Nr 207.

Kungl. Maj:ts proposition till riksdagen med anhållan om riksdagens yttrande angående vissa av Internationella arbetsorganisationens allmänna konferens år 1949 vid dess trettioandra sammanträde fattade beslut i sjöfartssociala frågor; given Stockholms slott den 10 mars 1950.

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 Internationella arbetsorganisationens allmänna konferens år 1949 vid dess trettioandra sammanträde fattade beslut i sjöfartssociala frågor.

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

GUSTAF ADOLF.

John Ericsson.

Sammanfattning.

I propositionen hemställes om riksdagens yttrande angående de av Internationella arbetsorganisationens allmänna konferens år 1949 antagna konventionerna (nr 91) angående semester med bibehållen hyra för sjömän, (nr 92) angående besättningens bostäder å fartyg samt (nr 93) angående hyror, arbetstid och bemanning å fartyg. Konventionerna, vilka betecknas såsom reviderade konventioner, ersätta motsvarande vid arbetsorganisationens sjätte sjöfartskonferens år 1946 i Seattle antagna konventioner med samma benämningar (nr 72, 75 respektive 76). Sistnämnda konventioner behandlades i propositionen nr 321 till 1947 års riksdag (skr. nr 477) samt konventionen (nr 76) angående hyror, arbetstid och bemanning å fartyg dessutom i propositionen nr 265 till 1948 års riksdag (r. skr. nr 441). I nu förevarande proposition förordas — liksom var fallet i propositionen nr 321 — att ratificering sker av konventionen angående besättningens bostäder å

fartyg. Med hänsyn till att konventionen angående semester med bibehållen hyra för sjömän, till skillnad från svensk semesterlagstiftning, stadgar olika lång semester för skilda kategorier arbetstagare föreslås, att konventionen för närvarande icke ratificeras. På grund av att konventionen angående hyror, arbetstid och bemanning å fartyg innehåller från svensk lagstiftning avvikande regler om minderårigas användning till arbete nattetid samt upptager bestämmelser om viss minimilön för matroser förordas vidare, att ej heller denna konvention för närvarande ratificeras.

Utdrag av protokollet över handelsärenden, hållet inför Hans Kungl. Höghet Kronprinsen-Regenten i statsrådet å Stockholms slott den 10 mars 1950.

Närvarande:

Statsministern ERLANDER, statsråden SKÖLD, QUENSEL, DANIELSON, VOUGT, ZETTERBERG, NILSSON, STRÄNG, ERICSSON, MOSSBERG, ANDERSSON, LINGMAN.

Efter gemensam beredning med t. f. chefen för utrikesdepartementet, statsrådet Quensel, och t. f. chefen för socialdepartementet, statsrådet Danielson, anför chefen för handelsdepartementet, statsrådet Ericsson, 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 prövat frågor rörande sjöfolkets arbetsförhållanden. Sålunda ha tidigare hållits sex sammanträden, vilka behandlat uteslutande dylika frågor, s. k. sjöfartskonferenser, nämligen dels i Genua år 1920, dels i Genève åren 1926 och 1929 samt — två gånger — år 1936, dels ock i Seattle år 1946. För upplysning om de år 1936 hållna konferenserna — den fjärde och femte — torde få hänvisas till propositionerna 1937: 184 samt 1938: 223 och 239. I sistnämnda proposition lämnas jämväl hänvisningar till uppgifter beträffande den första, andra och tredje sjöfartskonferensen. Vad angår konferensen i Seattle torde få hänvisas till propositionen 1947: 321. Närmare upplysningar om Internationella arbetsorganisationen ha lämnats i propositionerna 1921: 361 och 1947: 111.

Genom förenämnda proposition 1947: 321 anhöll Kungl. Maj:t om riksdagens yttrande angående bl. a. följande vid konferensen i Seattle år 1946 antagna konventioner, nämligen konventionen (nr 72) angående semester med bibehållen hyra för sjömän, konventionen (nr 75) angående besättningens bostäder å fartyg samt konventionen (nr 76) angående hyror, arbetstid och bemanning å fartyg.

I anledning av propositionen gav riksdagen (skr. nr 477) sitt samtycke till att konventionen nr 75 ratificerades för Sveriges del, varjämte riksdagen förklarade sig anse, att med avgörandet av frågan om ratificering av konventionerna nr 72 och 76 borde tills vidare anstå. I det fortsatta lagstiftningsarbetet på området borde emellertid enligt riksdagens mening eftersträvas, att även dessa konventioner så småningom skulle kunna ratificeras.

Den 19 september 1947 ratificerade Kungl. Maj:t konventionen nr 75. Såvitt kunnat utrönas har denna konvention ratificerats jämväl av Bulgarien, Finland, Frankrike och Norge. De båda övriga konventionerna ha

ratificerats, konventionen nr 72 av Bulgarien, Finland och Frankrike samt konventionen nr 76 endast av Australien.

Vid möte i december 1947 antog Internationella arbetsbyråns paritetiska sjöfartskommission, som består av tolv representanter för redarna och lika många representanter för de ombordanställda, en resolution, vari kommissionen — med beklagande av den ringa framgång som dittills försports i fråga om ratificering av de i Seattle antagna konventionerna — föreslog arbetsbyråns styrelse att anmoda medlemsstaternas regeringar att närmare redogöra för de svårigheter, som hindrade ratificering av konventionerna, ävensom att hänskjuta regeringarnas svar till ett trepartsmöte mellan representanter för dels redarna, dels de ombordanställda och dels regeringarna i sjöfartsidkande länder. Vid mötet skulle övervägas vad som kunde göras för att underlätta och påskynda ratificeringen. Förslaget godkändes av arbetsbyråns styrelse. Sedan begärda upplysningar ingått från tjugoåtta stater, däribland Sverige, kom ifrågavarande trepartsmöte till stånd i den formen, att en subkommitté till paritetiska sjöfartskommissionen sammanträdde i Genève under tiden 29 november—3 december 1948. Kommittén bestod av kommissionens ledamöter samt regeringsrepresentanter från nitton sjöfartsidkande länder, däribland Sverige.[1] Subkommittén antog en resolution, vari resultatet av kommitténs arbete redovisades. I fråga om bl. a. konventionerna nr 72, 75 och 76 föreslogos därvid vissa ändringar.

Ehuru sjöfartsfrågor i regel icke upptagas vid allmänna arbetskonferenser, lät arbetsbyråns styrelse uppföra berörda ändringsfrågor på dagordningen vid Internationella arbetskonferensens trettioandra sammanträde, vilket hölls i Genève under tiden 8 juni—2 juli 1949. Konferensen beslöt bl. a. att ändra konventionerna nr 72, 75 och 76 i huvudsaklig överensstämmelse med subkommitténs anvisningar och arbetsbyråns på grundval därav utarbetade förslag. De reviderade konventionerna antogos i sin helhet på nytt och erhöllo därvid numren 91 (konventionen om semester), 92 (konventionen om besättningens bostäder) och 93 (konventionen om hyror, arbetstid och bemanning).

För kännedom om de ytterligare frågor, som behandlades vid sammanträdet, torde få hänvisas till propositionen nr 188, som den 17 februari 1950 anmälts av chefen för socialdepartementet.

Det må framhållas, att enligt arbetsorganisationens stadga envar medlemsstat skall 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 trettioandra sammanträde fattade besluten underställas den nu församlade riksdagen.

Översättningar av originaltexterna till konventionerna nr 91, 92 och 93 torde såsom bilagor (Bilaga A—C) få fogas till statsrådsprotokollet.

---

[1] Sveriges representanter voro dåvarande chefen för socialdepartementets rättsavdelning numera borgmästaren L. G. Ohlsson och kommerserådet G. Böös.

Yttranden över konventionerna ha avgivits av 1946 års sjömanskommitté, kommerskollegium samt delegationen för det internationella socialpolitiska samarbetet. Kommerskollegium har beträffande konventionen nr 93 inhämtat utlåtanden från Sveriges redareförening, Sveriges fartygsbefälsförening, Svenska maskinbefälsförbundet och Svenska sjöfolksförbundet. Dessa organisationer, vilka äro representerade i sjömanskommittén, ha förklarat sig icke påkalla att bliva hörda beträffande konventionerna nr 91 och 92.

I det följande skall lämnas en redogörelse för det huvudsakliga innehållet i Seattlekonventionerna nr 72, 75 och 76 samt för de reviderade Genèvekonventionerna nr 91, 92 och 93 ävensom för gällande svenska bestämmelser på de områden, som beröras av konventionerna.

Konventionen nr 91 angående semester med bibehållen hyra för sjömän.

Enligt *Seattlekonventionen nr 72* skall semester utgå efter tolv månaders oavbruten tjänst, i fråga om befäl och radiotelegrafister med minst 18 arbetsdagar om året samt beträffande annan sjöman med minst 12 arbetsdagar. Under semester skall sjöman uppbära sin vanliga hyra, vilken skall omfatta skälig kostersättning (art. 5). Vidare föreskrives, att konventionen icke skall inverka på lag, skiljedom, sedvänja eller avtal, som tillförsäkrar sjömannen förmånligare villkor än konventionen (art. 9). Konventionen innehåller vidare en ratifikationsklausul (art. 10), som medgiver ratifikation på grundval av icke blott lagstiftning utan även kollektivavtal eller en kombination av lagstiftning och kollektivavtal.

Med stöd av den gällande svenska lagen den 29 juni 1945 om semester kan en arbetstagare i regel icke påfordra semester under längre tid än 12 arbetsdagar. Av lagens bestämmelser framgår att en sjöman under semester skall uppbära full lön samt kostpengar.

Såsom inledningsvis angivits beslöts i anledning av propositionen 1947: 321, att konventionen nr 72 tills vidare icke skulle ratificeras. Orsaken var, att konventionens bestämmelse om längre semester för befäl än för manskap strider mot den grundläggande principen i vår semesterlagstiftning att icke göra åtskillnad mellan olika grupper av arbetstagare.

Genèvekonventionen nr 91 avviker allenast i ett avseende från Seattlekonventionen nr 72. Föreskriften i artikel 5 att hyran skall omfatta skälig kostersättning har ersatts av en bestämmelse, att hyran må omfatta sådan ersättning. Ändringen innebär således, att kostersättning icke nödvändigt måste ingå i semesterlönen. Syftet med ändringen var att underlätta ratifikation av konventionen för de medlemsstater, där kostersättning icke är ovillkorlig. Ändringen saknar betydelse ur svensk synpunkt, enär en sjöman — såsom förut antytts — jämlikt lagen om semester är tillförsäkrad kostersättning under semester och alltså blir förmånligare ställd än enligt konventionen.

Yttranden.

Sjömanskommittén erinrar bl. a. att kommittén i yttrande över Seattlekonventionen nr 72 anfört, att konventionens föreskrifter om olika förmåner för befäl och manskap icke överensstämde med den svenska lagstiftningen, och att det knappast kunde ifrågakomma att övergiva den svenska lagens princip att bereda en minimiförmån lika för alla kategorier enbart för att möjliggöra ratificering av konventionen, men att i stället möjligheten att ratificera på grundval av en kombination av lagstiftning och kollektivavtal borde anlitas, då förutsättningarna därför förelåge. Med åberopande av vad kommittén sålunda anfört i anslutning till konventionen nr 72 föreslår kommittén, att med ställningstagande till konventionen nr 91 måtte anstå till dess det kan konstateras att tillämpningen av dess föreskrifter i vårt land blivit säkerställd genom en förening av lagbestämmelser och föreskrifter i kollektivavtal mellan vederbörande organisationer. Ett sådant anstånd synes kommittén motiverat även med hänsyn till en inom arbetstidsutredningen pågående undersökning rörande förlängning av den i allmänna semesterlagen stadgade semestern från 12 dagar till att avse en ledighet om tre veckor.

Kommerskollegium påpekar, att med hänsyn till bestämmelsen i konventionens artikel 9 den i konventionen vidtagna ändringen angående kostersättningen torde sakna praktisk betydelse för Sveriges vidkommande. Vid sådant förhållande lärer, anför kollegium, frågan om svensk ratificering icke genom ändringen ha kommit i annat läge än då konventionen nr 72 anmäldes för riksdagen. Kollegium förordar, att frågan om ratifikation får anstå tills pågående utredning om treveckorssemestern slutförts och statsmakterna tagit ställning till detta spörsmål.

Socialpolitiska delegationen ansluter sig till kommerskollegii uppfattning, att konventionen nr 91 tills vidare icke bör ratificeras av Sverige.

Departementschefen.

Genèvekonventionen nr 91 avviker från Seattlekonventionen nr 72 endast såtillvida, att enligt förstnämnda konvention rätten till kostersättning under semester icke är ovillkorlig. Eftersom den svenska semesterlagen tillförsäkrar sjömannen förmånligare villkor i detta hänseende, kan, såsom kommerskollegium framhållit, ändringen icke medföra att ratificeringsfrågan nu kommer i annat läge än då Seattlekonventionen anmäldes för 1947 års riksdag.

Anledningen till att frågan om ratificering av Seattlekonventionen ställdes på framtiden var den, att konventionens bestämmelser icke överensstämma med en grundläggande princip i vår semesterlagstiftning. Konventionen stadgar nämligen längre semester för befäl än manskap, medan den svenska semesterlagstiftningen tager avstånd från en sådan kategoriklyvning. Såsom framgår av vad förut nämnts föreligger angivna skillnad även mellan Genèvekonventionen och den svenska semesterlagstiftningen. Under senare tid har

emellertid från skilda håll krävts att den i lag föreskrivna semestern om 12 dagar skall förlängas till att avse en ledighet om tre veckor. Detta spörsmål undersökes för närvarande av arbetstidsutredningen. Jag ansluter mig till den i samtliga yttranden över konventionen uttalade uppfattningen, att med ställningstagandet till ratifikationsfrågan bör anstå tills spörsmålet om treveckorssemestern avgjorts. Det må framhållas, att därest statsmakterna framdeles skulle besluta en lagändring, varigenom alla arbetstagare tillförsäkrades en årlig semester under minst 18 arbetsdagar, hinder för ratificering från svensk sida icke synes föreligga. Visserligen skulle den principiella skillnaden mellan konventionen och den svenska semesterlagen komma att kvarstå, men eftersom ingen svensk sjöman efter en sådan lagändring skulle få kortare semester än någon med konventionen avsedd sjöman, förlorar denna skillnad sin betydelse ur svensk synpunkt.

Konventionen nr 92 angående besättningens bostäder å fartyg.

Seattlekonventionen nr 75 gäller — med vissa närmare angivna undantag — maskindrivna handelsfartyg med en bruttodräktighet av 500 registerton eller däröver (art. 1). Närmare bestämmelser om beskaffenheten av besättningens bostäder återfinnas i Avd. III (art. 6—15). Sålunda innehåller artikel 7 föreskrifter om ventilation och artikel 10 utförliga bestämmelser om sovrum för personalen ombord och om antalet sovplatser i sådant rum. Existerande fartyg äro i princip 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 fartyget 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.

Såsom inledningsvis omnämnts har konventionen nr 75, efter riksdagens hörande, den 19 september 1947 ratificerats.

Genèvekonventionen nr 92 skiljer sig i en del avseenden från Seattlekonventionen nr 75. Avvikelserna äro emellertid för Sveriges del icke av större betydelse. Till artikel 1 har fogats en bestämmelse av innehåll, att under vissa förutsättningar avvikelser må göras från föreskrifterna i konventionens Avd. III angående beskaffenheten av besättningens bostäder. Förhållandena å fartyg få dock i det stora hela icke bli mindre gynnsamma än vid full tillämpning av konventionen. I artikel 7 har en mindre ändring gjorts i bestämmelserna om ventilationen å fartyg, som trafikera tropiska farvatten m. m. I fråga om antalet sovplatser för manskapet i ett och samma sovrum å passagerarefartyg må numera enligt artikel 10 intill tio meniga sjömän — även om de ej tillhöra ekonomipersonalen — inhysas i ett sovrum i stället för tidigare högst fyra meniga. I samma artikel har även en mindre ändring

angående anbringandet av sovplatser vidtagits. Slutligen har till artikel 18 lagts en bestämmelse att fartyg, som efter konventionens ikraftträdande överföres till en konventionsstat från ett till konventionen ej anslutet land, skall kunna behandlas på samma sätt som ett fartyg, vilket är under byggnad eller ombyggnad då konventionen träder i kraft.

Gällande svenska bestämmelser i ämnet återfinnas i kungörelsen den 30 juni 1943 angående bostäder m. m. å fartyg för ombord anställda.

Yttranden.

Sjömanskommittén framhåller, att den reviderade Genèvekonventionen nr 92 icke företer några större avvikelser från den av Sverige redan ratificerade Seattlekonventionen nr 75 eller innehåller strängare bestämmelser som skulle försvåra dess tillämpning å svenska fartyg. Kommittén förordar därför, att konventionen nr 92 ratificeras.

Jämväl *kommerskollegium* och *socialpolitiska delegationen* anse att, enär konventionen nr 92 icke innehåller något som skulle kunna utgöra hinder för en svensk anslutning, konventionen bör ratificeras för Sveriges del.

Departementschefen.

På de i yttrandena anförda skälen förordar jag, att Genèvekonventionen nr 92 ratificeras.

Konventionen nr 93 angående hyror, arbetstid och bemanning å fartyg.

Seattlekonventionen nr 76 gäller maskindrivna handelsfartyg i allmän eller enskild ägo med en bruttodräktighet om 500 registerton eller däröver.

I fråga om hyror (avd. II) fastställer konventionen nr 76 såsom grundhyra för en matros för månad räknat ett belopp av minst 16 pund sterling[1] eller 64 USA-dollar eller motsvarande värde i annat lands valuta. I anslutning härtill meddelas föreskrifter beträffande beräkning av grundhyra i vissa särskilda fall samt beträffande kursrelationerna mellan olika valutor och förfaringssätt vid ändringar i växelkurserna m. m.

Vad angår arbetstiden ombord (avd. III) skiljer konventionen på »fartyg i närtrafik» och på »fartyg i fjärrtrafik». Till förstnämnda grupp hänföres fartyg, som uteslutande användes å resor, under vilka fartyget icke går längre från det land, varifrån resan anträtts, än till närbelägna hamnar i grannländerna inom geografiska gränser, som av vederbörande medlemsstat angivits i lag eller kollektivavtal. Under begreppet »fartyg i fjärrtrafik» falla alla andra fartyg. Beträffande befäl och manskap inom däcks-, maskin- och radioavdelningarna må den ordinarie arbetstiden icke överstiga, å fartyg i fjärrtrafik 8 timmar om dygnet samt å fartyg i närtrafik 24 timmar för två dygn i följd eller 112 timmar för en period av två veckor i följd. I fråga om

[1] Numera efter devalveringen 22 pund 17 shilling.

personal tillhörande ekonomiavdelningen finnas särskilda bestämmelser. Enligt dessa kan den ordinarie arbetstiden utgöra 10 timmar om dygnet. För personalen å de olika avdelningarna gälla särskilda föreskrifter, då fartyg ligger i hamn. Personalen blir då i regel förmånligare ställd än när fartyget är till sjöss. Därest den ordinarie arbetstiden överstiger 48 timmar i veckan eller i vissa fall 112 timmar för två veckor i följd, skall kompensation lämnas i form av fritid i hamn eller på annat sätt. För övertidsarbete utgår särskild ersättning. Konventionen stadgar emellertid, att övertidsarbete icke må förekomma regelbundet (art. 18). Konventionen förbjuder, att person under 16 år användes till arbete nattetid (art. 19). Med nattetid förstås en sammanhängande tidrymd av minst nio timmar, vilken börjar före och slutar efter midnatt.

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 överstidsarbete. För handläggning av frågor rörande fartygs bemanning kräver konventionen att en särskild organisation upprättas, i vilken representanter för redarna och sjömännen skola medverka.

Slutligen stadgar konventionen, att den må bringas i tillämpning genom lagstiftning, kollektivavtal, eller en kombination av lagstiftning och kollektivavtal, ävensom att konventionens föreskrifter skola tillämpas å varje fartyg, som är registrerat i ratificerande medlemsstat, och å varje person, som är anställd å sådant fartyg. Uppsägning av konventionen kan icke ske förrän tio år förflutit från det konventionen trätt i kraft.

Frågan om ratificering av konventionen nr 76 förelades såsom inledningsvis angivits 1947 års riksdag (prop. nr 321). I propositionen redovisas yttranden av sjömanskommittén, kommerskollegium och socialpolitiska delegationen. Vid anmälan av ärendet i statsrådet anförde min företrädare i ämbetet att, enär de i konventionen berörda frågorna vore föremål för utredning av sjömanskommittén, konventionen icke för det dåvarande borde ratificeras. Då det framstode såsom önskvärt att skapa förutsättningar för ratifikation vid en senare tidpunkt, vore det dock angeläget, att de i konventionen uttryckta principerna beaktades vid det fortsatta utredningsarbetet, i den utsträckning så kunde befinnas möjligt och lämpligt. I anslutning till detta uttalande yttrade riksdagen, såsom jämväl tidigare omnämnts, att riksdagen ansåge, att med avgörandet av frågan om ratificering tills vidare borde anstå, men att i det fortsatta lagstiftningsarbetet borde eftersträvas att konventionen så småningom skulle kunna ratificeras (r. skr. nr 477).

Frågan om ratificering av konventionen nr 76 dryftades därefter vid en nordisk konferens i Oslo hösten 1947. Därvid framhölls från olika håll, att konventionen icke innehåller någon övergångs- eller dispensbestämmelse, som medger att hänsyn tages till eventuell bemanningsbrist eller till de tek-

niska svårigheter som kunna föreligga för ombyggnad av fartygen. Likaså framhölls det betänkliga däri, att konventionen stadgar ovillkorligt förbud mot regelbundet övertidsarbete. Konventionens ratifikationsbestämmelser ansågos ej tillfredsställande, och vidare ifrågasattes, huruvida man vid ratificering kunde undgå att lagstifta beträffande lönerna.

I betänkande den 2 februari 1948 med förslag till ny sjöarbetstidslag (SOU 1948: 16) yttrade sig sjömanskommittén ånyo över konventionen nr 76. Kommittén förklarade, att kommittén i första hand eftersträvat att utforma en svensk sjöarbetstidslag, som kunde möjliggöra en ratificering av konventionen, men att kommittén av skäl som anförts vid Oslokonferensen icke funnit möjligt att helt godtaga konventionens bestämmelser. Kommittén uttalade därför som sin uppfattning, att svensk lagstiftning för det dåvarande icke kunde bringas i överensstämmelse med konventionen. Med hänsyn därtill avstyrkte kommittén, att Sverige ratificerade konventionen. — Kommerskollegium och Landsorganisationen avstyrkte i yttranden över betänkandet på de av kommittén angivna grunderna, att konventionen ratificerades. Socialpolitiska delegationen förklarade att, eftersom de av sjömanskommittén åberopade hindren mot en anpassning av den svenska lagstiftningen till konventionens bestämmelser syntes delegationen avgörande, delegationen icke ville göra gällande en från kommittén avvikande uppfattning i förevarande avseende.

I den till 1948 års riksdag framlagda propositionen nr 265, vari förslaget till nu gällande sjöarbetstidslag behandlades, anförde min företrädare i ämbetet beträffande konventionen nr 76, att den i vissa stycken hade sådant innehåll att den icke borde ratificeras i oförändrat skick. Härvid vore enligt departementschefen särskilt att märka, att konventionen saknade övergångsbestämmelser, som kunde medgiva lättnader för redan existerande fartyg, samt att den upptoge ett undantagslöst förbud mot regelbundet övertidsarbete. Departementschefen ansåg därför, att konventionen för det dåvarande icke borde ratificeras, men att det å andra sidan icke vore skäl att taga slutgiltig ställning till ratifikationsspörsmålet, eftersom frågan om en revision av konventionen upptagits av Internationella arbetsbyrån. Beträffande förslaget till ny sjöarbetstidslag, vilket upptog såväl en allmän dispensbestämmelse som en övergångsbestämmelse för existerande fartyg, framhöll departementschefen, bl. a., att de internationella konkurrensförhållandena inom sjöfarten samt den inrikes sjöfartens särskilda arbetsvillkor gjorde det nödvändigt att vid en revision av då gällande sjöarbetstidslag gå fram med försiktighet, så att icke sjöfartsnäringen tillfogades skador, som kunde få menliga återverkningar för folkhushållet i dess helhet och för sjömansyrkets utövare.

I utlåtandet (nr 54) över propositionen anförde andra lagutskottet bl. a. följande.

Utskottet vill understryka vad departementschefen anfört rörande vikten att gå till väga med försiktighet och vill särskilt i fråga om förslaget

till ny sjöarbetstidslag framhålla, att såväl övergångsstadgandets som den allmänna dispensklausulens möjligheter att åvägabringa en anpassning gradvis till de nya reglerna böra utnyttjas med skälig hänsyn till angelägenheten av att icke redan existerande fartyg belastas utöver vad som är ekonomiskt försvarligt, varjämte vederbörligt beaktande bör skänkas de speciella förhållanden, under vilka verksamheten bedrives inom vissa sjöfartsgrenar. — Vad Seattlekonventionen angår vill utskottet, ehuru frågan om dess antagande icke nu är aktuell, i detta sammanhang framhålla, att svensk ratificering av densamma icke bör ske utan tillfredsställande garantier för en mera allmän tillämpning därav bland de ur svensk synpunkt viktigare konkurrentnationerna. Utskottet har därvid särskilt haft i sikte betydelsen av att vårt land icke avhänder sig sin handlingsfrihet med avseende å dispensförfarandet, innan tillräcklig säkerhet vunnits för internationellt enhetlig tillämpning av konventionsreglerna. Utskottet finner det också helt naturligt att frågan om Sveriges anslutning till konventionen anstår i avvaktan på en beramad revision av dess bestämmelser.

Vad utskottet sålunda anfört föranledde icke något uttalande från riksdagens sida.

Såsom inledningsvis berörts anmodade Internationella arbetsbyråns styrelse medlemsstaternas regeringar att närmare redogöra för de svårigheter, som hindrade en ratificering av de i Seattle antagna konventionerna. Från svenskt håll lämnades en sådan redogörelse i skrivelse den 10 juni 1948. I skrivelsen anfördes beträffande konventionen nr 76, att för Sveriges del svårigheten att ratificera densamma berodde på att konventionen förbjöd regelbundet övertidsarbete och saknade övergångsbestämmelser för redan existerande fartyg. Med tanke på den ur svensk synpunkt viktiga frågan rörande lagstiftning om minimihyran framhölls därjämte, att innebörden av ratifikation på grundval av kollektivavtal i sådana fall, då avtalen icke täckte samtliga fartyg respektive alla anställda personer, vore oklar. Beträffande hyrorna framhölls vidare, att det för Sveriges del vore önskvärt att konventionen ändrades därhän att den bleve tillämplig endast å den internationella sjöfarten. Såsom skäl härför anfördes att, enär matroshyran i konventionen vore bestämd i pund eller dollar, varje större förändring i växelkursen skulle medföra stora svårigheter för den nationella kustfarten, som vore särskilt utsatt för konkurrens från andra transportmedel.

Den reviderade *Genèvekonventionen nr 93* uppvisar i förhållande till Seattlekonventionen nr 76, förutom vissa redaktionella ändringar, endast två jämkningar av saklig betydelse. Sålunda har det ovillkorliga förbudet mot regelbundet övertidsarbete borttagits. Konventionen nr 93 innehåller i stället en bestämmelse, att regelbundet övertidsarbete skall undvikas, när så är möjligt. Vidare har den tid, efter vilken uppsägning av konventionen tidigast kan ske, ändrats från tio till fem år från den dag då konventionen träder i kraft.

Genèvekonventionens bestämmelser om hyror sakna motsvarighet inom svensk lagstiftning. Parterna å arbetsmarknaden ha full frihet att avtala i lönefrågor. Lönerna regleras vanligen genom kollektivavtal. Enligt upp-

gift av kommerskollegium överstiger f. n. matroslönen jämlikt svenska kollektivavtal den i konventionen angivna minimilönen med omkring 25 procent. Det kan anmärkas, att enligt uppgift från Svenska sjöfolksförbundet å fartyg med en bruttodräktighet av 500 registerton eller däröver f. n. icke torde finnas någon matros, som icke är ansluten till kollektivavtal.

Vad angår arbetstiden ombord återfinnas bestämmelser härom i sjöarbetstidslagen, vilken trädde i kraft den 1 januari 1949. Denna lag överensstämmer i allt väsentligt med konventionens föreskrifter. Sålunda har konventionens huvudprincip att arbetstiden skall begränsas till 8 timmar om dagen införts i lagen. Principen innebär, att det tidigare vanligen förekommande tvåvaktssystemet ombord måste ersättas med ett trevaktssystem. Även lagen skiljer på begreppen närtrafik och fjärrtrafik, varjämte olika regler gälla för personal tillhörande ekonomiavdelningen och annan personal. I fråga om arbetstidens längd avviker lagen från konventionen i stort sett endast i det avseendet, att lagen saknar konventionens för sjömannen förmånligare villkor för det fall, då fartyg i närtrafik ligger i hamn. Det bör särskilt framhållas, att begreppen fjärrtrafik och närtrafik i konventionen icke sammanfalla med motsvarande begrepp i lagen. Fjärrtrafikbegreppet i den svenska lagen är mera omfattande, eftersom det inbegriper icke endast nordsjö- och vidsträcktare fart utan även inskränktare fart, så snart däri ingår resa, som under vanliga förhållanden kräver mer än 12 timmars oavbruten gång, eller således fart som faller under begreppet närtrafik i konventionens mening. — Vad angår övertidsarbete är den svenska sjöarbetstidslagen icke lika sträng som konventionen. Visserligen uttalas i lagen, att övertidsarbete icke bör förekomma regelbundet, men å andra sidan finnes en föreskrift av innehåll, att övertidsarbete kan åläggas sjöman upp till 24 timmar i veckan. — På en del punkter är emellertid den svenska sjöarbetstidslagen helt oförenlig med konventionen. Sålunda är lagen icke tillämplig på personal, som är anställd på kronan tillhöriga fartyg (exempelvis tågfärjorna) eller på lustfartyg. Vidare har lagen en allmän dispensbestämmelse, enligt vilken undantag från lagens tillämpning kan medgivas beträffande vilket fartyg som helst. Dessutom innehåller lagen en övergångsbestämmelse i fråga om fartyg, som vid lagens ikraftträdande i svensk ägo nyttjades till sjöfart eller som då var under byggnad för svensk räkning och blivit sjösatt. Bestämmelsen innebär, att ett sådant fartyg kan undantagas från tillämpningen av föreskrifterna om 8 timmars arbetsdag för närmare angiven personal, där det för tillämpningen skulle krävas större antal man än det, för vilket fartygets bostäder eller stadigvarande inrättningar äro avsedda, samt efter prövning befunnits att anordnande av ytterligare bostäder eller inrättningar icke skulle vara praktiskt möjligt eller icke kunna ske utan oskälig kostnad. Sådan dispens meddelas för viss tid, ej överstigande fyra år åt gången. Fördelen med en dispens blir huvudsakligen den att tvåvaktssystem alltjämt kan tillämpas ombord. — Vad slutligen angår Genèvekonventionens ovillkorliga förbud mot att person under 16 år användes till arbete nattetid, saknas en mot-

svarande föreskrift i den svenska lagstiftningen. Bestämmelser om minimiålder för sjöman återfinnas i 10 § sjömanslagen. Huvudstadgandet är, att minderårig under 15 år icke må användas till skeppstjänst. Dispens kan dock meddelas beträffande minderårig, som uppnått 14 års ålder. Vidare föreskrives, att i eldartjänst ej må användas någon, som icke uppnått 16 års ålder, samt att å fartyg, som huvudsakligen framdrives med ånga och vilket nyttjas i närmare angiven fart, i eldartjänst eller i tjänst såsom kollämpare ej må användas den, som icke fyllt 18 år. Rörande arbete nattetid stadgas, att å fartyg i nordsjö- och vidsträcktare fart minderårig under 16 år icke må under tiden mellan klockan 20 och klockan 8 användas i skeppstjänst i vidare mån än att han under nämnda tid får en sammanhängande vilotid av minst nio timmar. Av det anförda framgår, att i åtskilliga fall kan inträffa, att även en person, som är under 15 år, användes till arbete nattetid.

Beträffande bemanningen återfinnas föreskrifter i sjölagens 5 a § andra stycket. Här stadgas helt allmänt, att fartyg skall vara bemannat på ett betryggande sätt. I fråga om resa, som under vanliga förhållanden kräver mer än 12 timmars oavbruten gång eller eljest är sådan att skeppstjänsten måste indelas i skift, är minimifordringen att tvåvaktssystem tillämpas. I nyttjandeförordningen den 9 december 1932 lämnas mera utförliga föreskrifter om bemanningen å fartyg på långresa och å passagerarefartyg, som nyttjas i utrikes fart. — Bemanningsfrågorna utredas f. n. av sjömanskommittén. Det må erinras om att Kungl. Maj:t den 21 oktober 1949 uppdragit åt kommerskollegium att verkställa och till kommittén överlämna en statistisk utredning om svenska handelsflottans bemanning år 1949.

Yttranden.

Sjömanskommittén anför, att kommittén icke kunnat nå enighet i frågan huruvida Genèvekonventionen nr 93 f. n. bör ratificeras. De ombordanställdas representanter inom kommittén ha hävdat, att ratificering synes kunna ske redan nu, men inom kommittén har också gjorts gällande att hinder alltjämt föreligga för ratificering.

Vad angår konventionens stadgande om hyror framhåller kommittén, som principiellt intager en avvisande hållning gentemot lagstiftning på löneområdet, att de ombordanställdas representanter förutsätta att bestämmelsen om att konventionens föreskrifter skola tillämpas å varje fartyg, som är registrerat i ratificerande medlemsstats territorium, och å varje person, som är anställd å sådant fartyg, icke torde medföra att lagstiftning måste ske beträffande hyrorna även om det skulle visa sig att en kollektivavtalsreglering icke omfattar alla arbetstagare. Inom kommittén har häremot framhållits, dels att efter de överläggningar, som ägt rum inom Internationella arbetsorganisationen, måste anses tvivelaktigt huruvida denna förutsättning är riktig, varför ratificering eventuellt skulle nödvändiggöra lagstiftning på löneområdet, dels att klarhet icke vunnits angående de krav, som komma att ställas på en stat som ratificerat på grundval av kollektivavtal för den händelse avtalslöst till-

stånd uppkommer, dels ock att fluktuationer på valutaområdet kunna vålla svårigheter särskilt för kustfarten.

Rörande konventionens bestämmelser om arbetstid erinrar kommittén till en början, att kommittén vid upprättandet av förslag till ny sjöarbetstidslag icke funnit möjligt att i alla avseenden rätta förslaget efter Seattlekonventionen nr 76. Kommittén påvisar, att denna konventions förbud mot regelbundet övertidsarbete visserligen bortfallit ur Genèvekonventionen nr 93, men att sistnämnda konvention i likhet med konventionen nr 76 icke medgiver undantag från bestämmelsen om 8 timmars arbetsdag för redan förefintliga fartyg. Enligt vad kommittén inhämtat åtnjuta f. n. 30 svenska fartyg å 500 registerton eller däröver jämlikt sjöarbetstidslagens övergångsbestämmelser undantag från föreskriften om 8 timmars arbetsdag. Kommittén yttrar, att de ombordanställdas representanter hävda att övergångsbestämmelserna icke få utgöra ett hinder för ratificering av konventionen nr 93. Det har därvid framhållits, att dessa bestämmelser hittills fyllt en betydelsefull uppgift och möjliggjort en ändamålsenlig anpassning av arbetsförhållandena å ett antal fartyg till den nya sjöarbetstidslagens bestämmelser, men att de fartyg, som numera beröras av övergångsbestämmelserna, äro förhållandevis få och kunna väntas under den närmaste tiden ytterligare minskas. De ombordanställdas representanter anse därför, att ett upphävande av övergångsbestämmelserna, vilket icke skulle behöva ske förrän konventionen träder i tillämpning, icke skulle medföra större svårigheter för rederierna, detta helst som förbud mot regelbundet övertidsarbete icke längre förekommer. I detta sammanhang anmärkes, att det måste anses rättvist att sjöarbetstidslagens bestämmelser efter hand bli enhetligt tillämpade. Mot den uppfattning, som framförts av de ombordanställdas representanter, anföres inom kommittén, att ett upphävande av övergångsbestämmelserna skulle medföra ökade kostnader för därav berörda fartyg, något som skulle menligt inverka på deras förmåga att konkurrera, i synnerhet med utländska fartyg. Vidare framhålles, att svårigheter skulle uppstå därigenom att sjöarbetstidslagen medgiver högst 24 timmars övertidsarbete i veckan, vilket visserligen är tillräckligt därest trevaktssystem tillämpas, men som är otillfredsställande vid tvåvaktssystem, då 28 timmars övertidsarbete i veckan erfordras enbart för vakttjänsten. Det påpekas dessutom, att dispensbestämmelserna kunna få stor betydelse för att underlätta svenska handelsflottans sysselsättningsmöjligheter under försvårade konkurrensförhållanden, ävensom att konventionen kan komma att träda i kraft utan medverkan av sådana för Sveriges del så betydelsefulla konkurrentnationer som Storbritannien och Norge. Slutligen framhålles, att konventionens syfte att vara konkurrensutjämnande icke torde komma att förverkligas, eftersom all anledning finnes att antaga att endast ett mycket begränsat antal länder ansluta sig till konventionen.

Sveriges fartygsbefälsförening finner det icke önskvärt, att hyrornas storlek fastställes i svensk lag. Föreningen anser dock att, eftersom konventionens föreskrift om minimihyror berör endast manskapet samt dessa hyror äro väsentligt lägre än manskapshyrorna å svenska fartyg, nämnda föreskrift

icke bör hindra en ratifikation. — I fråga om arbetstiden framhåller föreningen, att visserligen icke alla svenska fartyg ha tillräckligt antal bostäder för den personal, som till följd av sjöarbetstidslagens bestämmelser måste finnas ombord, men att ett rationellt utnyttjande av den i lagen medgivna rätten till övertidsarbete ofta torde göra det möjligt att följa lagen utan att bygga om fartygen. Vidare anför föreningen, att av de 30 fartyg, varå lagens övergångsbestämmelser f. n. tillämpas, endast ett ytterst ringa antal fått dispens för hela den tid om fyra år som lagen medgiver, varför det kan förutsättas att inom en nära framtid alla fartyg äro så beskaffade att de kunna hysa den besättning, som är erforderlig enligt lagen. Föreningen anser, att övergångsbestämmelserna följaktligen icke utgöra hinder för ratificering av Genèvekonventionen. — Vad slutligen angår bemanningen finner föreningen avsaknaden av uttömmande föreskrifter härom i svensk lagstiftning icke utgöra tillräckligt skäl för att avböja en ratificering. Föreningen framhåller därvid, att sjöarbetstidslagens och kollektivavtalens bestämmelser nödvändiggöra en bemanning, som kan godtagas enligt konventionen. — Sammanfattningsvis uttalar föreningen, att det är en angelägen uppgift för vårt land att ratificera konventionen, eftersom därigenom den internationella lagstiftningens syftemål om en utjämning i konkurrensavseende mellan de sjöfartsidkande länderna befrämjas.

Svenska maskinbefälsförbundet och *Svenska sjöfolksförbundet* intaga den ståndpunkten, att en ratificering av Genèvekonventionen nr 93 snarast bör komma till stånd. Beträffande hyrorna anse organisationerna det vara otänkbart, att nu gällande svenska hyror under den tid av fem år konventionen blir bindande skulle kunna bli lika låga som de minimilöner, vilka föreskrivas i konventionen. Enligt organisationernas mening har därför denna del av konventionen icke någon praktisk betydelse för svenska förhållanden. Därjämte framhålles, att det icke är riktigt att lägga sådana principiella synpunkter på denna detaljfråga, att en ratificering av konventionen i dess helhet omöjliggöres. — Icke heller beträffande arbetstiden föreligga enligt organisationernas mening hinder för en ratificering av konventionen. Organisationerna anse, att det enda som möjligen skulle kunna åberopas mot en ratificering är den svenska sjöarbetstidslagens övergångsbestämmelser. Härvid framhålla organisationerna till en början, att den 1 mars 1949 dispens gällde för 160 fartyg, men att vid månadsskiftet januari—februari 1950 denna siffra nedgått till 32, varav 30 avsåg fartyg med en bruttodräktighet av 500 registerton eller däröver. Organisationerna anföra därefter:

Antalet fartyg, som åtnjuta dispens, fortfar att sjunka. De fartyg, vilka fortfarande åtnjuta dispens från sjöarbetstidslagens bestämmelser, utgöra således en så ringa del av den svenska handelsflottan, att de icke böra få utgöra hinder för ratificering av konventionen, speciellt med beaktande av att dispenserna till större delen äro partiella och sällan omfatta mer än en à två personer. Endast fem fartyg ha fått dispens för hela den tid som kan medges enligt sjöarbetstidslagen, d. v. s. fyra år, men kommerskollegium har i samtliga dessa fall förbehållit sig rätten att, om ändrade förhållanden inträda, återkalla den medgivna dispensen. — Förut angivna siffror visa

att de flesta rederier, som från början erhöllo dispens, till fullo påtagit sig de konsekvenser som lagens föreskrifter medförde. Det finns dock en möjlighet att dispens i något eller några fall givits för fartyg, vilkas redare i dispensen sett ett medel att bättre kunna konkurrera med andra redare, som ställt sig lagen till efterrättelse. Även om detta icke är fallet, bör dock ett sådant utnyttjande av dispensmöjligheten förebyggas, och detta sker enklast genom övergångsbestämmelsernas slopande. Det ringa antal fartyg, som nu åtnjuta dispens, jämte den lagligt medgivna rätten att uttaga regelbundet övertidsarbete göra för övrigt övergångsbestämmelserna överflödiga. De ekonomiska följderna av en sådan avveckling skulle också bli en bättre avvägd balans i konkurrenshänseende mellan de fartyg, vilka nu åtnjuta dispens, och de fartyg, som aldrig haft någon sådan eller av någon anledning icke längre ha dispens. — En ratificering av konventionen medför således, att de dispensmöjligheter, som nu gällande sjöarbetstidslag medgiver, bortfalla. Detta innebär dock icke att fartyg, där utrymme saknas för så stor besättning att trevaktssystem för alla kategorier ombord kan tillämpas, då fartyget är till sjöss, och sådana utrymmen ej heller för en skälig kostnad kunna iordningställas, måste lägga upp eller tagas ur trafik. Genom den ändring som företagits i konventionen att regelbundet övertidsarbete får förekomma, kan genom arbete på övertid exempelvis två man, då fartyget befinner sig till sjöss, utföra det arbete som annars skulle fördelas på tre man. De nuvarande dispensbestämmelserna i sjöarbetstidslagen innebära de facto ingenting annat än att redarna genom dessa ha möjlighet att gratis utnyttja vissa ombordanställdas arbetskraft fyra timmar varje dygn utöver de åtta timmar, som lagen fastställer såsom ordinarie arbetstid. Slopandet av dispensföreskrifterna skulle medföra, att redarna bli tvingade att betala övertidsersättning för dessa fyra timmars arbetstidsförlängning, vilket vi anse vara fullt i sin ordning.

Sveriges redareförening avstyrker bestämt, att Genèvekonventionen nr 93 ratificeras. Föreningen har den uppfattningen, att det icke låter sig göra att i en internationell konvention intaga bestämmelser om löner. Föreningen anför därvid, att den omständigheten att konventionen angiver hyrornas minimibelopp i pund och dollar medför att, därest till följd av ändringar i valutakurserna de svenska matroslönerna skulle komma att understiga 16 pund sterling eller 64 USA-dollar, dessa löner måste höjas utan hänsyn till den allmänna lönenivån i landet. Enligt föreningens mening skulle det vara särskilt betänkligt, om lönerna i den svenska kustfarten vore beroende av vad stadgas i en internationell konvention. Föreningen anser, att härigenom svårigheter skulle uppstå på den inhemska arbetsmarknaden samt att den inom landet rådande pris- och lönenivån skulle ofördelaktigt påverkas. Föreningen framhåller vidare, att i detta fall anledning saknas att taga hänsyn till det eljest alltid åberopade skälet att internationell likställighet på löneområdet bör eftersträvas. — Beträffande arbetstiden framhåller föreningen att, då frågan om ratifikation av Seattlekonventionen nr 76 behandlades, allmänt uttalades att konventionen icke borde ratificeras bl. a. därför att konventionen saknade såväl övergångsbestämmelse för existerande fartyg som ett allmänt dispensstadgande. Dessa skäl utgöra enligt föreningens bestämda åsikt fortfarande ett hinder för en ratificering av Genèvekonventionen nr 93. Slutligen anför föreningen:

Det har redan visat sig, att den nya sjöarbetstidslagen i ett antal fall omöjliggjort tonnagets ekonomiska drift och föranlett uppläggningar ävensom försäljningar till utlandet. I synnerhet ha lagens verkningar träffat det mindre och medelstora tramptonnaget, vilket under det senaste världskriget avsevärt decimerades och som därefter icke kunnat återuppbyggas till tillnärmelsevis samma storlek som tidigare. Det torde stå fullt klart, att trampflottan härigenom försvagats, vilket medför ökade transporter med utländskt tonnage. Detta kan givetvis icke vara till fördel vare sig för folkhushållningen eller för sjömanskåren.

Kommerskollegium framhåller för egen del till en början, att av de önskemål, som i förut angivna skrivelse den 10 juni 1948 från svenskt håll framfördes angående revidering av Seattlekonventionen nr 76, allenast ett blivit beaktat i Genèvekonventionen nr 93, nämligen beträffande det ovillkorliga förbudet mot övertidsarbete. Kollegium tillägger, att i avsikt att mildra de farhågor som kommit till uttryck i andra avseenden — särskilt oklarheten i fråga om den rättsliga innebörden av ratificering på grund av kollektivavtal — uppsägningsklausulen ändrats i syfte att möjliggöra för en till konventionen ansluten stat att frigöra sig från sina förpliktelser efter fem år. Beträffande hyrorna erinrar kollegium därjämte om de betänkligheter mot lagstiftning rörande löner, som i allmänhet torde finnas i vårt land. Vidare omnämner kollegium den inverkan på matroslönerna inom den nationella sjöfarten som större förändringar i valutakurserna skulle kunna få. Samtidigt framhålles emellertid, att konventionen, som avser allenast fartyg med en bruttodräktighet om 500 ton och däröver, endast i mycket begränsad omfattning skulle bli tillämplig å den nationella sjöfarten. — Kollegium anför vidare, att f. n. endast ett 30-tal dispenser enligt sjöarbetstidslagens övergångsbestämmelser äro gällande, men att detta antal kan behöva temporärt något ökas. Kollegium anser dock, att frånvaron av övergångsstadgande i konventionen i det stora hela efter hand kommer att förlora i betydelse för Sveriges del. Slutligen fäster kollegium uppmärksamheten på en omständighet, som enligt kollegii uppfattning inom en ej alltför avlägsen framtid kan komma att medföra svårigheter för ett land, vars handlingsfrihet är beskuren av konventionen. Kollegium avser den begynnande konkurrensen från Tyskland, som står helt utanför konventionen. Kollegium påpekar, att förhållandena på tyska fartyg kunna ordnas utan hänsyn till konventionens föreskrifter. — Sammanfattningsvis anför kollegium, att det med hänsyn till den svenska sjöfartsnäringen och dess utövare, däribland sjöfolket självt, synes vara tillrådligt att tills vidare — och i varje fall tills visshet erhållits om att våra nordiska grannländer och England biträda konventionen — ställa sig avvaktande till frågan om svensk anslutning till densamma.

Socialpolitiska delegationen uttalar, att det i och för sig är önskvärt att Genèvekonventionen nr 93 ratificeras av Sverige. Delegationen säger sig å andra sidan icke kunna underlåta att giva uttryck åt sina principiella betänkligheter mot att arbetslönens storlek regleras i en internationell konvention. Enligt delegationens mening måste vid prövningen av ratifikations-

frågan särskild vikt tillmätas den omständigheten, att hithörande lagstiftning följer enhetliga linjer i de nordiska länderna. Intill dess visshet vunnits, att sådan likformighet kan uppnås, fortsätter delegationen, lära övervägande skäl tala för ett fortsatt uppskov med ställningstagandet till ratifikationsfrågan. Slutligen erinrar delegationen om den bristande överensstämmelsen mellan konventionen och 10 § sjömanslagen i fråga om användningen av minderåriga till arbete nattetid.

Ledamoten av delegationen *Sölvén* har på de av maskinbefälsförbundet och sjöfolksförbundet anförda skälen tillstyrkt ratificering. Ledamoten av delegationen *Brodén* har däremot, under hänvisning till de av redareföreningen anförda synpunkterna, avstyrkt Sveriges anslutning till konventionen.

I detta sammanhang må anmälas, att *Skandinaviska transportarbetarefederationen*, som i sig innesluter sjöfolk och landtransportarbetare från de fyra nordiska länderna, samt *Svenska sjöfolksförbundet* i en till chefen för handelsdepartementet ställd, den 4 september 1949 dagtecknad skrivelse meddelat, att vid federationens konferens år 1949 i Helsingfors enhälligt beslutats, att federationen hos de nordiska ländernas regeringar skulle hemställa om att dessa måtte vidtaga erforderliga åtgärder för att ratificera konventionen angående hyror, arbetstid och bemanning. I anslutning härtill hemställes i skrivelsen, att Kungl. Maj:t måtte medverka till att konventionen snarast möjligt ratificerades.

Departementschefen.

Vad angår föreskrifterna om bemanning i Genèvekonventionen nr 93 finner jag på de av Sveriges fartygsbefälsförening anförda skälen, att föreskrifterna icke utgöra hinder för ratificering av konventionen från svensk sida.

I fråga om Genèvekonventionens bestämmelser om arbetstid må erinras, att vid utarbetandet av nu gällande sjöarbetstidslag eftersträvades att bringa lagen i överensstämmelse med motsvarande bestämmelser i Seattlekonventionen nr 76. Det befanns emellertid, att konventionens principer icke kunde helt godtagas. Detta gällde särskilt det i konventionen upptagna förbudet mot regelbundet övertidsarbete samt avsaknaden av dispens- och övergångsbestämmelser i konventionen. En tillämpning av konventionens föreskrifter om den ordinarie arbetstidens längd befarades nödvändiggöra avsevärda personalökningar och därav föranledda till- och ombyggnader av bostäderna å ett stort antal fartyg. De betydande kostnader, som därigenom skulle uppstå, ansågos menligt inverka på Sveriges möjligheter att konkurrera på sjöfartens område. Förbud mot regelbundet övertidsarbete upptogs därför icke i sjöarbetstidslagen. Därjämte infördes i lagen dels en allmän dispensbestämmelse och dels en övergångsbestämmelse för existerande fartyg, vilken möjliggjorde att tvåvaktssystemet i stor utsträckning kunde bibehållas. I den reviderade Genèvekonventionen nr 93 återfinnes icke förbudet mot regelbundet övertidsarbete. Sjöarbetstidslagen, som medgiver upp till 24 timmars regelbundet övertidsarbete i veckan, strider således icke mot sistnämn-

da konvention i detta hänseende. Däremot saknar även konventionen nr 93 såväl en allmän dispensbestämmelse som en övergångsbestämmelse för existerande fartyg. För en ratificering av konventionen erfordras följaktligen en sådan ändring av sjöarbetstidslagen, att nämnda bestämmelser förklaras skola gälla endast fartyg med en bruttodräktighet understigande 500 registerton, eller sålunda fartyg som falla utanför konventionen. I fråga om fartyg med en bruttodräktighet överstigande 500 registerton har sjöarbetstidslagens allmänna dispensbestämmelse tillämpats endast i ett par fall, medan 30 fartyg för närvarande åtnjuta undantag enligt lagens övergångsbestämmelse. Den omständigheten att så få fartyg äro undantagna från tillämpning av lagens föreskrifter tyder på att de farhågor, som i samband med sjöarbetstidslagens antagande framkommo angående svårigheten att anpassa arbetstiden å de svenska fartygen efter lagens bestämmelser, voro överdrivna. Den i lagen — och numera även i konventionen — medgivna rätten till regelbundet övertidsarbete torde, rätt utnyttjad, verksamt bidraga till att göra dispens- och övergångsbestämmelser överflödiga, i varje fall beträffande fartyg av den storlek konventionen avser. Att konventionen saknar dispens- och övergångsbestämmelser torde därför icke utgöra ett avgörande hinder mot att konventionen ratificeras.

Ehuru konventionens utformning i angivna avseenden således icke bör hindra en anslutning från svensk sida, finnas dock vissa andra föreskrifter i konventionen, vilka ur svensk synpunkt försvåra eller omöjliggöra en ratificering.

Enligt konventionen är arbete nattetid för person under sexton år förbjudet, medan 10 § sjömanslagen stadgar sådant förbud endast i fråga om nordsjö- och vidsträcktare fart. Beträffande inskränktare fart hindrar ej sjömanslagen att en femtonåring och — i undantagsfall — en fjortonåring användes i nattarbete. För att möjliggöra en ratifikation måste sålunda sjömanslagen ändras så, att beträffande fartyg med en bruttodräktighet av 500 registerton eller däröver förbudet att använda person under sexton år till arbete nattetid utsträckes att gälla alla farvatten. Sjömanskommittén har i enlighet med sitt uppdrag upptagit den svenska sjömanslagen till revision samt även framlagt en promemoria i ämnet. De fyra nordiska länderna behandla för närvarande i samråd frågan om en gemensam revision av de nordiska sjömanslagarna. En förberedande internordisk konferens härom hölls i november 1949. Vid denna konferens diskuterades jämväl bestämmelserna i 10 § sjömanslagen utan att enighet kunde nås om ett gemensamt uttalande i ämnet. Den svenska delegationen, i vilken såväl redarna som de ombordanställda voro representerade, förklarade emellertid såsom sin enhälliga mening, att i princip nattvila borde beredas minderåriga under sexton år enligt konventionens föreskrifter, dock med rätt för Sverige att meddela erforderlig undantagsbestämmelse. Enligt uppgift var tanken närmast den, att ifrågavarande bestämmelse skulle upptaga undantag beträffande fartyg med en bruttodräktighet understigande 500 registerton eller sålunda fartyg som icke beröras av konventionen. Fortsatta internordiska överlägg-

ningar skola hållas i april innevarande år. Förslag till ny svensk sjömanslag kan väntas bliva framlagt vintern 1950/51. Det torde icke vara lämpligt att föregripa det pågående internordiska lagstiftningsarbetet genom att i detta sammanhang ändra 10 § sjömanslagen enbart för att möjliggöra en omedelbar ratificering av konventionen.

Genèvekonventionen innehåller vidare bestämmelser om minimilöner för matroser. Sålunda föreskrives, att matroshyran icke må understiga ett visst belopp i pund sterling eller U. S. A.-dollar eller motsvarande värde i annat lands valuta. Denna föreskrift skall enligt konventionen tillämpas på varje fartyg, som är registrerat i den ratificerande medlemsstatens territorium, och å varje person, som är anställd å sådant fartyg. Konventionen må ratificeras genom lagstiftning, kollektivavtal eller en kombination av båda. En ratifikation måste anses innebära, att det ratificerande landet förbinder sig tillse att konventionen tillämpas utan undantag. Grundar sig ratificeringen på kollektivavtal, måste sålunda förutsättningen vara den, att vid varje tidpunkt under de fem år, konventionen blir bindande, icke finnes någon sjöman av manskapsgrad, som ej genom kollektivavtal är tillförsäkrad lägst den i konventionen föreskrivna lönen. Parterna å den svenska arbetsmarknaden kunna icke tvingas att genom kollektivavtal reglera sina ömsesidiga rättigheter och förpliktelser. Ej heller finnes anslutningsskyldighet till kollektivavtal. Jämväl i övrigt saknas lagstiftning på löneområdet. Det skulle alltså för ratificering av konventionen bli erforderligt att stifta en lag, vilken antingen fastställde konventionens minimilön såsom lägsta lön för matroser å svenska fartyg eller gåve garantier att för sådana matroser skulle finnas kollektivavtal, enligt vilket lönen icke finge understiga den i konventionen föreskrivna betalningen. Med hänsyn till vad jag nu anfört kan jag icke ansluta mig till den i vissa yttranden över konventionen framförda meningen, att en lagstiftning i ämnet kan underlåtas, därför att enligt nu gällande svenska kollektivavtal matroslönen överstiger minimilönen enligt konventionen och att en ändring härutinnan synes föga sannolik. Ett stöd för riktigheten av denna min uppfattning har jag däri att, när på nordiskt initiativ spörsmålet om innebörden av ratifikation på grundval av kollektivavtal behandlades vid sammanträdet med paritetiska sjöfartskommissionens subkommitté i Genève hösten 1948, resultatet av diskussionen och omröstningen i frågan tydligt gav vid handen, att svensk lagstiftning på löneområdet erfordrades för att konventionen skulle kunna ratificeras av Sverige. Eftersom lagstiftning på löneområdet sålunda torde vara oundviklig, därest konventionen anses böra ratificeras, återstår att taga ställning till spörsmålet om sådan lagstiftning bör genomföras för Sveriges del. Jag vill här erinra om att frågan om lagstiftning på löneområdet tidigare prövats av statsmakterna i samband med en internationell konvention. Kungl. Maj:t begärde i propositionen 1929: 185 riksdagens yttrande angående bl. a. ett vid Internationella arbetskonferensens elfte sammanträde sommaren 1928 antaget förslag till konvention angående införande av metoder för fastställande av minimilöner. Av propositionen framgår, att på ett undantag när samt-

liga i ärendet hörda myndigheter, korporationer och fackliga organisationer ställde sig avvisande till tanken att i lag fastställa minimilöner. Föredraganden, dåvarande chefen för socialdepartementet, fann också att konventionen icke då borde biträdas av Sverige. Såväl andra lagutskottet som riksdagen förklarade sig icke ha något att erinra mot departementschefens uttalande. Inställningen i vårt land är fortfarande den, att lagstiftning om minimilöner icke bör förekomma. I de yttranden, som avgivits över Genèvekonventionen nr 93, har icke heller sådan lagstiftning förordats. Enligt min mening bör det icke ifrågakomma att nu övergiva vår hittills intagna hållning mot lagstiftning om minimilönen.

Under åberopande av vad jag anfört i anslutning till konventionens bestämmelser om förbud att använda person under sexton år till arbete nattetid samt om viss minimilön för matroser kan jag icke förorda, att konventionen nr 93 för närvarande ratificeras.

Hemställan.

Under hänvisning till vad jag i det föregående i olika sammanhang anfört får jag hemställa,

att Kungl. Maj:t måtte till riksdagen avlåta proposition med anhållan om riksdagens yttrande angående omförmälda, av Internationella arbetsorganisationens konferens år 1949 vid dess trettioandra sammanträde antagna konventioner nr 91, 92 och 93.

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

Ur protokollet:

Gunnel Sjölin.

Bilaga A.

Konvention (nr 91) angående semester med bibehållen hyra för sjömän (reviderad 1949).

Internationella arbetsorganisationens allmänna konferens,

vilken av styrelsen för Internationella arbetsbyrån sammankallats till Genève och där samlats den 8 juni 1949 till sitt trettioandra sammanträde och

beslutat antaga vissa förslag angående partiell revision av »Semester-(sjöfarts-)konventionen, 1946 [Paid Vacations (Seafarers) Convention, 1946], antagen av konferensen vid dess tjugoåttonde sammanträde, vilken fråga innefattas i den tolfte punkten på dagordningen för sammanträdet, samt

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

antager denna, den adertonde dagen i juni månad nittonhundrafyrtionio följande konvention, som må benämnas »Semester-(sjöfarts-)konventionen (reviderad), 1949» [Paid Vacations (Seafarers) Convention (Revised), 1949].

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 valfångsfartyg, 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. Enligt föregående moment utgående hyra, vilken må omfatta skälig kostersättning, skall beräknas 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 generaldirektören 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. Generaldirektören 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 degivas Internationella arbetsbyråns generaldirektör och registreras av honom.

Artikel 13.

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

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.

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 generaldirektör 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 15.

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

2. När generaldirektören 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 16.

Internationella arbetsbyråns generaldirektör 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 17.

Vid utgången av varje period av tio år, räknat från denna konventions ikraftträdande, skall Internationella arbetsbyråns styrelse föreläggga 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 18.

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 19.

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

Bilaga B.

Konvention (nr 92) angående besättningens bostäder å fartyg (reviderad 1949).

Internationella arbetsorganisationens allmänna konferens,

vilken av styrelsen för Internationella arbetsbyrån sammankallats till Genève och där samlats den 8 juni 1949 till sitt trettioandra sammanträde och

beslutat antaga vissa förslag angående partiell revision av »konventionen angående besättningsbostäder, 1946» [Accommodation of Crews Convention, 1946], antagen av konferensen vid dess tjuguåttonde sammanträde, vilken fråga innefattas i den tolfte punkten på dagordningen för sammanträdet, samt

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

antager denna, den adertonde dagen i juni år nittonhundrafyrtionio följande konvention, som må benämnas »konventionen angående besättningsbostäder (reviderad), 1949» [Accommodation of Crews Convention (Revised), 1949].

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.

5. Vidare må i fråga om vilket som helst fartyg avvikelser göras från föreskrifterna i avd. III av konventionen, därest vederbörande myndighet, efter hörande av redarsammanslutningarna och/eller redarna ävensom de erkända *bona fide* sjöfolksorganisationerna, finner avvikelserna erbjuda fördelar av sådan art att förhållandena i det stora hela icke bliva mindre gynnsamma än vid full tillämpning av konventionens bestämmelser; dylika avvikelser skall medlemsstaten i detalj meddela Internationella arbetsbyråns generaldirektör, som skall underrätta medlemmarna av Internationella arbetsorganisationen.

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 betryggande 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 både mekaniska ventilationsanordningar och elektriska fläktar; dock behöver allenast ettdera av dessa medel anbringas i rum, där tillfredsställande ventilation därigenom säkerställes.

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 eller 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 vara 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 m² (eller 20 kvfot) å fartyg om mindre än 800 ton;

b) 2,35 m² (eller 25 kvfot) å fartyg om 800 ton eller mera, dock under 3 000 ton;

c) 2,78 m² (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 m² (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 m² (18 kvfot) beträffande fartyg om mindre än 3 000 ton;

(2) 1,85 m² (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 syfte att bereda lämpliga och bekvämare bostäder må vederbörande myndighet, efter hörande av redarsammanslutningarna och/eller redarna ävensom de erkända *bona fide* sjöfolksorganisationerna, i fråga om passagerarfartyg i särskilda fall medgiva inhysning av högst 10 till manskapet 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; längs fartygssidan må, där fönsterventil är placerad över sovplats, ej över eller under denna sovplats anbringas annan 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 och 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 å 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 til sitt förfogande hava en draglåda eller däremot svarande förvaringsutrymme om minst 0,056 m³ (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 anordnade, 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 sex 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 rimligtvis 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, 3 och 4 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 ve-

derbörande 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.

4. I fall ett fartyg — dock ej fartyg, som avses i denna artikels mom. 2 och 3 eller fartyg, varå bestämmelserna i denna konvention varit tillämpliga under fartygets byggnad — blir omregistrerat i ett territorium efter dagen för denna konventions ikraftträdande för samma territorium, må vederbörande myndighet, efter hörande av 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 ånyo 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 generaldirektör för registrering.

Artikel 21.

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

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 22—27.

Dessa artiklar, vilka äro av samma lydelse som art. 14—19 i konventionen (nr 91) angående semester med bibehållen hyra för sjömän (reviderad 1949), äro här uteslutna.

Bilaga C.

Konvention (nr 93) angående hyror, arbetstid och bemanning å fartyg (reviderad 1949).

Internationella arbetsorganisationens allmänna konferens,

vilken av styrelsen för Internationella arbetsbyrån sammankallats till Genève och där samlats den 8 juni 1949 till sitt trettioandra sammanträde och

beslutat antaga vissa förslag angående partiell revision av »konventionen angående hyror, arbetstid och bemanning å fartyg, 1946» [Wages, Hours of Work and Manning (Sea) Convention, 1946], antagen av konferensen vid dess tjugoåttonde sammanträde, vilken fråga innefattas i den tolfte punkten på dagordningen för sammanträdet, samt

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

antager denna, den adertonde dagen i juni månad nittonhundrafyrtionio följande konvention, som må benämnas »konventionen angående hyror, arbetstid och bemanning å fartyg (reviderad), 1949» [Wages, Hours of Work and Manning (Sea) Convention (Revised), 1949].

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 sjömännen 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 Norra 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 Internationella valutafonden, 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;

d) denna justering av generaldirektören för Internatinonella 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 generaldirektören 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 Internationella valutafonden, skall parivärdet vara det som gäller i enlighet med statuterna för Internationella valutafonden.

3. I fråga om valuta tillhörande en medlem av Internationella arbetsorganisationen, som icke är medlem av Internationella valutafonden, 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 generaldirektören 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 generaldirektören underrättat om beslutet, meddela generaldirektören för Internationella arbetsbyrån, att han ogillar beslutet, varefter generaldirektören 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 vilken 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»: ångfartyg, 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 fartyg 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 fordras 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 sjöfolksorganisationer.

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 undatagits 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 generaldirektören för Internationella arbetsbyrån en fullständig redogörelse för varje ifrågakommande kollektivavtal, och generaldirektören

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. Regelbundet övertidsarbete skall undvikas, när så är möjligt.

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 bilaggande 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 generaldirektören 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 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. Generaldirektören 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 registerade 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 bemanningss(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 generaldirektör och registreras av honom.

Artikel 26.

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

2. Den skall träda i skraft 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 miljon bruttoregistertorn;

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

1. Varje medlemsstat, som ratificerat denna konvention, kan, sedan fem år förflutit från den tidpunkt, då konventionen först trädde i kraft, uppsäga densamma genom skrivelse, som delgives Internationella arbetsbyråns generaldirektör 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 femårsperioden gör bruk av den i denna artikel stadgade uppsägningsrätten, skall vara bunden för en ny period av fem år och kan därefter, med iakttagande av de i denna artikel föreskrivna villkoren, uppsäga konventionen vid utgången av varje femårsperiod.

Artikel 28—32.

Dessa artiklar, vilka äro av samma lydelse som art. 15—19 i konventionen (91) angående semester med bibehållen hyra för sjömän (reviderad 1949), ha här uteslutits.