lämpa sig till dagrum.

Artikel 13.

1. Tillräckliga sanitära anordningar, omfattande tvättfat samt badkar och/eller duschar, skola finnas å alla fartyg.

2. Separata vattenklosetter skola finnas till minst följande antal:
   a) å fartyg om mindre än 800 ton: 3;
   b) å fartyg om 800 ton eller mera, dock under 3 000 ton: 4;
   c) å fartyg om 3 000 ton eller mera: 6;
   d) å fartyg, där radiotelegrafisternas sovrum äro avsides belägna, skola sanitära anordningar finnas invid eller i närheten av dessa sovrum.

3. Den nationella lagstiftningen skall, med iakttagande av bestämmelserna i mom. 4 av denna artikel, föreskriva fördelningen av vattenklosetter mellan olika grupper av besättningen.

4. Bortsett från medlemmar av besättningen inhysta i rum, till vilka särskilda sanitära anordningar höra, skola för varje grupp av besättningen sanitära anordningar finnas enligt följande normer:

a) ett badkar och/eller en dusch för varje helt eller påbörjat antal om 8 personer;

b) en vattenklosett för varje helt eller påbörjat antal om 8 personer;

c) ett tvättfat för varje helt eller påbörjat antal om 6 personer.

Därest antalet personer i en grupp överstiger den jämna multipeln av sålunda angivet tal med mindre än hälften av detsamma, må detta överskott lämnas utan avseende vid tillämpningen av detta moment.

5. Överstiger besättningens hela antal 100 eller är det fråga om passagerarfartyg, i regel sysselsatt på resor av högst fyra timmars varaktighet, må vederbörande myndighet godtaga särskilda anordningar eller minskning av antalet fordrade anordningar.

6. Kallt färskt vatten och varmt färskt vatten eller anordning för uppvärmning av vatten skola finnas i varje gemensamt för personer avsett tvättrum. Vederbörande myndighet må efter att hava hört redarsammanslutningarna och/eller redarna samt de erkända *bona fide* sjöfolksorganisationerna bestämma den största mängd färskt vatten, som redaren kan åläggas tillhandahålla per man och dag.

7. Tvättfat och badkar skola vara tillräckligt stora och förfärdigade av godkänt material, som har slät yta och icke kan förväntas spricka, avflaga sig eller anfrätas.

8. Alla klosettrum skola vara ventilerade direkt ut i fria luften; denna ventilation må ej stå i förbindelse med bostäderna i övrigt.

9. Alla vattenklosetter skola vara av godkänd modell och hava kraftig spolanordning, som alltid kan fungera och är reglerbar för varje klosett särskilt.

10. Avloppsrör för klosettstolar ävensom andra avloppsrör skola hava tillräckliga dimensioner och vara så anordnade, att faran för tilltäppning i möjligaste mån minskas och att rengöringen underlättas.

11. Sanitär anordning, som är avsedd för mer än en person, skall uppfylla följande fordringar:

a) Durkbeläggningen skall vara av godkänt, hållbart material; den skall vara lätt att rengöra och ogenomtränglig för fukt; erforderligt avlopp från durken skall finnas;

b) Skott skola vara av järn eller annat godkänt material; de skola vara vattentäta åtminstone 0,23 meter (9 tum) från durken räknat;

c) Rummet skall vara tillräckligt upplyst, uppvärmt och ventilerat;

d) Klosettrum skola vara bekvämt belägna i förhållande till sovrum och tvättrum men dock avskilda från dem; klosettrum må icke hava direkt ingång från sovrum eller från sådan gång mellan sovrum och klosettrum, till vilken ingång från annat håll ej förefinnes; denna fordran gäller dock icke klosettrum beläget mellan två sovrum, i vilka sammanlagt högst fyra personer äro inhysta;

e) Äro två eller flera vattenklosetter anbragta i ett och samma rum, skola de för åstadkommande av avskildhet vara i erforderlig mån förskärmade.

12. I alla fartyg skola anordningar för tvättning och torkning av kläder finnas i den omfattning, som av besättningens storlek och resans normala längd påkallas.

13. Anordningarna för tvättning av kläder skola omfatta erforderliga tvättkar med avlopp och tillräcklig tillgång till kallt färskt vatten och varmt färskt vatten eller anordning för uppvärmning av vatten. Kunna tvättkaren ej rimligvis anbringas i särskilt för klädtvätt avsett rum, må de anbringas i de för personer avsedda tvättrummen.

14. Anordningar för torkning av kläder skola förefinnas i en från sov- och mässrum avskild avdelning, som är tillräckligt uppvärmd och ventilerad samt försedd med linor eller andra anordningar för upphängning av kläder.

Artikel 14.

1. Å varje fartyg, som har en besättning av 15 personer eller mera och nyttjas å resa av mer än tre dagars varaktighet, skall särskilt sjukrum finnas. Vederbörande myndighet må i fråga om fartyg i kustfart medgiva eftergift från denna fordran.

2. Sjukrummet skall vara så beläget, att det är lättillgängligt och att de sjuka få lämpligt husrum samt under alla väderleksförhållanden kunna erhålla erforderlig vård.

3. Ingång, sovplatser, belysning, ventilation, uppvärmning och vattentillförsel skola vara så anordnade, att de i rummet inhysta få det bekvämt och att deras vård underlättas.

4. Antalet sovplatser i sjukrummet skall bestämmas av vederbörande myndighet.

5. Vattenklosett, avsedd uteslutande för dem som äro inhysta i sjukrum, skall vara anordnad; klosettrummet skall antingen utgöra en del av sjukrumsavdelningen eller vara beläget i dess omedelbara närhet.

6. Sjukrum må ej användas för annat ändamål än sjukvård.

7. En godkänd medicinlåda skall, jämte lättfattliga anvisningar, finnas å varje fartyg, som icke medför läkare.

Artikel 15.

1. För upphängning av oljekläder skall det utanför, men i bekväm närhet av sovrummen finnas avdelning av tillräcklig storlek och med erforderlig ventilation.

2. Å fartyg om mer än 3 000 ton skola ett rum för däckspersonalen och ett rum för maskinpersonalen finnas anordnade och utrustade för användning såsom kontor.

3. Å fartyg, vilka regelbundet besöka hamnar hemsökta av moskiter, skola för att skydda besättningens bostäder mot moskiternas inträngande anordningar i form av lämpliga moskitnät för ventiler, ventilatorer och dörrar mot öppet däck vara vidtagna.

4. Varje fartyg, som regelbundet nyttjas för fart i eller till tropikerna eller Persiska viken, skall vara utrustat med solsegel för uppsättning över sådana öppna däck, som äro belägna omedelbart ovanför besättningens bostäder, och över sådana delar av öppet däck, som äro avsedda till uppehållsplats under fritid.

Artikel 16.

1. I fråga om fartyg, omnämnda i art. 10 mom. 5, må vederbörande myndighet beträffande där avsedda medlemmar av besättningen jämka de i föregående artiklar uppställda fordringarna, i den mån så erfordras för att tillgodose dessa medlemmars olika nationella bruk och sedvänjor; särskilt må myndigheten uppställa avvikande fordringar angående personantal i sovrum samt angående mässrum och sanitära anordningar.

2. Vid jämkningar i nämnda fordringar skall myndigheten dock iakttaga bestämmelserna i art. 10 mom. 1 och 2 samt den i art. 10 mom. 5 meddelade bestämmelsen om minsta golvyta för dessa besättningsmedlemmar.

3. Å fartyg, där någon kategori av besättningen omfattar personer med vitt skilda nationella bruk och sedvänjor, skola, i den mån så är behövligt för att tillgodose de olika gruppernas fordringar, särskilda därefter lämpade sovrum och andra bostadsrum vara anordnade för dessa grupper.

4. I fråga om fartyg, omnämnda i art. 10 mom. 5, skall för sjukrum, mässrum och sanitära anordningar åstadkommas och upprätthållas en standard, vilken med avseende å antal och praktisk användbarhet svarar mot eller är jämförlig med den, som förefinnes å övriga i samma område registrerade fartyg av liknande slag.

5. Vederbörande myndighet skall vid utarbetandet av särskilda regler enligt denna artikel höra de erkända *bona fide* sjöfolksorganisationer, som äro intresserade av frågan, samt de redarsammanslutningar och/eller redare, som anställa detta sjöfolk.

Artikel 17.

1. Besättningens bostäder skola hållas rena och i tillräckligt beboeligt skick. I bostäderna må icke förvaras gods eller förråd, som ej tillhör de i bostäderna inhysta personerna.

2. Befälhavaren eller av honom för ändamålet särskilt utsedd befälsperson skall, åtföljd av en eller flera medlemmar av besättningen, inspektera alla till besättningens bostäder hörande rum med högst en veckas mellanrum. Resultatet av varje inspektion skall bokföras.

Avd. IV. Konventionens tillämpning å existerande fartyg.

Artikel 18.

1. Denna konvention skall, med iakttagande av vad i denna artikels mom. 2 och 3 sägs, gälla fartyg, till vilka kölen sträckts, sedan konventionen trätt i kraft för det territorium, där fartygen äro registrerade.

2. I fråga om fartyg, som är fullt färdigställt å dagen för denna konventions ikraftträdande för det territorium, där fartyget är registrerat, må vederbörande myndighet, därest fartyget ej uppfyller de i konventionens avd. III uppställda fordringarna, efter att hava hört redarsammanslutningarna och/eller redarna samt de erkända *bona fide* sjöfolksorganisationerna påfordra sådana ändringar för att bringa fartyget i överensstämmelse med konventionens fordringar, som myndigheten med hänsyn till praktiska förhållanden anser möjliga, när:

a) fartyget omregistreras;

b) väsentliga konstruktiva ändringar eller större reparationer vidtagas å fartyget på grund av förutbestämda planer men icke på grund av haveri eller oförutsedd händelse.

3. I fråga om fartyg, som å dagen för denna konventions ikraftträdande för det territorium, där fartyget är registrerat, befinner sig under byggnad och/eller ombyggnad för att åter försättas i sådant skick, att det lämpar sig för sitt tidigare ändamål, må vederbörande myndighet efter att hava hört redarsammanslutningarna och/eller redarna samt de erkända *bona fide* sjöfolksorganisationerna påfordra sådana ändringar för att bringa fartyget i överensstämmelse med konventionens fordringar, som myndigheten med hänsyn till praktiska förhållanden anser möjliga; dessa ändringar skola, så länge fartyget icke omregistreras, anses innebära ett slutgiltigt uppfyllande av konventionens bestämmelser.

Avd. V. Slutbestämmelser.

Artikel 19.

Intet i denna konvention skall inverka på lag, skiljedom, sedvänja eller avtal mellan redare och sjömän, som tillförsäkrar förmånligare villkor än de, som stadgas i denna konvention.

Artikel 20.

De officiella ratifikationerna av denna konvention skola delgivas Internationella arbetsbyråns direktör för registrering.

Artikel 21.

1. Denna konvention är bindande allenast för de medlemmar av Internationella arbetsorganisationen, vilkas ratifikationer registrerats av direktören.
2. Den skall träda i kraft sex månader efter den dag, ratifikationer registrerats för sju av följande länder: Amerikas förenta stater, Argentina, Australien, Belgien, Brasilien, Canada, Chile, Kina, Danmark, Finland, Frankrike, Storbritannien och Norra Irland, Grekland, Indien, Irland, Italien, Nederländerna, Norge, Polen, Portugal, Sverige, Turkiet och Juguslavien, varav minst fyra länder med en handelsflotta av var för sig minst en million bruttoregisterton. Denna bestämmelse har till ändamål att underlätta och främja medlemsstaternas snara ratifikation av konventionen.
3. Därefter träder denna konvention i kraft för varje medlemsstat sex månader efter den dag, då dess ratifikation registrerats.

Artikel 22—27.

(Dessa artiklar, vilka äro av samma lydelse som art. 16—21 i konvention (nr 68) angående kosthåll och utspisning för fartygsbesättningar, hava här uteslutits.)

Bilaga L.

Rekommendation (nr 78) angående skyldighet för redare att tillhandahålla säng- och mässutrustning jämte andra artiklar åt besättningen.

Internationella arbetsorganisationens allmänna konferens,

vilken av styrelsen för Internationella arbetsbyrån sammankallats till Seattle och där samlats den 6 juni 1946 till sitt tjugoåttonde sammanträde och

beslutat antaga vissa förslag angående redares skyldighet att tillhandahålla säng- och mässutrustning jämte andra artiklar åt besättningen, vilken fråga innefattas i den tredje punkten på dagordningen för sammanträdet, samt

bestämt, att dessa förslag skola taga form av en rekommendation,

antager denna, den tjugoniende dagen i juni år nittonhundrafyrtiosex följande rekommendation, som skall benämnas »rekommendationen angående säng- och mässutrustning jämte andra artiklar för fartygsbesättningar, 1946» [Bedding, Mess Utensils and Miscellaneous Provisions (Ships' Crews) Recommendation, 1946].

Konferensen hemställer till varje medlem av Internationella arbetsorganisationen att tillämpa följande principer och att på anmodan av dess styrelse underrätta Internationella arbetsbyrån om de åtgärder, som vidtagits för att genomföra desamma.

1. Rena lakan, filtar, sängtäcken och mässutrustning böra av redarna tillhandahållas besättningens medlemmar för användning ombord vid tjänst å fartyget; besättningsmedlemmarna böra vara skyldiga att vid tidpunkter, som befälhavaren bestämt, och vid lämnandet av sin tjänst återställa de erhållna artiklarna.

Därest någon artikel icke återställes i gott stånd, varvid hänsyn dock skall tagas till normal förslitning, bör den ansvarige besättningsmedlemmen gälda inköpspriset.

2. Lakan, filtar och täcken böra vara av god kvalitet. Tallrikar, koppar och annan mässutrustning böra vara av godkänt material, som är lätt att hålla rent.

3. Handdukar, tvål och toalettpapper böra av redaren tillhandhållas medlemmarna av besättningen.

Bilaga M.

Konvention (nr 76) angående hyror, arbetstid och bemanning å fartyg.

Internationella arbetsorganisationens allmänna konferens,

vilken av styrelsen för Internationella arbetsbyrån sammankallats till Seattle och där samlats den 6 juni 1946 till sitt tjugoåttonde sammanträde och

beslutat antaga vissa förslag angående hyror, arbetstid och bemanning å fartyg, vilken fråga utgör nionde punkten på dagordningen för sammanträdet, samt

funnit, att dessa förslag, vilka innebära en fullständig revision av konventionen 1936 angående arbetstid och bemanning å fartyg, böra taga form av en internationell konvention,

antager denna, den tjugonionde dagen i juni år nittonhundrafyrtiosex följande konvention, som skall benämnas »konventionen angående hyror, arbetstid och bemanning å fartyg, 1946» [Wages, Hours of Work and Manning (Sea) Convention, 1946].

Avd. I. Allmänna bestämmelser.

Artikel 1.

Intet i denna konvention skall anses inverka på någon bestämmelse i lag, skiljedom, sedvänja eller avtal mellan redare och sjömän angående hyror, arbetstid eller bemanning, som tillförsäkrar sjömännnen förmånligare villkor än de som stadgas i denna konvention.

Artikel 2.

1. Denna konvention äger tillämpning å varje fartyg i allmän eller enskild ägo, som
   a) framdrives medelst maskineri;
   b) är registrerat i ett territorium, för vilket denna konvention gäller;
   c) yrkesmässigt nyttjas till befordran av last eller passagerare;
   d) nyttjas å resa till sjöss.
2. Denna konvention äger icke tillämpning å:
   a) fartyg med en bruttodräktighet understigande 500 registerton;
   b) träfartyg av primitiv byggnad, som »dhows» och »junks»;
   c) fartyg, som nyttjas till fiske eller i verksamhet, som står i direkt samband därmed;
   d) »estuarial craft» (flodmynningsfartyg).

Artikel 3.

Denna konvention äger tillämpning å varje ombord anställd person med undantag av:

a) befälhavaren;
b) lots, som ej tillhör besättningen;
c) läkare;
d) sjukvårdspersonal, som är anställd uteslutande för sjukvård;
e) personer, vilkas åligganden uteslutande avse lasten ombord;
f) personer, som arbeta uteslutande för egen räkning eller gottgöras allenast genom andel i vinst eller förtjänst;
g) personer, som icke gottgöras för sin tjänstgöring eller som erhålla allenast nominell lön eller hyra;
h) personer, som äro anställda ombord av annan arbetsgivare än redaren, med undantag av radiotelegrafister i tjänst hos ett radiobolag;
i) ambulerande stuveriarbetare, som icke tillhöra besättningen;
j) personer anställda å valfångstfartyg, flytande valkokerier, transportfartyg eller eljest hos valfångstexpedition eller liknande företag på villkor fastställda i särskilt med vederbörande sjöfolksorganisation slutet kollektivavtal för valfångst eller liknande företag, innehållande bestämmelser angående löner, arbetstid och andra arbetsvillkor;
k) personer, som icke tillhöra besättningen (vare sig de äro påmönstrade eller icke) men som äro anställda under fartygets uppehåll i hamn för reparation, rengöring, lastning eller lossning eller annat liknande arbete eller för avlösning, underhåll eller vakttjänst.

Artikel 4.

I denna konvention avses med:

a) »befäl»: person — annan än befälhavaren — som i sjömansrullan betecknats såsom befäl eller innehar sådan tjänsteställning, att han enligt lag, kollektivavtal eller sedvänja är att anse såsom befäl;
b) »manskap»: medlem av besättningen, med eller utan behörighetsbevis, som icke är befälhavare eller befäl;
c) »matros»: besättningsman som enligt nationell lagstiftning eller, där sådan icke givits, enligt kollektivavtal är att anse såsom kompetent att fullgöra varje åliggande, som kan ankomma på en medlem av däcksmanskapet, med undantag av arbetsförmän och specialister;
d) »grundhyra»: befäl eller manskap tillkommande kontant lön, ej inräknat övertidsersättning, premier eller andra bidrag i penningar eller in natura.

Avd. II. Hyra.

Artikel 5.

1. Grundhyran för en matros, anställd å fartyg varå denna konvention äger tillämpning, må för en kalendermånads tjänst icke understiga i det Förenade Konungariket Storbritanniens och Norrra Irlands valuta sexton pund sterling, i Amerikas förenta staters valuta sextiofyra dollar eller motsvarande värde i annat lands valuta.

2. I händelse av ändring i parivärdet å pund eller dollar, varom meddelande lämnats i »International Monetary Fund», skall

a) den enligt mom. 1 ovan fastställda minimigrundhyran, uttryckt i den valuta beträffande vilken meddelande lämnats om sådan ändring, justeras så att den bibehåller sitt värde i förhållande till den andra valutan;

b) denna justering av direktören för Internationella arbetsbyrån meddelas Internationella arbetsorganisationens medlemmar; och

c) den så justerade minimigrundhyran vara bindande för medlemsstater, som ratificerat konventionen, på samma sätt som den enligt mom. 1 fastställda hyran och för envar sådan medlemsstat gälla senast från och med ingången av andra kalendermånaden efter den månad, under vilken direktören lämnat medlemsstaterna meddelande om ändringen.

Artikel 6.

1. I fråga om fartyg, varå användes manskap som nödvändiggör anställande av ett större antal besättningsmän än som eljest skulle erfordras, skall minimigrundhyran för en matros jämkas i förhållande till den i föregående artikel stadgade minimigrundhyran.

2. Den jämkade hyran skall fastställas i enlighet med principen lika lön för lika arbete och med tillbörlig hänsyn till:

a) det extra antalet anställda, och

b) den ökning eller minskning i redarens utgifter, som förorsakas av anställandet av ifrågavarande slag av manskap.

3. Den jämkade hyran skall fastställas i kollektivavtal mellan resp. redar- och sjöfolksorganisationer eller, i avsaknad av sådant avtal och under förutsättning att konventionen ratificerats av de båda berörda länderna, av vederbörande myndighet i de ifrågavarande besättningsmännens hemland.

Artikel 7.

Därest fri kost icke tillhandahålles, skall minimigrundhyran höjas med ett belopp, som skall fastställas i kollektivavtal mellan resp. redar- och sjöfolksorganisationer eller, i avsaknad av sådant avtal, av behörig myndighet.

Artikel 8.

1. Den kurs, som skall tillämpas för bestämmande av motvärdet i annan valuta av minimigrundhyran enligt art. 5, skall vara förhållandet mellan parikurserna av denna valuta och pund i det Förenade Konungariket Storbritannien och Norra Irland eller dollar i Amerikas förenta stater.

2. I fråga om valuta tillhörande en medlemsstat av Internationella arbetsorganisationen, som är medlem av »International Monetary Fund», skall parivärdet vara det som gäller i enlighet med statuterna för »International Monetary Fund».

3. I fråga om valuta tillhörande en medlem av Internationella arbetsorganisationen, som icke är medlem av »International Monetary Fund», skall parivärdet räknas enligt den officiella växelkursen, uttryckt i guld eller i Amerikas förenta staters dollar med den vikt och renhet, som gäller den 1 juli 1944 och som tillämpas för löpande betalningar och transfereringar vid internationella transaktioner.

4. I fråga om en valuta, som icke kan regleras enligt föreskrifterna i någotdera av de två föregående momenten:

a) skall den växelkurs, som avses i denna artikel, bestämmas av vederbörande medlem av Internationella arbetsorganisationen;

b) skall medlemmen i fråga meddela sitt beslut till direktören för Internationella arbetsbyrån, vilken utan dröjsmål skall därom underrätta övriga medlemmar som ratificerat denna konvention;

c) må varje annan medlem, som ratificerat överenskommelsen inom loppet av sex månader från den dag, då direktören underrättat om beslutet, meddela direktören för Internationella arbetsbyrån, att han ogillar beslutet, varefter direktören skall därom underrätta den medlem, som fattat beslutet, samt övriga medlemmar, som ratificerat konventionen, och avgiva rapport i saken till den kommitté, som avses i art. 21;

d) skola ovanstående bestämmelser tillämpas i den händelse vederbörande medlem gör någon ändring i sitt beslut.

5. Ändring i minimigrundhyran till följd av ändring i kursen för bestämmande av motvärdet i annan valuta skall tillämpas senast från och med ingången av andra kalendermånaden efter den, under vilken det ändrade parivärdet av berörda valutor trätt i kraft.

Artikel 9.

Varje medlemsstat skall vidtaga nödiga åtgärder i syfte:

a) att genom ett system av övervakning och straffbestämmelser säkerställa att de hyror, som betalas, icke understiga vad i denna konvention stadgas; och

b) att tillförsäkra envar, som utfått lägre hyra än som i denna konvention stadgas, möjlighet att billigt och snabbt genom domstolsförfarande eller på annan väg utfå de belopp, varmed han blivit underbetalad.

Avd. III. Arbetstid.

Artikel 10.

Denna avdelning av konventionen äger icke tillämpning å:

a) främste styrman eller övermaskinist;

b) intendent (purser);

c) varje annan befälsperson, som förestår en avdelning och vilkens skeppstjänst icke är indelad i vakter;

d) person, som är anställd i intendentur- eller ekonomiavdelningen ombord och som

1) innehar sådan överordnad befattning, som må vara angiven i kollektivavtal mellan resp. redar- och sjöfolksorganisationer;

2) arbetar huvudsakligen för egen räkning; eller

3) åtnjuter ersättning uteslutande i form av kommission eller huvudsakligen genom andel i vinst eller förtjänst.

Artikel 11.

I denna avdelning av konventionen avses med:

a) »fartyg i närtrafik»: fartyg, som uteslutande användes å resor, varunder fartyget icke går längre från det land, varifrån resan anträtts, än till närbelägna hamnar i grannländerna inom geografiska gränser, som

1) tydligt angivits i nationell lagstiftning eller i kollektivavtal mellan redar- och sjöfolksorganisationer;
2) gälla enhetligt beträffande tillämpning av allt vad som stadgats i denna del av konventionen;
3) tillkännagivits av vederbörande medlemsstat vid konventionens ratificering genom en närlagd förklaring; och
4) fastställts efter samråd med övriga berörda medlemsstater;

b) »fartyg i fjärrtrafik»: fartyg, som icke är »fartyg i närtrafik»;

c) »passagerarfartyg»: fartyg med passagerarfartygscertifikat, som berättigar det att föra flera än tolv passagerare;

d) »arbetstid»: tid, varunder det åligger en sjöman att på överordnads befallning utföra arbete för fartygets eller redarens räkning.

Artikel 12.

1. Denna artikel äger tillämpning å befäl och manskap inom däcks-, maskin- och radioavdelningarna å fartyg i närtrafik.

2. Ordinarie arbetstid för befäl eller manskap må ej överstiga:

a) då fartyget är till sjöss: 24 timmar för två dygn i följd;
b) då fartyget ligger i hamn:
   1) å veckans vilodag: den tid, ej överstigande två timmar, som erfordras för vanligt rutin- och sanitetsarbete;
   2) å övriga dagar: 8 timmar, såvida ej genom kollektivavtal överenskommits om kortare arbetstid;
c) 112 timmar för en period av två veckor i följd.

3. Tid, varunder arbete utföres utöver vad som föreskrives i mom. 2 a) och b), skall anses såsom övertid, för vilken vederbörande skall vara berättigad till ersättning i enlighet med bestämmelserna i art. 17 i denna konvention.

4. Då det sammanlagda antalet arbetstimmar under två veckor i följd, med undantag av övertid, överstiger 112 timmar, skall vederbörande befäl eller manskap åtnjuta kompensation i form av fritid i hamn eller på annat sätt efter vad som må fastställas genom kollektivavtal mellan vederbörande redar- och sjöfolksorganisationer.

5. Genom nationell lagstiftning eller kollektivavtal skall för tillämpning av denna artikel fastställas när ett fartyg skall anses vara till sjöss och när det skall anses vara i hamn.

Artikel 13.

1. Denna artikel äger tillämpning å befäl och manskap inom däcks-, maskin- och radioavdelningarna å fartyg i fjärrtrafik.

2. Ordinarie arbetstid till sjöss samt å avgångs- och ankomstdagar må för befäl och manskap icke överstiga 8 timmar för dygn räknat.

3. Ordinarie arbetstid i hamn må för befäl och manskap icke överstiga:

a) å veckans vilodag: den tid, ej överstigande två timmar, som erfordras för vanligt rutin- och sanitetsarbete;
b) å övriga dagar: 8 timmar, såvida ej genom kollektivavtal överenskommits om kortare arbetstid.

4. Tid, varunder arbete utföres utöver vad som föreskrivits i föregående moment, skall betraktas såsom övertid, för vilken vederbörande skall vara berättigad till ersättning i enlighet med bestämmelserna i art. 17 i denna konvention.

5. Då det sammanlagda antalet arbetstimmar under en vecka, med undantag av övertid, överstiger 48 timmar, skall vederbörande befäl eller manskap åtnjuta kompensation i form av fritid i hamn eller på annat sätt efter vad som må fastställas genom kollektivavtal mellan berörda redar- och sjöfolksorganisationer.

6. Genom nationell lagstiftning eller kollektivavtal skall för tillämpningen av denna artikel fastställas när ett fartyg skall anses vara till sjöss och när det skall anses vara i hamn.

Artikel 14.

1. Denna artikel äger tillämpning å personer tillhörande ekonomiavdelningen.

2. Å passagerarfartyg må ordinarie arbetstid icke överstiga:

a) när fartyget är till sjöss samt å avgångs- och ankomstdagar: 10 timmar under loppet av 14 timmar i följd;

b) när fartyget ligger i hamn,

1) då passagerare finnas ombord: 10 timmar under loppet av 14 timmar i följd;

2) i andra fall,

å dagen före veckans vilodag: 5 timmar;

å veckans vilodag: för personer sysselsatta med mässtjänst 5 timmar, och för andra personer den tid, ej överstigande två timmar, som erfordras för vanligt rutin- och sanitetsarbete;

å annan dag: 8 timmar.

3. Å annat fartyg än passagerarfartyg må ordinarie arbetstid icke överstiga:

a) när fartyget är till sjöss samt å avgångs- och ankomstdagar: 9 timmar under loppet av 13 timmar i följd;

b) när fartyget ligger i hamn,

å veckans vilodag: 5 timmar;

å dagen före veckans vilodag: 6 timmar;

å annan dag: 8 timmar under loppet av 12 timmar i följd.

4. Då det sammanlagda antalet arbetstimmar under två veckor i följd överstiger 112 timmar, skall vederbörande åtnjuta kompensation i form av fritid i hamn eller på annat sätt efter vad som må fastställas genom kollektivavtal mellan berörda redar- och sjöfartsorganisationer.

5. Genom nationell lagstiftning eller kollektivavtal mellan berörda redar- och sjöfolksorganisationer må särskilda bestämmelser meddelas för reglering av arbetstiden för nattvaktmän.

Artikel 15.

1. Denna artikel äger tillämpning å befäl och manskap å fartyg i såväl när- som fjärrtrafik.

2. Frågan om fritid i hamn bör upptagas till förhandling mellan berörda redar- och sjöfolksorganisationer med den förutsättningen, att såväl befäl som manskap böra erhålla största möjliga fritid i hamn och att sådan fritid icke skall räknas som semester.

Artikel 16.

1. Vederbörande myndighet må från tillämpning av denna avdelning av konventionen undantaga befäl, som icke redan undantagits i kraft av art. 10, under följande villkor:

a) befälet i fråga skall i kraft av kollektivavtal hava rätt till anställningsvillkor, som vederbörande myndighet förklarar vara fullt likvärdiga med dem som stadgas i denna avdelning av konventionen;

b) kollektivavtalet skall första gången hava ingåtts före den 30 juni 1946, varjämte avtalet i dess ursprungliga eller i förnyat skick fortfarande skall vara i kraft.

2. Medlemsstat, som begagnar sig av föreskrifterna i mom. 1, skall tillhandahålla direktören för Internationella arbetsbyrån en fullständig redogörelse för varje ifrågakommande kollektivavtal, och direktören skall förelägga den i art. 21 omnämnda kommittén en sammanfattning av sålunda erhållna upplysningar.

3. Nämnda kommitté skall undersöka, huruvida för densamma anmälda kollektivavtal innehålla anställningsvillkor, som äro fullt likvärdiga med dem som stadgas i denna avdelning av konventionen. Medlemsstat, som ratificerar konventionen, förbinder sig att skänka vederbörligt beaktande åt varje anmärkning eller förslag, som kommittén må göra angående ifrågavarande avtal samt delgiva de redar- och befälsorganisationer, som äro parter i dylika avtal, varje sådan anmärkning eller förslag.

Artikel 17.

1. Grunderna för beräkning av övertidsersättningens storlek skola fastställas genom nationell lagstiftning eller genom kollektivavtal; dock må ersättningen i intet fall understiga 125 procent av månadslönen för timme räknat.

2. I stället för penningersättning må genom kollektivavtal överenskommas om kompensation i form av motsvarande ledighet med rätt att lämna fartyget eller i annan form.

Artikel 18.

1. Övertidsarbete må ej förekomma regelbundet.

2. Tid, som åtgår för arbete som nedan sägs, skall vid tillämpning av vad i denna avdelning av konventionen stadgas varken inräknas i den ordinarie arbetstiden eller anses som övertidsarbete, nämligen:

a) arbete, som befälhavaren finner vara nödvändigt och trängande för fartygets, lastens eller de ombordvarandes säkerhet;

b) arbete, som befälhavaren påfordrar för lämnande av hjälp åt andra fartyg eller personer i nöd;

c) mönstringar samt brand-, livbåts- och liknande övningar av det slag, som föreskrives av den internationella konventionen för betryggande av säkerheten för människoliv till sjöss, sådan den vid ifrågakommande tillfälle lyder;

d) extraarbete, som erfordras för tull-, karantän- eller hälsovårdsformaliteter;

e) sedvanligt och nödvändigt arbete, som utföres av befälet för fastställande av fartygets position samt för utförande av meteorologiska observationer;

f) extra tid, som åtgår för sedvanlig vaktavlösning.

3. Intet i denna konvention skall anses inkräkta på befälhavarens rätt och plikt att fordra eller på befälets eller manskapets skyldighet att utföra sådant arbete, som befälhavaren finner vara nödvändigt för fartygets säkra och effektiva drift.

Artikel 19.

1. Person under 16 år må ej användas till arbete nattetid.
2. Med uttrycket »nattetid» förstås i denna artikel en sammanhängande tidrymd av minst nio timmar, vilken börjar före och slutar efter midnatt i enlighet med föreskrift i nationell lagstiftning eller kollektivavtal.

Avd. IV. Bemanning.

Artikel 20.

1. Varje fartyg, varå denna konvention äger tillämpning, skall vara bemannat på ett sätt som med hänsyn till besättningens antal och duglighet är ägnat att:
   a) tillgodose säkerheten för människoliv till sjöss;
   b) möjliggöra tillämpning av föreskrifterna i avd. III av denna konvention; och
   c) förhindra överansträngning av besättningen samt undvika eller i möjligaste mån begränsa övertidsarbete.
2. Varje medlemsstat förbinder sig att upprätta eller övertyga sig om förefintligheten av ett effektivt system för undersökning och biläggande av klagomål eller tvist angående ett fartygs bemanning.
3. Representanter för redarnas och sjömännens organisationer skola, med eller utan andra personers eller myndigheters medverkan, gemensamt medverka vid tillämpningen av sagda system.

Avd. V. Konventionens tillämpning.

Artikel 21.

1. Denna konvention må bringas i tillämpning genom a) lagstiftning; b) kollektivavtal mellan redare och sjömän (utom i fråga om art. 20 mom. 2); eller c) en kombination av lagstiftning och kollektivavtal mellan redare och sjömän.

Med de undantag, som äro stadgade i denna konvention, skola föreskrifterna i densamma tillämpas å varje fartyg, som är registrerat i den ratificerande medlemsstatens territorium, och å varje person, som är anställd å sådant fartyg.

2. Där bestämmelse i denna konvention bragts i tillämpning genom kollektivavtal i enlighet med mom. 1 i denna artikel, skall vederbörande medlemsstat icke vara pliktig vidtaga åtgärder, som avses i art. 9 i denna konvention, i fråga om sådana föreskrifter i konventionen, som fastställts genom kollektivavtal.
3. Varje medlemsstat, som ratificerar denna konvention, skall tillställa direktören för Internationella arbetsbyråns uppgifter om vidtagna åtgärder för konventionens tillämpning samt om de särskilda bestämmelser i kollektivavtal, varigenom någon av konventionens föreskrifter uppfylles och som är i kraft vid den tidpunkt, då medlemsstaten ratificerar konventionen.
4. Varje medlemsstat, som ratificerar denna konvention, förbinder sig att genom en trepartsdelegation deltaga i en kommitté avsedd att tillsättas för

prövning av de åtgärder, som vidtagits för konventionens tillämpning; i kommittén skola ingå representanter för regeringar samt redar- och sjöfolksorganisationer ävensom, i egenskap av rådgivare, representanter för Internationella arbetsbyråns paritetiska sjöfartskommission.

5. Direktören skall förelägga nämnda kommitté ett sammandrag av de uppgifter han mottagit i enlighet med mom. 3 ovan.

6. Kommittén skall överväga, huruvida de kollektivavtal som föreläggas densamma stå i överensstämmelse med konventionens föreskrifter. Varje medlemsstat, som ratificerar konventionen, förbinder sig att beakta varje anmärkning eller förslag av kommittén rörande tillämpningen av konventionen ävensom att delgiva de redar- och sjöfolksorganisationer, som äro parter i något i mom. 1 omnämnt kollektivavtal, varje anmärkning eller förslag av kommittén rörande förverkligandet av konventionens bestämmelser genom dylikt avtal.

Artikel 22.

1. Varje medlemsstat, som ratificerar denna konvention, skall svara för att bestämmelserna tillämpas å fartyg, som äro registrerade i dess territorium, samt skall, utom i fall konventionen bringas i tillämpning genom kollektivavtal, vidmakthålla en lagstiftning, som

a) reglerar redarens respektive befälhavarens ansvar för nämnda tillämpning;

b) föreskriver lämpliga straff för brott däremot;

c) föranstaltar om ändamålsenlig offentlig tillsyn å tillämpningen av konventionens avd. IV;

d) för tillämpning av avd. III i konventionen stadgar förande av journal över arbetstid, ersättning för övertidsarbete och annan överskjutande arbetstid;

e) tillförsäkrar sjömännen samma medel för utfående av dem tillkommande ersättning för övertid och annan överskjutande arbetstid som de hava för utfående av innestående hyra.

2. Vederbörande redar- och sjöfolksorganisationer skola, i den mån så är rimligt och möjligt, rådfrågas vid utformningen av lagstiftning, som erfordras för konventionens tillämpning.

Artikel 23.

För åvägabringande av ömsesidigt bistånd i och för tillämpning av denna konvention åtager sig varje medlemsstat, som ratificerar konventionen, att anbefalla samtliga vederbörande hamnmyndigheter inom dess område att underrätta envar annan ratificerande medlemsstats konsul eller annan behörig myndighet om fall, då det kommer till förenämnda myndighets kännedom att bestämmelserna i denna konvention icke iakttagas å ett fartyg, som är registrerat i den andra medlemsstatens territorium.

Avd. VI. Slutbestämmelser.

Artikel 24.

I hänseenden, varom sägs i artikel 28 i Arbetstids- och bemannings-(sjöfarts-)konventionen, 1936, skall denna konvention anses såsom innebärande revision av den förstnämnda konventionen.

Artikel 25.

De officiella ratifikationerna av denna konvention skola delgivas Internationella arbetsbyråns direktör och registreras av honom.

Artikel 26.

1. Denna konvention är bindande allenast för de medlemmar av Internationella arbetsorganisationen, vilkas ratifikationer registrerats av direktören.

2. Den skall träda i kraft sex månader efter den dag följande villkor hava uppfyllts:

a) att ratifikationer registrerats för nio av följande medlemsstater: Amerikas förenta stater, Argentina, Australien, Belgien, Brasilien, Canada, Chile, Kina, Danmark, Finland, Frankrike, Storbritannien och Norra Irland, Grekland, Indien, Irland, Italien, Nederländerna, Norge, Polen, Portugal, Sverige, Turkiet och Jugoslavien;

b) att minst fem medlemsstater, vilkas ratifikationer registrerats, å registreringsdagen var för sig hava en handelsflotta om minst en million bruttoregisterton;

c) att den samlade handelsflottan, som vid tiden för registreringen tillhör de medlemsstater, för vilka ratifikationer registrerats, uppgår till minst femton millioner bruttoregisterton.

3. Bestämmelserna i föregående mom. hava tillkommit för att underlätta och främja medlemsstaternas snara ratificering av konventionen.

4. Efter det konventionen en gång trätt i kraft, skall den träda i kraft för varje enskild medlemsstat sex månader efter den dag, då dess ratifikation registrerats.

Artikel 27—32.

(Dessa artiklar, vilka äro av samma lydelse som art. 16—21 i konventionen (nr 68) angående kosthåll och utspisning för fartygsbesättningar, hava här uteslutits.)