# Nr 78

*Kungl. Maj:ts proposition till riksdagen med anhållan om riksdagens yttrande angående vissa av Internationella arbetsorganisationens konferens år 1958 vid dess fyrtioförsta sammanträde (sjunde sjöfartskonferensen) fattade beslut; given Stockholms slott den 27 februari 1959.*

Under åberopande av bilagda utdrag av statsrådsprotokollet över handelsärenden för denna dag vill Kungl. Maj:t härmed anhålla om riksdagens yttrande angående vissa i nämnda protokoll omförmälda, av Internationella arbetsorganisationens konferens år 1958 vid dess fyrtioförsta sammanträde (sjunde sjöfartskonferensen) fattade beslut.

GUSTAF ADOLF

*Gunnar Lange*

---

**Propositionens huvudsakliga innehåll**

I propositionen hemställes om riksdagens yttrande angående följande av Internationella arbetsorganisationens sjunde sjöfartskonferens år 1958 antagna konvention och rekommendationer, nämligen konventionen (nr 108) angående nationella identitetshandlingar för sjömän, rekommendationen (nr 105) angående innehållet i skeppsapotek, rekommendationen (nr 106) angående medicinsk rådgivning per radio till fartyg till sjöss, rekommendationen (nr 107) angående sjömäns anställning å fartyg registrerade i främmande land och rekommendationen (nr 108) angående sjömäns sociala villkor och säkerhet i förhållande till fartygs registrering.

*Utdrag av protokollet över handelsärenden, hållet inför Hans Maj:t Konungen i statsrådet å Stockholms slott den 27 februari 1959.*

Närvarande:

Ministern för utrikes ärendena UNDÉN, statsråden NILSSON, STRÄNG, ANDERSSON, LINDELL, LINDSTRÖM, LANGE, LINDHOLM, KLING, SKOGLUND, EDENMAN, NETZÉN, JOHANSSON, AF GEIJERSTAM.

Efter gemensam beredning med ministern för utrikes ärendena samt cheferna för social-, inrikes-, kommunikations- och jordbruksdepartementen anmäler chefen för handelsdepartementet, statsrådet Lange, *vissa av Internationella arbetsorganisationens konferens år 1958 vid dess fyrtioförsta sammanträde (sjunde sjöfartskonferensen) fattade beslut* samt anför följande.

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

Arbetsorganisationens beslutande församling — Internationella arbetskonferensen — har vid olika tillfällen behandlat frågor rörande sjöfolkets arbetsförhållanden. Sålunda har tidigare hållits sex sammanträden, vid vilka uteslutande dylika frågor övervägts, 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 (prop. nr 321/1946). Därjämte behandlades vissa sjöfartsfrågor vid arbetskonferensens allmänna sammanträde i Genève år 1949 (prop. nr 207/1950).

För närmare kännedom dels om de skilda formerna för en arbetskonferens beslut, nämligen konvention, rekommendation och resolution, dels ock om de olika förpliktelser, som åligger medlem av organisationen, däribland skyldigheten att underställa å konferenssammanträde antagna konventioner och rekommendationer vederbörlig myndighet (i Sverige riksdagen) för vidtagande av lagstiftnings- och andra åtgärder m. m., torde få hänvisas till propositionen nr 23/1959.

*Internationella arbetskonferensens fyrtioförsta sammanträde (sjunde sjöfartskonferensen)* hölls i Genève under tiden den 29 april—den 14 maj 1958.[1] Konferensen hade föregåtts av en i London hösten 1956 avhållen förberedande teknisk konferens mellan regerings-, redare- och sjöfolksre-

[1] Under år 1958 höll Internationella arbetskonferensen två sammanträden, det 41:a och det 42:a. I propositionen nr 23/1959 redogöres för besluten vid det 42:a sammanträdet.

presentanter från vissa sjöfartsidkande länder, däribland Sverige samt Danmark, Finland och Norge. Vid sistnämnda konferens utarbetades vissa preliminära texter, avsedda att tjäna såsom underlag för arbetet vid sjöfartskonferensen i Genève. I denna konferens deltog representanter för 46 av organisationens 80 medlemsstater. Av de deltagande medlemsstaterna hade det stora flertalet sänt fullständiga delegationer, d. v. s. två regeringsombud samt ett ombud från vardera av arbetar- och arbetsgivarsidan. Sverige deltog i sammanträdet med en fullständig delegation.[1] Jämväl Danmark, Finland och Norge deltog på motsvarande sätt.

Dagordningen för konferenssammanträdet — för vars förhandlingar och beslut en fullständig redogörelse kommer att lämnas av delegationen för det internationella socialpolitiska samarbetet i dess publikationsserie »Internationella arbetsorganisationen» — omfattade följande överläggningsämnen:

I. Generaldirektörens för Internationella arbetsbyrån rapport.
II. Allmän revision av konventionen (nr 93) angående löner, arbetstid och bemanning å fartyg (reviderad 1949).
III. Anställning av sjömän genom fast inrättade arbetsförmedlingar.
IV. Flaggskifte i förhållande till sociala villkor och säkerhet.
V. Innehållet i skeppsapotek och medicinsk rådgivning per radio till fartyg till sjöss.
VI. Jurisdiktion vid upphävande av fartygsbefäls behörighetsbevis.
VII. Ömsesidigt eller internationellt erkännande av sjömäns nationella identitetshandlingar.

Behandlingen av de på dagordningen uppförda frågorna ledde till antagande av bl. a. två konventioner och fem rekommendationer, nämligen

1. Konvention (nr 108) angående nationella identitetshandlingar för sjömän,
2. Konvention (nr 109) angående löner, arbetstid och bemanning å fartyg (reviderad 1958),
3. Rekommendation (nr 109) angående löner, arbetstid och bemanning å fartyg,
4. Rekommendation (nr 105) angående innehållet i skeppsapotek,
5. Rekommendation (nr 106) angående medicinsk rådgivning per radio till fartyg till sjöss,

[1] Genom Kungl. Maj:ts beslut den 28 mars 1958 hade att deltaga i konferensen från svensk sida utsetts
för *Sveriges regering:* såsom ombud generaldirektören och chefen för sjöfartsstyrelsen G. Widell och kansliråd i handelsdepartementet Å. Hartvig samt såsom experter sjöfartsrådet G. Lindencrona och regeringsrättssekreteraren i socialdepartementet S. Wernstedt;
för *redarna:* såsom ombud verkställande direktören i Sveriges redareförening H. F. Reuterskiöld samt såsom experter direktören i samma förening D. Forssblad och direktören i Broströms linjeagentur H. Granberg;
för *sjöfolket:* såsom ombud ordföranden i Svenska sjöfolksförbundet J. S. Thore samt såsom experter direktören i Sveriges fartygsbefälsförening N.-H. Åkesson och dåvarande ordföranden i Svenska maskinbefälsförbundet H. Lycke.

6. Rekommendation (nr 107) angående sjömäns anställning å fartyg registrerade i främmande land,

7. Rekommendation (nr 108) angående sjömäns sociala villkor och säkerhet i förhållande till fartygs registrering.

Ifrågavarande beslut, vilka hänför sig till punkterna VII, II, V, III respektive IV på dagordningen, är av beskaffenhet att i enlighet med artikel 19 i Internationella arbetsorganisationens stadga skola underställas riksdagen.

Konventionen nr 109 och rekommendationen nr 109 avses icke att i sak behandlas i detta sammanhang utan kommer att senare ånyo anmälas vid framläggande av förslag till ny sjöarbetstidslag.

Texterna till konventionen nr 108 och rekommendationerna nr 105—108 torde i översättning såsom bilagor *(Bilaga A—E)* få fogas till statsrådsprotokollet i detta ärende.

Utöver de på dagordningen upptagna överläggningsämnena hade konferensen att taga ställning till ett antal förslag om resolutioner i vissa frågor.

I särskild bilaga *(Bilaga F)* lämnas en förteckning över samtliga vid konferensen antagna resolutioner.

Över *konventionen nr 108 och rekommendationerna nr 105—108* har yttranden avgivits av delegationen för det internationella socialpolitiska samarbetet, sjöfartsstyrelsen, Svenska sjöfolksförbundet, Svenska stewardsföreningen, Sveriges fartygsbefälsförening, Svenska maskinbefälsförbundet och Sveriges redareförening.

Dessutom har yttranden avgivits *över konventionen nr 108* av arbetsmarknadsstyrelsen, statens kriminaltekniska anstalt, statspolisintendenten, statens utlänningskommission, generaltullstyrelsen, överståthållarämbetet ävensom länsstyrelserna i Malmöhus samt Göteborgs och Bohus län, *över rekommendationen nr 105* av medicinalstyrelsen, *över rekommendationen nr 106* av medicinalstyrelsen och telestyrelsen, *över rekommendationen nr 107* av arbetsmarknadsstyrelsen samt *över rekommendationen nr 108* av arbetsmarknadsstyrelsen och socialstyrelsen.

Stockholms rederiförening och Rederiföreningen för mindre fartyg, som beretts tillfälle yttra sig över såväl konventionen nr 108 som rekommendationerna nr 105—108, har icke låtit sig avhöra.

Redan i detta sammanhang må anmälas, att *delegationen för det internationella socialpolitiska samarbetet* beträffande rekommendationerna nr 105—108 begränsat sig till ett uttalande av innehåll, att — därest det vid en jämförelse av de olika rekommendationerna med gällande svensk lagstiftning visar sig att de anvisningar, som desamma innehåller, i stort sett redan iakttages i svensk lagstiftning — instrumenten icke behöver föranleda någon åtgärd. Skulle å andra sidan så icke vara fallet, torde det enligt delegationen böra förordas, att rekommendationernas anvisningar, i den omfattning så befinnes möjligt och lämpligt, beaktas vid utformningen av framtida lagstiftning eller administrativa föreskrifter.

## Konvention (nr 108) angående nationella identitetshandlingar för sjömän

### Konventionen

Konventionen äger tillämpning på varje sjöman, som är anställd ombord å annat fartyg än krigsfartyg. Fartyget skall vara registrerat i stat, som ratificerat konventionen, och skall regelmässigt nyttjas i sjöfart. Därest tvekan uppstår, huruvida vissa kategorier av personer ombord skall anses såsom sjömän, skall frågan avgöras av vederbörande myndighet i varje land efter hörande av berörda redar- och sjöfolksorganisationer (art. 1). Konventionen föreskriver, att varje medlemsstat, som ratificerat konventionen, skall på begäran av sjöman, vilken är medborgare i staten, för honom utfärda antingen på visst sätt utformad identitetshandling eller i undantagsfall pass utvisande att innehavaren är sjöman. Sådant pass skall äga samma giltighet som nämnda identitetshandling. Identitetshandling må på begäran utfärdas jämväl för varje annan sjöman, som antingen är anställd å ett i staten registrerat fartyg eller är inskriven vid arbetsförmedling inom staten (art. 2). Identitetshandling skall alltid vara i sjömannens besittning (art. 3). Handlingen skall innehålla uppgift om den utfärdande myndighetens namn, tid och plats för utfärdandet samt innehavarens fullständiga namn (i förekommande fall såväl för- som efternamn), födelsedag och -ort, nationalitet och signalement samt vara försedd med fotografi, namnteckning eller eventuellt tumavtryck. För utländsk sjöman må uppgift om nationalitet utelämnas, och skall sådan uppgift icke anses ensamt utgöra något avgörande bevis om dennes nationalitet (art. 4). Sjöman, som innehar giltig identitetshandling, skall äga rätt att återvända till den stat, som utfärdat handlingen. Denna rätt består under minst ett år efter utgången av i handlingen eventuellt angiven giltighetstid (art. 5). Vidare stadgas, att medlemsstat skall tillåta sjöman, som innehar giltig identitetshandling, att inresa till dess territorium, när inresa begäres för tillfälligt besök i land i samband med fartygs hamnuppehåll (art. 6 punkt 1). Därest utrymme finnes i identitetshandlingen för vederbörliga anteckningar därom, skall medlemsstat jämväl tillåta sjöman, som innehar giltig identitetshandling, att inresa till dess territorium, när inresa begärs a) för sjömannens inställelse ombord å hans fartyg eller för sjömannens ommönstring till annat fartyg, b) för genomresa för sjömannens inställelse ombord å hans fartyg i annat land eller i samband med sjömannens hemsändande eller c) för annat ändamål, som godkänts av medlemslandets myndigheter (art. 6 punkt 2). Medlemsstat må, innan sjömannen medgives inresa för sådant ändamål som nyss sagts, av denne, redaren eller vederbörande fartygsagent eller konsul infordra utredning angående sjömannens avsikt med inresan och hans förmåga att förverkliga denna avsikt. Medlemsstat må tillika begränsa sjömannens vistelse till att avse en för ändamålet i fråga skälig tidsrymd (art. 6 punkt 3). Bestämmelserna i artikel 6, punk-

terna 1—3, skall dock icke inskränka ett medlemslands rätt att neka en sjöman att inresa till eller att vistas inom statens territorium (art. 6 punkt 4).

Beträffande innehållet i artiklarna 7—14 i konventionen torde få hänvisas till konventionstexten.

Konventionen antogs av konferensen med 137 röster mot 6 och 8 nedlagda. Samtliga svenska ombud röstade för antagandet av konventionen.

**Svenska bestämmelser**

Svenska bestämmelser, som beröres av konventionen, återfinnes i kungörelsen den 9 juni 1939 angående sjömanshusen i riket samt sjömäns på- och avmönstring, kungörelsen den 7 november 1941 om skyldighet för svensk medborgare att vid utresa ur riket innehava giltigt pass, passkungörelsen den 31 maj 1940, utrikesförvaltningens passkungörelse den 14 juni 1940, utlänningslagen den 30 april 1954, utlänningskungörelsen den 4 juni 1954 samt kungörelsen den 21 mars 1958 angående tillämpning av en mellan Sverige, Danmark, Finland och Norge träffad överenskommelse om upphävande av passkontrollen vid de internordiska gränserna.

För svensk sjöman, som är inskriven vid sjömanshus och som icke innehaft befattning av befälsgrad å fartyg, kan enligt passkungörelsen — i stället för vanligt *pass* — utfärdas en särskild legitimationshandling, *sjömanspass*. Sjömanspass kan enligt utrikesförvaltningens passkungörelse utfärdas även utomlands av beskickningar och konsulat för svensk sjöman som ej tillhör fartygsbefälet.

Ytterligare en för svenska sjömän avsedd legitimationshandling, *sjöfartsbok*, finns föreskriven i kungörelsen angående sjömanshusen i riket samt sjömäns på- och avmönstring. Sjöfartsbok utfärdas i samband med inskrivning vid sjömanshus. Varje svensk medborgare, som idkar sjöfart såsom yrke å svenskt handelsfartyg, bör enligt kungörelsen inneha sjöfartsbok.

Svenska sjömän i utrikes fart torde ofta vara utrustade både med sjöfartsbok och med vanligt pass eller sjömanspass. Den rätt att gå i land i främmande länder, som på grund av dessa handlingar eller eljest tillkommer svenskt sjöfolk, är givetvis beroende på de föreskrifter som gäller i vederbörande land. Innehavare av pass och sjömanspass måste vara försedd med visering för inresa i länder som fordrar visering. Svensk sjöfartsbok berättigar vanligen innehavaren att gå i land i samband med fartygets hamnuppehåll. I vissa länder (Amerikas förenta stater och de östeuropeiska länderna) tillåtes dock sjöman icke att gå i land, om han ej innehar annan legitimationshandling än sjöfartsbok.

Utländsk sjöman, som ankommit till riket såsom besättningsman å fartyg, äger enligt 17 § utlänningskungörelsen tillfälligt vistas å den ort där fartyget ligger, såvida icke vederbörande polismyndighet finner skäl föreskriva annat. Sådan utlänning må jämväl, om synnerliga skäl föreligger, av polismyndigheten medgivas rätt att under kortare tid tillfälligt besöka annan ort inom riket. Nu nämnda tillstånd benämnes *landgångstill-*

*stånd.* Vid landgångstillstånd godtages enligt 9 § utlänningskungörelsen sjöfartsbok såsom pass.

Utländsk sjöman, som innehar endast sjöfartsbok, kan efter avmönstring tillåtas inresa i riket. Härvid kräves dock alltid visering, s. k. *sjömansvisering.* Jämlikt 23 § utlänningskungörelsen må sjömansvisering gällande för högst fjorton dagar meddelas av polismyndigheten på orten. Utländsk sjöman, som innehar gällande hemlandspass, må utan visering inresa och vistas i riket under tre månader, därest han tillhör stat, vars medborgare åtnjuter viseringsfrihet i Sverige. För medborgare i övriga stater och statslösa erfordras visering, vilken likaledes kan meddelas av polismyndigheten på inreseorten.

Utländska sjömän, som önskar inresa i riket för att härstädes påmönstra fartyg, måste liksom övriga utlänningar inneha pass och i förekommande fall visering.

**Yttranden**

*Sjöfartsstyrelsen* erinrar om att i de flesta stater torde gälla mer eller mindre komplicerade bestämmelser, genom vilka en utlännings rätt till inresa regleras. Sådana bestämmelser är praktiskt besvärande för särskilt sjömän, vars möjligheter att utverka erforderliga tillstånd i regel är begränsade på grund av att i många fall de fartyg, på vilka de är påmönstrade, sällan och oregelbundet anlöper det egna landet. Sjöfolkets särskilda ställning i fråga om inresa såsom tillfälliga besökare torde emellertid enligt styrelsen i praktiken ha beaktats i de flesta länder. Men särställningen och behovet av en särbehandling har, anför styrelsen, i allmänhet icke kommit till formellt uttryck. Detta innebär enligt styrelsen, att sjömännen för sina möjligheter till landpermission i annat lands hamnar ofta är beroende av praxis eller inställningen hos de myndigheter, med vilka de kommer i kontakt. Styrelsen framhåller, att denna osäkerhet icke är tillfredsställande och att det hos sjöfolk av många nationaliteter sedan länge förelegat önskemål om en klarare och enklare reglering på området och att syftet med konventionen är att skapa enkla och enhetliga regler i detta avseende. Vidare betonar styrelsen starkt det sociala intresse, som bildar bakgrunden till konventionen.

Styrelsen anser, att de skyldigheter en stat påtar sig genom ratifikation av konventionen är relativt begränsade. I huvudsak innebär skyldigheterna enligt styrelsen ett åläggande för den ratificerande staten att utfärda identitetshandling för sådana landets egna medborgare, som är bona fide sjömän. Vad gäller utländska sjömän skulle däremot endast föreligga rätt men ej skyldighet utfärda sådan handling. Styrelsen framhåller, att skyldigheten att återtaga en utlänning, för vilken utfärdats identitetshandling, ansetts vara en förutsättning för att annan stat skall kunna utan risk att framdeles få försörja utlänningen lämna honom inresetillstånd. Under erinran om att skyldigheten att medgiva utländska innehavare av identitetshand-

ling tillträde till landet begränsats till inresa för tillfälligt besök i land i samband med fartygs hamnuppehåll ävensom till in- och genomresa i samband med på- och avmönstring i fartyg, framhåller styrelsen, att bestämmelser av i huvudsak denna innebörd redan utfärdats i Sverige och att därför — vid en svensk anslutning till konventionen — ifrågavarande skyldighet knappast torde innebära någon väsentlig ändring i Sveriges behandling av utländskt sjöfolk. Styrelsen understryker emellertid, att för Sveriges del det väsentliga skälet för en ratifikation torde vara att genom medverkan till en såvitt möjligt allmän anslutning till konventionen eller i vart fall accepterande av dess principer underlätta för svenskt sjöfolk att i andra länder erhålla dessa förmåner.

Med hänvisning till det anförda tillstyrker styrelsen, att konventionen ratificeras.

*Delegationen för det internationella socialpolitiska samarbetet* anför, att — därest en av vederbörande fackmyndigheter verkställd prövning ger vid handen, att svensk lagstiftning i ämnet överensstämmer med konventionen och att förutsättningar för en svensk ratificering sålunda föreligger — delegationen icke har något att erinra mot att konventionen ratificeras från svensk sida.

*Arbetsmarknadsstyrelsen* tillstyrker Sveriges anslutning till konventionen. Styrelsen föreslår i anslutning därtill, att den föreslagna identitetshandlingen för Sveriges del i huvudsak utformas såsom den nuvarande sjöfartsboken med de ändringar, som kan komma att visa sig nödvändiga ur internationell synpunkt.

*Generaltullstyrelsen* har ur de synpunkter styrelsen har att företräda icke något att erinra mot att Sverige biträder konventionen.

*Svenska sjöfolksförbundet, Svenska stewardsföreningen* samt *Sveriges fartygsbefälsförening* tillstyrker, att Sverige ratificerar konventionen.

*Svenska maskinbefälsförbundet* anför.

Tillkomsten av en internationellt giltig identitetshandling torde bidraga till minskad irritation mellan sjöfolket och myndigheterna. Det är emellertid av vikt, att garantier skapas för att denna identitetshandling endast utfärdas till sjömän. Artikel 2 punkt 2 har fått en sådan utformning, att det kan befaras att även icke sjömän har möjlighet att erhålla sådan handling. Genom att registrerad vid arbetsförmedling kan erhålla sjömanslegitimation, kan det befaras att legitimation kommer att utfärdas till sökande, som aldrig kommer att erhålla tjänst till sjöss. Varje år inskrives vid sjömansförmedlingarna ett mycket stort antal sökande med tidigare sjöpraktik och nybörjare, som av olika skäl aldrig erhåller anställning till sjöss. Enligt konventionens utformning synes det vara möjligt för dessa att erhålla identitetshandling, som sjöman enbart genom sin registrering vid sjömansförmedling. Förbundet finner det angeläget att identitetskort utfärdas först sedan första anställningen erhållits till sjöss eller vid återanställning.

*Sveriges redareförening* framhåller, att konventionen torde ha föga värde med hänsyn till de bestämmelser, som redan finnes utfärdade i Sverige vad gäller sjömans identitetshandlingar. Införandet av en internationellt erkänd

identitetshandling för sjömän synes emellertid enligt föreningen vara att hälsa med tillfredsställelse, enär ett icke ringa antal utländska sjömän är anställda i den svenska handelsflottan och i åtskilliga fall svårigheter uppstått för rederinäringen genom att dessa sjömän saknar identitetshandling eller innehar sådan, som icke godtagits i land, där avmönstring måst äga rum. Föreningen tillstyrker därför ratifikation av konventionen.

*Länsstyrelsen i Malmöhus län* förklarar sig i princip icke ha någon erinran mot innehållet i konventionen. Länsstyrelsen framhåller dock, att — därest den föreslagna identitetshandlingen skall gälla utan visering — en ändring i utlänningskungörelsens bestämmelser i ifrågavarande avseende torde bli erforderlig, men ifrågasätter lämpligheten av en sådan åtgärd. Enligt länsstyrelsens uppfattning bör konventionstexten ändras så, att därav klart framgår, att de rättigheter, som i artikel 5 tillförsäkras utländsk innehavare av identitetshandling, icke skall kunna åberopas, därest denne dömts till förvisning eller beträffande honom meddelats beslut om utvisning eller sådan förpassning, som kombinerats med förbud att återvända till riket. En sådan ändring torde enligt länsstyrelsen lämpligast ske genom införande av en för artiklarna 5 och 6 gemensam föreskrift av samma innebörd, som den nu i artikel 6 punkt 4 intagna.

*Länsstyrelsen i Göteborgs och Bohus län* finner det lämpligt och önskvärt, att frågan om en uniform identitetshandling för sjöfolk löses genom en internationell konvention.

*Kriminalpolisintendenten i Stockholm* framhåller, att — enär de flesta svenska sjömän vid sidan av sjöfartsbok har pass eller sjömanspass eller utan svårighet kan anskaffa sådana legitimationshandlingar — införandet av den föreslagna identitetshandlingen, vilken icke medför några väsentliga fördelar utöver nämnda handlingar, torde vara överflödigt beträffande sjömän med svenskt medborgarskap. Kriminalpolisintendenten framhåller vidare, att det ur strikt säkerhetssynpunkt kanske skulle synas lämpligast att identitetshandling endast utfärdas för svenska medborgare. Emellertid torde Sverige böra utfärda nationell identitetshandling även för sådana sjömän, som utan att vara svenska medborgare likväl har en viss, icke alltför lös anknytning till vårt land. Kriminalpolisintendenten förklarar sig därför icke ha något att erinra mot att dylik handling utfärdas för sjömän, försedda med svenskt främlingspass med visering för in- och utresor. Eftersom sjömän med svenskt främlingspass icke kan erhålla svensk sjöfartsbok, skulle för dem en nationell identitetshandling av nu ifrågavarande slag innebära betydande fördelar. Identitetshandlingen bör dock enligt kriminalpolisintendenten icke givas längre giltighetstid än främlingspasset, och den bör utställas av eller efter hörande av statens utlänningskommission. Övriga å svenska fartyg verksamma eller vid svenska arbetsförmedlingar anmälda utländska sjömän torde enligt kriminalpolisintendentens uppfattning icke ha sådan anknytning till vårt land att de annat än när i övrigt särskilda skäl föreligger bör förses med svensk nationell identitetshandling. Kriminalpolisintendenten framhåller vidare önskvärdheten av att, därest så kan

finnas vara genomförbart med hänsyn till konventionens innehåll, möjlighet bör skapas att där särskilda skäl föreligger återkalla utfärdad legitimationshandling.

*Överståthållarämbetet* förklarar, att vad gäller sjömän med svenskt medborgarskap ämbetet icke har kännedom om att behov föreligger av legitimationshandling utöver de som redan finnes. I övrigt hänvisar ämbetet till vad kriminalpolisintendenten i Stockholm anfört.

*Statens kriminaltekniska anstalt* anser, att det nuvarande svenska sjömanspasset beträffande sin utformning och sitt innehåll synes kunna ändras i överensstämmelse med de krav, som ställes i artikel 4 i konventionen. Det framstår dock för anstalten såsom mycket tveksamt, huruvida samma slags identitetshandling bör utfärdas för sjöman, som ej är svensk medborgare. För sådan sjöman, tillhörande stat för vilken konventionen gäller, eller för sjöman, som är anställd på svenskt fartyg eller inskriven vid svensk arbetsförmedling, synes enligt anstalten en till det yttre likartad men beträffande innehållet på annat sätt utformad handling möjligen kunna utfärdas. Denna handling bör ha sådant innehåll, att av densamma framgår att sjömannens identitet icke kan garanteras. Anstalten finner det lämpligt, att — innan konventionen ratificeras av Sverige — närmare utredning verkställes i ämnet, avseende bl. a. spörsmålet vad innehavare av identitetshandling har att iakttaga vid förlust av densamma.

*Statspolisintendenten* hänvisar till att han i anledning av ett i 1946 års sjömanskommittés betänkande den 25 juni 1957 rörande sjömanshusen framfört förslag, att svensk sjöfartsbok i vissa fall skulle kunna utfärdas för utländsk sjöman, bestämt avstyrkt detta förslag. Statspolisintendenten framhåller, att de synpunkter, som motiverade detta ställningstagande, synes vara tillämpliga jämväl i vad avser ifrågavarande identitetshandling. Statspolisintendenten uttalar, att starka skäl talar för att en identitetshandling bör ges begränsad giltighetstid.

*Statens utlänningskommission* anför i anslutning till konventionens artikel 2, att det ur de synpunkter kommissionen har att företräda icke finnes något att erinra mot att svensk identitetshandling utfärdas till svensk sjöman.

Kommissionen framhåller vidare, att ett utställande av svensk identitetshandling till utländsk sjöman måste med hänsyn till de rättsverkningar, som är förbundna därmed, i varje särskilt fall föregås av en ingående prövning ej endast ur yrkessynpunkt utan även ur utlänningskontrollsynpunkt. Kommissionen anför därvid.

Bland utländska sjömän på svenska fartyg finnas åtskilliga goda yrkesmän, som genom långvarig tjänstgöring vunnit stark anknytning till Sverige och där några skäl att förvägra dem rätt att återvända hit icke föreligga. Sådana yrkessjömän, som förutsättes vara i besittning av såväl pass som uppehållstillstånd, torde utan olägenheter ur utlänningskontrollsynpunkt kunna tilldelas identitetshandling. Det förekommer emellertid bland utländska sjömän, som påmönstra svenskt fartyg utomlands, även sådana

personer som, vid en immigrationsprövning i vanlig ordning, skulle förvägras inresetillstånd, därest de ansökte om dylikt. Dessa personer skulle genom erhållandet av här ifrågavarande identitetshandling tillförsäkras rätt att inresa i Sverige.

Kommissionen finner med hänsyn till nu anförda omständigheter, att kommissionen, därest den icke själv skulle utfärda ifrågavarande identitetshandlingar, ofrånkomligen bör genom obligatoriskt remissförfarande ges avgörande inflytande på dessa ärenden.

Beträffande utländsk sjöman, som utrustats med svensk identitetshandling, framhåller kommissionen, att sådana omständigheter självfallet sedermera kunde inträffa att det generella återresetillstånd, som innefattas i identitetshandlingen, komme att stå i strid med beslut, som meddelades vederbörande utlänning enligt utlänningslagen. På grund härav bleve det nödvändigt tillskapa bestämmelser, som under vissa förutsättningar, exempelvis i samband med utvisning, förvisning och förpassning möjliggjorde handlingens indragande. Det skulle vidare bli nödvändigt att handlingens giltighetstid för en i Sverige för utländsk medborgare utfärdad identitetshandling alltid tidsbegränsas, så att icke Sverige tvingas att garantera vederbörandes återtagande under hela hans livstid.

Vad angår konventionens artikel 4 om identitetshandlingens form och innehåll förklarar kommissionen, att den föreslagna handlingen uppenbarligen icke uppfyller utlänningskungörelsens föreskrifter och att den därför icke kan godtagas såsom pass.

I fråga om konventionens artikel 6 punkt 1 erinrar kommissionen om bestämmelserna i 9, 17 och 23 §§ utlänningskungörelsen samt konstaterar, att i nu berörda avseenden konventionen icke skulle innebära några nyheter i fråga om behandlingen av utländsk sjöman i Sverige.

Vad avser konventionens artikel 6 punkt 2 finner kommissionen den förutsättning, som där uppställts, nämligen att de i punkten angivna rättsverkningarna skall vara beroende av identitetshandlingens utformning, synnerligen anmärkningsvärd. Kommissionen anför vidare.

Frånsett detta skulle en tillämpning av bestämmelserna onekligen kunna innebära vissa lättnader för yrkessjömännen. Kommissionen har i olika sammanhang övervägt att godtaga utländsk sjöfartsbok såsom pass i fall som motsvara de under punkt 2 i artikel 6 angivna. Särskilt har detta gällt sjöfartsbok utställd i Förbundsrepubliken Tyskland. Då emellertid de flesta sjöfartsböcker utställas även till andra sjömän än sådana, som äro medborgare i den egna staten och icke innehålla uppgift om innehavarens nationalitet samt heller icke i och för sig berättiga innehavaren att återvända till den stat, som utfärdat sjöfartsboken, har kommissionen icke ansett sig i allmänhet kunna godtaga sjöfartsbok såsom pass för här förevarande ändamål. Kommissionen har emellertid gjort ett undantag för italiensk sjöfartsbok, vilken endast utfärdas för italiensk medborgare.

Kommissionen framhåller, att betänkligheterna mot att godtaga identitetshandlingen såsom pass icke är lika stora som vad fallet är beträffande sjöfartsboken. Styrelsen finner emellertid, att då skyldigheten att återtaga sjö-

man, vilken icke är medborgare i den stat, som utfärdat identitetshandlingen, är förknippad med dennes innehav av identitetshandlingen, svårigheter kan uppstå, om vederbörande under vistelse i riket skulle förlora sin handling. Därest det överhuvudtaget ginge att klarlägga vilken stat, som utfärdat handlingen, funnes likväl enligt kommissionen icke någon garanti för att vederbörande skulle kunna återsändas till denna stat. Kommissionen erinrar därvid om att någon skyldighet att utfärda ny identitetshandling icke föreskrives i konventionen, samt framhåller, att utlänningen också kan underlåta begära ny sådan handling.

Kommissionen förutser, att — enär identitetshandling skall kunna utfärdas även för andra än den egna statens medborgare — en tillämpning av artikel 6 punkt 2 kommer att medföra så stora olägenheter ur utlänningskontrollsynpunkt, att kommissionen av denna anledning avstyrker att Sverige biträder konventionen.

Slutligen framhåller kommissionen, att — därest en anslutning till konventionen från svensk sida ändock anses böra ske — spörsmålet om införande av här ifrågavarande identitetshandling för sjömän är av sådan betydelse för utövandet av den för de nordiska staterna gemensamma kontrollen över till Norden inresande utlänningar, att frågan måste lösas i samråd med övriga nordiska stater.

Sedan *Sveriges redareförening* och de *ombordanställdas organisationer* beretts tillfälle att yttra sig i anledning av vad utlänningskommissionen anfört, har dessa framfört sina synpunkter och därvid gjort vissa erinringar mot kommissionens ståndpunkt. Från samtliga organisationers sida understrykes önskvärdheten av att Sverige ratificerar konventionen.

Det i artikel 13 av överenskommelsen mellan Sverige, Danmark, Finland och Norge om upphävande av passkontrollen vid de internordiska gränserna omförmälda samarbetsutskottet — *Nordiska utlänningsutskottet* — har därefter enligt protokoll vid sammanträde i Stockholm i februari 1959 förklarat, att utskottet med hänsyn till de olägenheter, som ur utlänningskontrollsynpunkt skulle uppstå vid en tillämpning av konventionen, icke ansåge sig kunna rekommendera en anslutning från de nordiska staternas sida till konventionen i dess nuvarande utformning.

## Rekommendation (nr 105) angående innehållet i skeppsapotek

### Rekommendationen

Enligt rekommendationen bör varje fartyg, som nyttjas i sjöfart, vara försett med ett skeppsapotek. Dess innehåll bör bestämmas av vederbörande nationella myndighet med beaktande av bl. a. antalet personer ombord samt resans beskaffenhet och varaktighet. Särskilda bestämmelser bör utfärdas om att sådana läkemedel, vars användning är särskilt reglerad, skall förvaras hos befälhavaren eller annat ansvarigt befäl ombord. Till rekommendationen är såsom bilaga fogad en av medicinsk expertis uppgjord förteck-

ning över ett skeppsapoteks minimiinnehåll. När vederbörande myndighet fastställer eller ändrar bestämmelser om innehållet i skeppsapotek bör förteckningen beaktas. Bestämmelser om innehållet bör med regelbundna mellanrum bli föremål för översyn under hänsynstagande till nya medicinska upptäckter och förbättrade behandlingsmetoder enligt förslag, varom överenskommelse må träffas mellan Internationella arbetsorganisationen och Världshälsovårdsorganisationen. I alla skeppsapotek bör även förvaras en av vederbörande myndighet fastställd medicinsk handbok, av vilken klart skall framgå hur apotekets innehåll skall användas. Det bör även fastställas föreskrifter om nödigt underhåll och vård av skeppsapoteken m. m.

Rekommendationen antogs enhälligt av konferensen med 149 röster.

**Svenska bestämmelser**

Med stöd av 55 § förordningen den 20 maj 1927 angående fartygs byggnad och utrustning har medicinalstyrelsen den 19 december 1951 utfärdat kungörelse angående skeppsapotek m. m. Tillägg till kungörelsen har utfärdats den 17 november 1953.

**Yttranden**

*Medicinalstyrelsen* anför, att frågan om att i möjligaste mån utforma bestämmelser rörande innehållet i fartygs medicinförråd efter internationella erfarenheter sedan länge varit föremål för svenska strävanden. Detta har bl. a. kommit till uttryck i det arbete, som legat till grund för Nordiska rådets rekommendation nr 32/1958 angående gemensam hälsotjänst för sjöfolk. Styrelsen förklarar sig ur dessa synpunkter livligt vilja ansluta sig till rekommendationen angående skeppsapotek. I fråga om sistnämnda rekommendations olika detaljer fäster medicinalstyrelsen uppmärksamheten på att angiven minimiutrustning närmast motsvarar svenska bestämmelser angående oceangående fartyg. I rekommendationen föreslagna bestämmelser bör enligt styrelsens mening endast avse fartyg i nordsjö- och vidsträcktare fart, medan övriga fartyg bör utrustas med skeppsapotek av mindre omfattning. Rekomendationen bör enligt styrelsen även tjäna till ledning vid utformande av bestämmelser för fiskefartyg.

*Sjöfartsstyrelsen* anser, att av medicinalstyrelsen utfärdade bestämmelser och i övrigt vidtagna åtgärder i väsentliga delar till sin innebörd överensstämmer med de föreskrifter, som angives i rekommendationen. Styrelsen tillstyrker svensk medverkan för genomförandet av rekommendationens bestämmelser.

*Svenska sjöfolksförbundet, Svenska stewardsföreningen, Sveriges fartygsbefälsförening, Svenska maskinbefälsförbundet* och *Sveriges redareförening* gör likaså uttalanden om en sådan medverkan.

## Rekommendation (nr 106) angående medicinsk rådgivning per radio till fartyg till sjöss

### Rekommendationen

Enligt rekommendationen anmodas medlemsstaterna, att genom ett utbyggt system tillse att medicinsk rådgivning per radio till fartyg till sjöss kostnadsfritt göres tillgänglig hela dygnet. I fall då så befinnes nödvändigt och praktiskt lämpligt bör därvid även medicinska specialister kunna anlitas. För att rätt kunna utnyttja rådgivningen bör viss undervisning av den ombordanställda personalen ske, varjämte för ändamålet lämpliga medicinska handböcker bör utgivas. Varje radioutrustat fartyg bör vara försett med en aktuell och fullständig förteckning över radiostationer, från vilka rådgivning kan erhållas.

Rekommendationen antogs enhälligt av konferensen med 152 röster.

### Svenska bestämmelser

Genom beslut den 23 februari 1923 medgav Kungl. Maj:t, att befordran av radiotelegram över Göteborgs kuststation i samband med medicinsk rådgivning till fartyg till sjöss fick ske utan avgift. Verksamheten utsträcktes genom beslut av Kungl. Maj:t, dels den 28 februari 1930 att omfatta samtliga kuststationer för telegrafi, dels ock den 30 maj 1952 att avse även radiotelefonsamtal.

Nu gällande bestämmelser angående medicinsk rådfrågning från fartyg till sjöss är intagna i telestyrelsens instruktioner för rörliga radiostationer och rörliga radiotelefonstationer av ringa effekt (televerkets författningssamling Serie B: 21 respektive B: 54 av år 1958).

### Yttranden

*Telestyrelsen* framhåller, att styrelsen, alltsedan systemet med medicinsk rådgivning till fartyg infördes, under hand träffat avtal om kostnadsfri rådgivning med sådana större sjukhus, som lämpligen kunde ifrågakomma. Av de åtta svenska kuststationer, över vilka medicinsk rådgivning för närvarande kan erhållas såväl per telegrafi som per telefoni, är Göteborgs, Karlskrona, Stavsnäs', Härnösands och Bodens kuststationer öppna hela dygnet. Fartyg i svenska farvatten har därför i normala fall ständigt möjlighet att erhålla kostnadsfri rådgivning från sjukhus. Fartyg med kortvågsutrustning kan, var de än befinner sig, erhålla sådan vid kontakt med Göteborgs kuststation. Samtliga svenska fartygsradiostationer är försedda med förteckningar, vilka bl. a. innehåller anvisningar och bestämmelser rörande medicinsk rådgivning till fartyg över kuststationer i olika länder. Styrelsen upplyser, att frågan om bästa sättet att underlätta kontakten mellan fartyg och läkare vid sjukdomsfall ombord på fartyg för närvarande utredes. I utredningsarbetet

ingår att få till stånd ett standardiserat förfaringssätt vid utväxlandet av radiotelegram och radiotelefonsamtal mellan det hjälpsökande fartyget och vederbörande läkare.

*Medicinalstyrelsen,* som i ärendet inhämtat yttrande från polikliniläkare vid hälsocentralen för sjöfolk i Göteborg, tillstyrker svensk anslutning till rekommendationen. Styrelsen framhåller, att det för närvarande sker en omfattande rådgivning till svenska fartyg på jordens alla hav genom svenska radiostationer. Denna rådgivning torde enligt styrelsens uppfattning nu vara realiserad i tillräcklig omfattning. Styrelsen anser, att frågan om en närmare organisation av den av läkare vid Sahlgrenska sjukhuset i Göteborg bedrivna servicen, vilken torde omfatta cirka 30 konsultationer per månad, är värd att övervägas.

*Sjöfartsstyrelsen* framhåller, att vidtagna svenska åtgärder väl täcker samtliga i rekommendationen berörda förhållanden.

*Sveriges redareförening* och de *ombordanställdas organisationer* ansluter sig samtliga till rekommendationens syftemål.

## Rekommendation (nr 107) angående sjömäns anställning å fartyg registrerade i främmande land

### Rekommendationen

I rekommendationen uttrycker sjöfartskonferensen — med tanke i främsta rummet på de under s. k. bekvämlighetsflagg registrerade fartygen — sin allvarliga oro över den av medborgare i vissa sjöfartsländer visade benägenheten att taga anställning å andra länders fartyg utan att genom i behörig ordning slutna kollektivavtal tillförsäkra sig det skydd och de arbetsvillkor, som tillämpas å fartyg i deras egna länder. Enligt rekommendationen bör därför varje medlemsstat göra allt som står i dess makt för att avhålla sjömän inom sitt territorium från att taga anställning eller avtala om anställning ombord å fartyg registrerade i främmande land, såframt icke anställningsvillkoren i stort sett är likvärdiga med de villkor, som föreskrives genom kollektivavtal och sociala normer godtagna av redares och sjömäns bona fide organisationer i sådana sjöfartsländer, där dylika avtal och normer traditionellt följes. Det bör därvid fästas särskilt avseende vid att betryggande bestämmelser finnes gällande för sjöman, anställd å fartyg registrerat i främmande land, i två avseenden, nämligen för de fall då han landsatts i främmande hamn antingen på grund av omständigheter, varöver han icke råder, eller på grund av sjukdom eller skada, som inträffat under tjänst på fartyget och ej uppsåtligen vållats av honom själv. Bestämmelserna bör därvid avse, i förstnämnda fallet, att sjömannen skall återsändas till anställningshamnen, hamn i hemlandet eller i det land, vilket han tillhör, eller annan hamn, som anges i särskild ordning, och i det senare fallet, att han skall erhålla medicinsk vård och underhåll.

Rekommendationen antogs vid konferensen med 138 röster mot 0 och 11 nedlagda. Samtliga svenska ombud röstade för antagandet av rekommendationen.

**Svenska bestämmelser**

Enligt 38 § kungörelsen den 9 juni 1939 angående sjömanshusen i riket samt sjömäns på- och avmönstring m. m. skall påmönstring av svensk sjöman ske, därest han anställes eller finnes anställd å utländskt handelsfartyg, som avgår från svensk hamn. Därvid skall mönstringsförrättare iakttaga bl. a., att mellan sjömannen och fartygsbefälhavaren upprättas anställningskontrakt. Om fartyget ej tillhör främmande stat, mellan vilken och Sverige överenskommelse är gällande angående ömsesidigt understödjande i vissa fall av sjömän från den andra staten, skall i anställningskontraktet, vilket utskrives på fastställt formulär, inrymmas bestämmelse därom att, därest sjömannen till följd av antingen sjukdom eller skada, som han icke ådragit sig genom grovt vållande eller vid tjänstens antagande förtegat, eller annan utan hans förvållande förekommen anledning kvarlämnas på ort utom Sverige, gottgörelse skall utgivas av befälhavaren för hans sjukvård under tolv veckor efter anställningens upphörande och för hemresan till närmaste svenska hamn.

**Yttranden**

*Sjöfartsstyrelsen* framhåller, att ett i enlighet med 38 § i förut angivna kungörelse upprättat anställningskontrakt i allt väsentligt täcker de villkor, som angives i rekommendationen. Någon motsvarande kontroll utövas emellertid icke då utländska sjömän i Sverige anställes å utländskt fartyg. Genom samverkan mellan berörda statliga myndigheter bör dock enligt styrelsens mening möjligheter finnas att granska även utländska sjömäns anställning å ifrågavarande fartyg. Sjöfartsstyrelsen förklarar sig med hänsyn härtill vilja tillstyrka att Sverige medverkar till genomförande av de i rekommendationen angivna bestämmelserna.

*Arbetsmarknadsstyrelsen* konstaterar med tillfredsställelse, att Internationella arbetsorganisationen tagit initiativ till rekommendationen och tillstyrker att Sverige medverkar till genomförande av dess bestämmelser. Styrelsen förklarar, att arbetsmarknadsverket för sin del är berett att taga aktiv del i arbetet att avhålla sjömän bosatta i Sverige från att taga anställning eller avtala om anställning ombord å fartyg registrerade i främmande länder, såframt icke anställningsvillkoren i stort sett är likvärdiga med de villkor som föreskrives genom kollektivavtal och sociala normer godtagna av de svenska avtalsslutande parterna på arbetsmarknaden.

*Sveriges redareförening* framhåller, att risken för att sjömän tager anställning å fartyg under s. k. bekvämlighetsflagg på villkor, som icke kan anses normerande för s. k. bona fide-sjöfartsländer, under de senaste åren torde ha varit minimal, enär löner och övriga villkor å dessa fartyg väl kunnat

hävda sig vid jämförelse med andra nationers. Skulle det emellertid visa sig, att exempelvis den nu rådande åtstramningen inom den internationella sjöfartsnäringen komme att medföra en förändring härutinnan, torde det enligt föreningens mening måhända vara berättigat, att myndigheterna i bona fide-sjöfartsländerna har sin uppmärksamhet riktad på frågan. Föreningen har därför icke någon erinran mot en svensk anslutning till rekommendationen.

*Svenska sjöfolksförbundet* anför, att förbundet under en följd av år tillsammans med Internationella transportarbetarefederationen framfört den uppfattning, som kommit till uttryck i rekommendationen.

Även *Svenska stewardsföreningen, Sveriges fartygsbefälsförening* och *Svenska maskinbefälsförbundet* uttalar sig för en svensk anslutning till rekommendationen.

## Rekommendation (nr 108) angående sjömäns sociala villkor och säkerhet i förhållande till fartygs registrering

### Rekommendationen

Jämväl denna rekommendation anknyter till de sociala förhållanden, som har samband med registreringen av fartyg under s. k. bekvämlighetsflagg. I rekommendationen framhålles att arbetsförhållandena har en väsentlig inverkan på säkerheten för människoliv till sjöss och att de därmed sammanhängande problemen erhållit en synnerligen framskjuten ställning genom den stora mängd tonnage, som registrerats i länder, vilka hittills icke räknats till de traditionella sjöfartsländerna. Därvid hänvisas till att en vid Förenta Nationernas s. k. havsrättskonferens i Genève i april 1958 antagen konvention om det öppna havet innehåller stadgande om *att* varje stat har rätt att låta fartyg segla under dess flagg, *att* det beträffande ett fartygs nationalitet måste föreligga ett verkligt samband mellan flaggstaten och fartyget, varvid staten särskilt måste i administrativa, tekniska och sociala hänseenden utöva effektiv jurisdiktion och kontroll över de fartyg, som för dess flagg, *samt att* varje stat har skyldighet att i fråga om fartyg, som seglar under dess flagg, med beaktande av tillämpliga internationella överenskommelser rörande arbetsförhållanden vidtaga för betryggande av säkerheten till sjöss nödvändiga åtgärder i vad avser bland annat fartygs bemanning och arbetsförhållandena ombord. Under åberopande vidare av den förut behandlade rekommendationen (nr 107) angående sjömäns anställning å fartyg registrerade i främmande land och konventionen (nr 70) angående social trygghet för sjömän, antagen vid Internationella arbetsorganisationens sjätte sjöfartskonferens år 1946, hemställes till medlemsstaterna, att dessa måtte tillämpa en bestämmelse av innehåll, att det land, vari ett fartyg registreras, bör erkänna alla de förpliktelser, som en fartygsregistrering innebär, samt utöva effektiv jurisdiktion och kontroll till gagn för

sjömännens säkerhet och välfärd ombord å registreringslandets sjögående handelsfartyg. Rekommendationen uppräknar därvid ett antal åtgärder, som registreringslandet särskilt bör vidtaga. För kännedom härutinnan torde få hänvisas till rekommendationstexten.

Rekommendationen antogs av konferensen med 144 röster mot 0 och 3 nedlagda. Samtliga svenska ombud röstade för antagandet av rekommendationen.

**Svenska bestämmelser**

Rekommendationen omspänner vad svenska förhållanden beträffar en mängd lagar och författningar samt bestämmelser i kollektivavtal. Här må endast erinras om bestämmelserna angående sjövärdighet i 5 a § sjölagen och om vissa med föranledande av nämnda lagrum utfärdade författningar, nämligen dels förordningen den 20 maj 1927 angående fartygs byggnad och utrustning, dels ock förordningen den 9 december 1932 angående vissa säkerhetsåtgärder vid nyttjande av fartyg. Vidare må erinras om att lagen den 16 oktober 1914 om tillsyn å fartyg stadgar, att inom riket fartygsinspektionen och utom riket konsulerna skall utöva sådan tillsyn för att utröna huruvida bestämmelserna i 5 a § sjölagen och de med stöd därav utfärdade föreskrifterna är iakttagna. Lagen gäller — med vissa undantag — för svenskt fartyg och utländskt fartyg, som finnes här i riket. Slutligen må erinras om att bestämmelser avseende de förhållanden, som i övrigt åsyftas i rekommendationen, återfinnes i bl. a. kungörelsen den 9 juni 1939 angående sjömanshusen i riket samt sjömäns på- och avmönstring m. m., sjömanslagen den 30 juni 1952, befälsförordningen den 12 juni 1936 samt lagen den 11 september 1936 om förenings- och förhandlingsrätt.

Det må nämnas, att konventionen (nr 70) angående social trygghet för sjömän, vilken endast ratificerats av tre stater och icke trätt i kraft, innehåller vissa detaljföreskrifter som hindrar en svensk ratificering (jfr prop. nr 321/1946). Konventionen om det öppna havet har — liksom övriga av havsrättskonferensen antagna konventioner — ansetts f. n. icke böra ratificeras av Sverige.

**Yttranden**

*Arbetsmarknadsstyrelsen* framhåller, att de i rekommendationen angivna bestämmelserna för vårt lands vidkommande sedan länge varit i kraft genom lagstiftning eller kollektivavtal. Ett genomförande av rekommendationen skulle medföra en förbättring av de allmänna anställningsvillkoren för sjöfolket i de länder, som icke genom lagstiftning eller kollektivavtal hunnit lika långt som de traditionella sjöfartsnationerna. Styrelsen förklarar, att styrelsen vill lämna rekommendationen sin allmänna tillstyrkan, enär även vårt land och vårt sjöfolk i olika avseenden beröres av de förhållanden, som råder i åsyftade länders fartyg.

*Sjöfartsstyrelsen* anför.

Den alltmer omfattande registreringen av fartyg under s. k. bekvämlighetsflagg har under senare år blivit ett av den internationella sjöfartens dominerande problem. I olika sammanhang har diskuterats skilda förslag att komma till rätta med de olägenheter icke minst ur social synpunkt, som föranledes av sådan registrering. Någon tillfredsställande lösning har dock ännu icke kunnat vinnas.

I yttrande över slutprotokollet från Förenta Nationernas s. k. havsrättskonferens i Genève mars—april 1958 avstyrkte sjöfartsstyrelsen ratifikation av konventionen beträffande det öppna havet, under hänvisning till bl. a. den otillfredsställande urvattning av ifrågasatta bestämmelser rörande bekvämlighetsflagg, vartill konferensen kommit fram.

I den nu förevarande rekommendationen har man utgått från nämnda bestämmelser i havsrättskonventionen men sökt att giva en precisering av innebörden av de skyldigheter, som en stat bör anses ikläda sig genom registrering av ett fartyg i sitt nationella fartygsregister.

Även om rekommendationen icke innebär eller ens avser att innebära en lösning av frågan om bekvämlighetsflagg, har den dock positiv betydelse. Enligt sjöfartsstyrelsens mening bör rekommendationen uppfattas som en klar deklaration av ansvarskännande sjöfartsnationer av den grundläggande principen att registrering av ett fartyg och därmed rätt för fartyget att föra ett lands flagg medför ansvar och skyldigheter i skilda avseenden för den registrerande staten. Sedd som en sådan deklaration har rekommendationen stor principiell betydelse. Det synes icke uteslutet att den även kan få praktisk betydelse som underlag för fortsatta internationella förhandlingar om åtgärder, som leder till att preciseringen av en registrerande stats ansvar och skyldigheter beträffande registrerade fartyg icke blott blir en deklaration utan en praktisk realitet och att därigenom registreringen av fartyg under bekvämlighetsflagg kan bringas att upphöra.

Under åberopande av det anförda finner sjöfartsstyrelsen det synnerligen angeläget, att Sverige genom en anslutning till rekommendationen ger uttryck för sin vilja och avsikt att verka för en tillfredsställande lösning av frågan om förhindrande av registrering av fartyg under bekvämlighetsflagg.

*Socialstyrelsen* förklarar, att starka skäl synes tala för att de uppfattningar, varåt ges uttryck i rekommendationen, stödes från svensk sida. Enligt styrelsen är på grund av den allt mer ökade omfattningen, vari fartyg registreras under så kallad bekvämlighetsflagg, en kraftig reaktion mot detta förfarande påkallad.

*Svenska sjöfolksförbundet* finner det angeläget framhålla, att rekommendationens innehåll är av sådan art, att den såsom helhet har en väsentlig inverkan i fråga om förhållanden som har avseende på säkerheten för människoliv till sjöss. Förbundet yttrar vidare följande.

Sedan slutet av andra världskriget har man inom sjöfartskretsar i sjöfartsländer med oro följt den utveckling, som lett till att en allt större volym av handelstonnage registrerats under s. k. bekvämlighetsflagg. Redarna för dessa fartyg är icke medborgare i och har inget samband med registreringslandet och besättningsmännen i dessa fartyg är icke medborgare i registreringslandet. Det förekommer inga kollektivavtal beträffande minimilöner och arbetsvillkor i dessa länder. Inga sjöfolksorganisationer av betydelse finnes och nästan fullständig avsaknad av sociallagstiftning för sjö-

folk råder. Några statliga organ, som erbjuder skydd för de ombordanställda, existerar icke. Det är i själva verket så, att det saknas nästan allt som värderas högst i de traditionella sjöfartsländerna, varför det är av största vikt att möjlighet gives att försäkra sig om att sjömännens tjänsteförhållanden är i överensstämmelse med de normer, som är allmänt vedertagna hos de traditionella sjöfartsnationerna.

Med hänvisning till det anförda tillstyrker förbundet anslutning till rekommendationen.

Också *Svenska maskinbefälsförbundet* betonar, att rekommendationen berör ett av de allvarligaste internationella sjöfartsproblemen. Förbundet finner det högst nödvändigt, att möjligheten för de s. k. bekvämlighetsflaggorna att ohämmat dra till sig främmande tonnage förhindras på ett så effektivt sätt som möjligt. Denna utveckling, säger förbundet, utgör en stor fara för sjöfolket i de länder, där man tillkämpat sig en viss social trygghet.

I likhet med maskinbefälsförbundet anser *Sveriges fartygsbefälsförening* och *Svenska stewardsföreningen,* att Sverige bör medverka till förverkligandet av rekommendationens syfte.

## Departementschefen

Konventionen (nr 108) angående nationella identitetshandlingar för sjömän behandlar ett problem, som är av betydande vikt för den internationella sjöfarten. För sjömännen, som tillbringar så stor del av sin fritid ombord på fartygen, är det ett berättigat intresse att ha möjlighet att gå i land under fartygens hamnbesök. Det är också av betydelse både för dem, som är anställda på fartyg i internationell fart, och för redare för sådana fartyg, att en sjöman, som avmönstrat ett fartyg i främmande land eller skall tillträda anställning på fartyg i sådant land, skall ha rätt att resa genom landet på väg till eller från fartyget. Svårigheter för sjömän att få tillträde till främmande länder i sådana syften har emellertid uppkommit till följd av att någon internationell överenskommelse om särskild för sjömän avsedd identitetshandling icke finnes. De nu förekommande identitetshandlingarna är av de mest skiftande slag, och de olika länderna tillämpar en oenhetlig praxis i fråga om utländska sjömäns tillträde till sina territorier. Bland sjöfolket har det länge varit ett önskemål att dessa svårigheter skall undanröjas, så att man skall komma från den osäkerhet och de övriga olägenheter som följer av de rådande förhållandena.

Konventionens syfte är att få till stånd en likalydande och likvärdig internationell identitetshandling och att skapa en enkel och likformig praxis på området. Såsom sjöfartsstyrelsen uttalat skulle ett genomförande i vårt land av de principer som innefattas i konventionen knappast innebära någon väsentlig ändring i behandlingen i Sverige av utländskt sjöfolk. Det väsentliga skälet för en svensk ratifikation ligger därför huvudsakligen i vikten av att bidraga till en mera allmän anslutning till konventionen eller i vart fall ett internationellt accepterande av dess principer, vilket skulle underlätta

för svenskt sjöfolk att i länder utanför Norden erhålla en behandling, som motsvarar den som kommer utländskt sjöfolk till del i Sverige. Förhållandet torde vara detsamma i de övriga nordiska länderna. Jag kan ge min fulla anslutning till konventionens syfte.

Med hänsyn till överenskommelsen mellan Sverige, Danmark, Finland och Norge om upphävande av passkontrollen vid de internordiska gränserna är emellertid frågan om ratificering av konventionen av de nordiska länderna en gemensam nordisk angelägenhet, som måste lösas enhetligt. Utlänningsmyndigheterna i såväl Sverige som Danmark, Finland och Norge har — såsom framgår av yttrandet från Nordiska utlänningsutskottet — rest erinringar mot en ratificering av konventionen med hänsyn till de olägenheter, som ur utlänningskontrollsynpunkt skulle uppstå vid dess tillämpning.

Dessa spörsmål har nyligen varit föremål för diskussion mellan representanter för sjöfartsmyndigheterna i de nordiska länderna i syfte att söka tillgodose såväl sjöfartens intresse som intresset av en effektiv gemensam utlänningskontroll. Dessa överläggningar har ännu icke kunnat slutföras, men de har lett till att vissa undersökningar påbörjats. När dessa utförts avses frågan ånyo bli föremål för gemensamma nordiska överväganden. I avbidan därpå är jag ej beredd att nu förorda en ratificering av konventionen från svensk sida.

Vad angår rekommendationen (nr 105) angående innehållet i skeppsapotek, rekommendationen (nr 106) angående medicinsk rådgivning per radio till fartyg till sjöss samt rekommendationen (nr 108) angående sjömäns sociala villkor och säkerhet i förhållande till fartygs registrering har de anvisningar, som innefattas i dessa rekommendationer, iakttagits i svensk lagstiftning och praxis. Dessa rekommendationer påkallar därför ej någon åtgärd från svensk sida.

I fråga om rekommendationen (nr 107) angående sjömäns anställning å fartyg i främmande land bör framhållas, att svensk lagstiftning och praxis icke täcker rekommendationens anvisningar vad angår de fall, då utländsk sjöman i Sverige tager anställning å utländskt fartyg. Enligt sjöfartsstyrelsens mening bör dock genom samverkan mellan berörda statliga myndigheter vissa möjligheter finnas att granska även sådana anställningar. Arbetsmarknadsstyrelsen har förklarat sig beredd att taga aktiv del i arbetet att avhålla sjömän bosatta i Sverige från att taga anställning eller avtala om anställning å utländskt fartyg, såframt icke anställningsvillkoren uppfyller de krav, som anges i rekommendationen. Med hänsyn till angelägenheten av att stödja det syfte att motverka uppkomsten av skadliga verkningar på det sociala området i anledning av registreringarna under s. k. bekvämlighetsflagg, som innefattas i denna rekommendation liksom i rekommendationen nr 108, förordar jag, att anvisningarna i rekommendationen nr 107 i görlig mån beaktas i praxis. Därmed torde rekommendationens anvisningar i det väsentligaste vara uppfyllda.

Under åberopande av vad sålunda anförts får jag hemställa,

att Kungl. Maj:t måtte till riksdagen avlåta proposition

med anhållan om riksdagens yttrande angående omförmälda, av Internationella arbetsorganisationens år 1958 vid dess fyrtioförsta sammanträde (sjunde sjöfartskonferensen) antagna konvention och rekommendationer.

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

Ur protokollet:

*Pierre Vinde*

*Bilaga A*

Översättning

## Konvention (nr 108) angående nationella identitetshandlingar för sjömän

Internationella arbetsorganisationens allmänna konferens,

vilken av styrelsen för Internationella arbetsbyrån sammankallats till Genève och där samlats den 29 april 1958 till sitt fyrtioförsta sammanträde och

beslutat antaga vissa förslag angående ömsesidigt eller internationellt erkännande av nationella identitetshandlingar för sjömän, vilken fråga utgör den sjunde punkten på dagordningen för sammanträdet, samt

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

antager denna den trettonde dagen i maj år nittonhundrafemtioåtta följande konvention, som må benämnas »konventionen angående identitetshandlingar för sjömän, 1958 /Seafarers' Indentity Documents Convention, 1958/:

### *Artikel 1*

1. Denna konvention äger tillämpning på varje sjöman, vilken i vad egenskap det vara må är anställd ombord å fartyg, annat än krigsfartyg, som är registrerat i ett territorium, för vilket denna konvention gäller, och vilket regelmässigt nyttjas i sjöfart.

2. Därest tvekan uppstår, huruvida vissa kategorier av personer skola anses såsom sjömän i och för tillämpningen av denna konvention, skall frågan avgöras av vederbörande myndighet i varje land efter hörande av berörda redar- och sjöfolksorganisationer.

### *Artikel 2*

1. Medlemsstat, för vilken denna konvention gäller, skall på begäran av sjöman, som är medborgare i staten, för honom utfärda identitetshandling avfattad i enlighet med stadgandena i artikel 4 här nedan. Därest det är omöjligt att utfärda dylik handling för vissa kategorier av sjömän, må medlemsstaten dock i stället utfärda pass utvisande att innehavaren är sjöman; sådant pass skall i och för tillämpningen av denna konvention äga samma giltighet som förenämnda identitetshandling.

2. Medlemsstat, för vilken denna konvention gäller, må på begäran utfärda identitetshandling jämväl för varje annan sjöman, som antingen är anställd å fartyg, registrerat inom statens territorium, eller är inskriven vid arbetsförmedling inom statens territorium.

### *Artikel 3*

Identitetshandling skall alltid vara i sjömannens besittning.

### *Artikel 4*

1. Identitetshandling skall vara av enkelt utförande; den skall vara av hållbart material och så beskaffad att varje ändring i densamma lätt kan upptäckas.

2. Identitetshandling skall innehålla uppgift om den utfärdande myndighetens namn och om dag och plats för utfärdandet samt en förklaring, att handlingen är en med denna konvention avsedd identitetshandling.

3. Identitetshandling skall innehålla följande uppgifter angående innehavaren:

a) fullständigt namn (i förekommande fall såväl för- som efternamn);
b) födelsedag och -ort;
c) nationalitet;
d) signalement;
e) fotografi;
f) namnteckning eller, där innehavaren icke är skrivkunnig, tumavtryck.

4. Därest medlemsstat utfärdar identitetshandling för utländsk sjöman, må uppgift om sjömannens nationalitet utelämnas; sådan uppgift utgör icke ensamt bevis om sjömannens nationalitet.

5. I identitetshandling skall all begränsning i dess giltighetstid vara tydligt angiven.

6. Med tillämpning av stadgandena i de föregående momenten skall medlemsstat efter hörande av berörda redar- och sjöfolksorganisationer bestämma identitetshandlingens slutliga form och innehåll.

7. Den nationella lagstiftningen må föreskriva, att ytterligare uppgifter skola intagas i identitetshandlingen.

*Artikel 5*

1. Sjöman, som innehar giltig identitetshandling utfärdad av vederbörande myndighet i territorium, för vilket denna konvention gäller, skall äga rätt att återvända till sagda territorium.

2. Sjöman skall därjämte äga rätt att återvända till i föregående moment nämnt territorium under en tid av minst ett år efter utgången av i identitetshandlingen eventuellt angiven giltighetstid.

*Artikel 6*

1. Medlemsstat skall tillåta sjöman, som innehar giltig identitetshandling, att inresa till territorium, för vilket denna konvention gäller, när inresa begäres för tillfälligt besök i land i samband med fartygs hamnuppehåll.

2. Därest i identitetshandlingen finnes utrymme för vederbörliga anteckningar därom, skall medlemsstat jämväl tillåta sjöman, som innehar giltig identitetshandling, att inresa till territorium, för vilket denna konvention gäller, när inresa begäres för

a) sjömannens inställelse ombord å hans fartyg eller sjömannens förflyttning till annat fartyg;
b) genomresa för sjömannens inställelse ombord å hans fartyg i annat land eller för sjömannens hemsändande;
c) annat ändamål, som godkänts av vederbörande medlemsstats myndigheter.

3. Medlemsstat må, innan inresa till dess territorium medgives för något av i föregående moment angivna ändamål, av sjömannen, redaren eller vederbörande fartygsagent eller vederbörande konsul, infordra tillfredsställande utredning, inbegripet skriftliga uppgifter, angående sjömannens avsikt med inresan och hans förmåga att förverkliga denna avsikt. Medlemsstat må tillika begränsa sjömannens vistelse till att avse en för ändamålet ifråga skälig tidsrymd.

4. Intet i denna artikel skall anses innebära inskränkning i en medlemsstats rätt att förhindra viss persons inresa till eller vistelse inom statens territorium.

*Artikel 7*

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

*Artikel 8*

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

*Artikel 9*

1. Varje medlemsstat, som ratificerat denna konvention, kan, sedan tio år förflutit från den tidpunkt då konventionen först träder i kraft, uppsäga densamma genom skrivelse, som delgives Internationella arbetsbyråns generaldirektör för registrering. Uppsägningen träder icke i kraft förrän ett år efter det den registrerats.
2. Varje medlemsstat, som ratificerat denna konvention och icke inom ett år efter utgången av den i föregående moment 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 följande tioårsperiod.

*Artikel 10*

1. Internationella arbetsbyråns generaldirektör skall underrätta samtliga medlemmar av Internationella arbetsorganisationen om registreringen av alla ratifikationer och uppsägningar, som delgivits honom av organisationens medlemmar.
2. Då generaldirektören underrättar organisationens medlemmar om registreringen av den andra ratifikationen som delgivits honom, har han att fästa medlemmarnas uppmärksamhet på den dag, då konventionen träder i kraft.

*Artikel 11*

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

*Artikel 12*

Vid de tillfällen Internationella arbetsbyråns styrelse anser det nödvändigt, skall den förelägga allmänna konferensen en redogörelse för konventionens tillämpning och taga under övervägande, huruvida anledning föreligger att på konferensens dagordning uppföra frågan om revidering, helt eller delvis, av konventionen.

*Artikel 13*

1. Därest 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, utan hinder av vad i artikel 9 här ovan stadgas;

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

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

*Artikel 14*

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

*Bilaga B*

Översättning

## Rekommendation (nr 105) angående innehållet i skeppsapotek

Internationella arbetsorganisationens allmänna konferens,

vilken av styrelsen för Internationella arbetsbyrån sammankallats till Genève och där samlats den 29 april 1958 till sitt fyrtioförsta sammanträde och

beslutat antaga vissa förslag angående innehållet i skeppsapotek, vilken fråga inneslutes i femte punkten på dagordningen för sammanträdet, samt

beslutat att dessa förslag skola taga form av en rekommendation,

antager denna den trettonde dagen i maj år nittonhundrafemtioåtta följande rekommendation, vilken må benämnas »rekommendationen angående skeppsapotek, 1958» /Ship's Medicine Chests Recommendation, 1958/:

Konferensen hemställer, att organisationens medlemmar tillämpa följande stadganden:

1. (1) Varje fartyg, som nyttjas i sjöfart, bör vara försett med ett skeppsapotek, vars innehåll bör bestämmas av vederbörande myndighet med beaktande av sådana omständigheter som antalet personer ombord samt resans beskaffenhet och varaktighet. Särskilda föreskrifter om förvaring hos befälhavaren eller annat ansvarigt befäl ombord av sådana läkemedel, vilkas användning är särskilt reglerad, böra utfärdas.

(2) Bestämmelserna om minimiinnehållet i skeppsapotek böra tillämpas vare sig fartygsläkare finnes ombord eller ej.

2. (1) Vid fastställande eller översyn av bestämmelser om innehållet i de olika typerna av skeppsapotek bör vederbörande myndighet beakta den till denna rekommendation fogade förteckningen[1] över skeppsapoteks minimiinnehåll.

(2) Bestämmelser om innehållet böra med regelbundna mellanrum bliva föremål för översyn under hänsynstagande till nya medicinska upptäckter och framsteg samt förbättrade behandlingsmetoder i enlighet med de förslag, varom överenskommelse må träffas mellan Internationella arbetsorganisationen och Världshälsovårdsorganisationen.

3. Alla skeppsapotek böra innehålla en av vederbörande myndighet fastställd medicinsk handbok, varav klart framgår hur apotekets innehåll skall användas. Handboken bör vara tillräckligt detaljerad för att sätta andra än en fartygsläkare i stånd att, med eller utan bistånd av medicinsk rådgivning per radio, vårda sjuka eller skadade ombord.

4. Det bör jämväl fastställas föreskrifter om nödigt underhåll och vård av skeppsapoteken och deras innehåll samt om regelbunden besiktning minst var tolfte månad av personer, som av vederbörande myndighet bemyndigats därtill.

[1] Förteckningen här utesluten.

*Bilaga C*

Översättning

## Rekommendation (nr 106) angående medicinsk rådgivning per radio till fartyg till sjöss

Internationella arbetsorganisationens allmänna konferens,

vilken av styrelsen för Internationella arbetsbyrån sammankallats till Genève och där samlats den 29 april 1958 till sitt fyrtioförsta sammanträde och

beslutat antaga vissa förslag angående medicinsk rådgivning per radio till fartyg till sjöss, vilken fråga innefattas i den femte punkten på dagordningen för sammanträdet, samt

beslutat att dessa förslag skola taga form av en rekommendation,

antager denna den trettonde dagen i maj år nittonhundrafemtioåtta följande rekommendation, vilken må benämnas »rekommendationen angående medicinsk rådgivning till sjöss, 1958» /Medicial Advice at Sea Recommendation, 1958/:

Konferensen hemställer till organisationens medlemmar att tillämpa följande stadganden:

Medlemsstat bör genom ett i förväg ordnat system tillse

a) att medicinsk rådgivning per radio till fartyg till sjöss kostnadsfritt är tillgänglig vid varje tidpunkt på dygnet;

b) att denna medicinska rådgivning även innefattar råd av specialister, där så är nödvändigt och praktiskt möjligt;

c) att den tillgängliga rådgivningen per radio utnyttjas på riktigt sätt bl. a. genom undervisning av personalen ombord och genom medicinska handböcker, vilka klart och tydligt angiva det slag av upplysningar, som kan vara läkaren till hjälp vid rådgivningen, så att den person ombord som söker råd förstår, vilka upplysningar den rådgivande läkaren behöver;

d) att en aktuell och fullständig förteckning över de radiostationer, från vilka medicinsk rådgivning kan erhållas, medföres ombord å varje radioutrustat fartyg och förvaras av radiobefälet eller, i fråga om mindre fartyg, av den person som ansvarar för radioanläggningen ombord.

*Bilaga D*

Översättning

## Rekommendation (nr 107) angående sjömäns anställning å fartyg registrerade i främmande land

Internationella arbetsorganisationens allmänna konferens,

av styrelsen för Internationella arbetsbyrån sammankallad till Genève och där samlad den 29 april 1958 till sitt fyrtioförsta sammanträde,

uttrycker sin allvarliga oro över den av medborgare i vissa sjöfartsländer visade benägenheten att taga anställning å andra länders fartyg utan att genom i behörig ordning slutna kollektivavtal tillförsäkra sig det skydd och de arbetsvillkor, som tillämpas å fartyg i deras egna länder, och vilken konferens

beslutat antaga vissa förslag angående sjömäns anställning, vilken fråga utgör tredje punkten på dagordningen för sammanträdet, samt

beslutat att dessa förslag skola taga form av en rekommendation,

antager denna den trettonde dagen i maj år nittonhundrafemtioåtta följande rekommendation, vilken må benämnas »rekommendationen angående sjömäns anställning å utländska fartyg, 1958» /Seafarers' Engagement (Foreign Vessels) Recommendation, 1958/:

1. Varje medlemsstat bör göra allt som står i dess makt för att avhålla sjömän inom sitt territorium från att taga anställning eller avtala om anställning ombord å fartyg registrerade i främmande land, såframt icke anställningsvillkoren i stort sett äro likvärdiga med de villkor, som föreskrivas genom kollektivavtal och sociala normer godtagna av redares och sjömäns bona fide organisationer i sådana sjöfartsländer, där dylika avtal och normer traditionellt följas.

2. Varje medlemsstat bör särskilt fästa avseende vid huruvida betryggande bestämmelser finnas om att sjöman anställd å fartyg registrerat i främmande land,

a) då han landsatts i främmande hamn på grund av omständigheter, varöver han icke råder, återsändes till

1) anställningshamnen; eller

2) hamn i hemlandet eller i det land, vilket han tillhör; eller

3) annan hamn efter därom mellan vederbörande sjöman och befälhavaren eller redaren med godkännande av vederbörande myndighet eller under annat betryggande skydd träffad överenskommelse;

b) då han landsatts i främmande hamn på grund av sjukdom eller skada, som inträffat under tjänst å fartyget och ej vållats uppsåtligen av honom själv, erhåller medicinsk vård och underhåll.

*Bilaga E*

Översättning

## Rekommendation (nr 108) angående sjömäns sociala villkor och säkerhet i förhållande till fartygs registrering

Internationella arbetsorganisationens allmänna konferens,

vilken av styrelsen för Internationella arbetsbyrån sammankallats till Genève och där samlats den 29 april 1958 till sitt fyrtioförsta sammanträde och

beslutat antaga vissa förslag rörande flaggskifte i förhållande till sociala villkor och säkerhet, vilken fråga utgör den fjärde punkten på dagordningen för sammanträdet, samt

bestämt att dessa förslag skola taga form av en rekommendation,

antager denna den fjortonde dagen i maj år nittonhundrafemtioåtta följande rekommendation, vilken må benämnas »rekommendationen angående sociala villkor och säkerhet för sjöfolk, 1958» /Social Conditions and Safety (Seafarers) Recommendation, 1958/:

Konferensen, som

finner att arbetsförhållandena ha en väsentlig inverkan på säkerheten för människoliv till sjöss,

finner att de därmed sammanhängande problemen ha erhållit en synnerligen framskjuten ställning genom den stora mängd tonnage, som registrerats i länder, vilka hittills icke räknats bland de traditionella sjöfartsnationerna,

finner att konventionen om det öppna havet, vilken antagits av Förenta Nationernas konferens för kodifiering av de folkrättsliga reglerna om havet och är tillgänglig för undertecknande sedan den 29 april 1958, innehåller stadganden rörande

1) varje stats rätt att låta fartyg segla under dess flagg;

2) det villkor beträffande fartygs nationalitet, enligt vilket »det måste föreligga ett verkligt samband (a genuine link) mellan flaggstaten och fartyget; särskilt måste staten i administrativa, tekniska och sociala hänseenden utöva effektiv jurisdiktion och kontroll över de fartyg, som föra dess flagg»;

3) varje stats skyldighet att i fråga om fartyg under dess flagg vidtaga för tryggande av säkerheten till sjöss nödvändiga åtgärder i vad avser bland annat fartygs bemanning och besättningens arbetsförhållanden, därvid tillämpliga internationella överenskommelser om arbetsförhållanden skola beaktas,

ävensom övervägt bestämmelserna i

rekommendationen angående sjömäns anställning ombord å utländska fartyg, 1958, och

konventionen angående social trygghet för sjömän, 1946,

hemställer att följande bestämmelser tillämpas:

Registreringslandet bör erkänna alla de förpliktelser, som registreringen innebär, samt utöva effektiv jurisdiktion och kontroll till gagn för sjömännens säkerhet och välfärd ombord å registreringslandets sjögående handelsfartyg. Registreringslandet bör särskilt:

a) utarbeta och antaga bestämmelser, som skola ha till syfte säkerställa att alla i dess register upptagna fartyg följa internationellt erkända säkerhetsnormer;

b) vidtaga åtgärder för en lämplig fartygsinspektion, som svarar mot behovet hos det inregistrerade tonnaget, samt säkerställa regelbunden inspektion av alla i registret upptagna fartyg för att därigenom trygga efterlevnaden av de bestämmelser som utfärdats jämlikt a) härovan;

c) såväl inom sitt territorium som utomlands upprätta nödvändiga statskontrollerade organ för övervakning av sjömäns på- och avmönstring;

d) försäkra sig om att sjömännens tjänsteförhållanden äro i överensstämmelse med de normer, som äro allmänt vedertagna hos de traditionella sjöfartsnationerna;

e) i de fall, där sjömännen ombord å dess fartyg icke redan äga rätt att organisera sig, genom lagstiftning eller administrativa bestämmelser tillförsäkra dem sådan rätt;

f) genom lagstiftning eller administrativa bestämmelser tillförsäkra sjömännen ombord å dess fartyg rätt att på lämpligt sätt bliva hemsända i enlighet med praxis hos de traditionella sjöfartsnationerna;

g) tillse att lämpliga och tillfredsställande åtgärder vidtagas för prövning av personer, som ansöka om behörighetsbevis, och för utfärdandet av sådana bevis.

*Bilaga F*

## Resolutioner

Resolution angående behörig jurisdiktion vid upphävande eller indragning av fartygsbefäls behörighetsbevis.
Resolution angående tillämpning av principen om 40 timmars arbetsvecka ombord å fartyg.
Resolution angående sjömän, som äro flyktingar.
Resolution angående välfärdsanordningar i hamn.
Resolution angående hälsovård och hygien ombord å fartyg.
Resolution angående besättningens bostäder å fartyg.
Resolution angående bemanningen av fartyg.
Resolution angående sammankallande av Joint Maritime Commission.
Resolution angående atomkraft och sjöfart.
Resolution angående fiskarnas problem.
Resolution angående säkerheten för människoliv till sjöss.
Resolution angående begränsning av redareansvaret.

581648 Stockholm 1959. Isaac Marcus Boktryckeri Aktiebolag