Nr 158

Kungl. Maj:ts proposition angående vissa beslut fattade av Internationella arbetsorganisationens konferens år 1970 vid dess femtiofemte sammanträde (åttonde sjöfartskonferensen); given Stockholms slott den 22 oktober 1971.

Kungl. Maj:t vill härmed, under åberopande av bilagda utdrag av statsrådsprotokollet över kommunikationsärenden,

dels föreslå riksdagen att bifalla det förslag om vars avlåtande till riksdagen föredragande departementschefen hemställt,

dels inhämta riksdagens yttrande över vad föredragande departementschefen förordat.

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

CARL GUSTAF

BENGT NORLING

Propositionens huvudsakliga innehåll

I propositionen underställs riksdagen vissa konventioner och rekommendationer i sjöfartssociala frågor, som antagits av Internationella arbetsorganisationen (ILO) vid dess åttonde sjöfartskonferens år 1970, för godkännande resp. yttrande, nämligen konvention (nr 133) om besättningens bostäder ombord på fartyg (tilläggsbestämmelser), rekommendation (nr 140) om luftkonditionering i besättningens bostäder och vissa andra utrymmen ombord på fartyg, rekommendation (nr 141) om kontroll av skadligt buller i besättningens bostäder och arbetsutrymmen ombord på fartyg, konvention (nr 134) om förebyggande av yrkesskador för sjöfolk och rekommendation (nr 142) i samma ämne samt rekommendation (nr 137) om yrkesutbildning av sjöfolk, rekommendation (nr 138) om sjöfolks välfärd till sjöss och i hamn och rekommendation (nr 139) om sysselsättningsproblem på grund av teknisk utveckling ombord på fartyg.

Utdrag av protokollet över kommunikationsärenden, hållet inför Hans Kungl. Höghet Kronprinsen-Regenten i statsrådet på Stockholms slott den 22 oktober 1971.

Närvarande: statsministern PALME, ministern för utrikes ärendena WICKMAN, statsråden ANDERSSON, JOHANSSON, HOLMQVIST, ASPLING, NILSSON, LUNDKVIST, GEIJER, ODHNOFF, BENGTSSON, NORLING, LÖFBERG, LIDBOM, CARLSSON, FELDT.

Chefen för kommunikationsdepartementet, statsrådet Norling, anmäler efter gemensam beredning med statsrådets övriga ledamöter *vissa beslut som fattats av Internationella arbetsorganisationens konferens år 1970 vid dess femtiofemte sammanträde (åttonde sjöfartskonferensen)* och anför.

Inledning

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

I propositionen 1971: 5 angående vissa vid ILO:s femtiofjärde sammanträde fattade beslut (SoU 1971: 2, rskr 1971: 65) har redogörelse senast lämnats för dels de skilda formerna för beslut som fattas av ILO:s beslutande församling — Internationella arbetskonferensen — nämligen konvention, rekommendation och resolution, dels de olika förpliktelser som åligger medlem av ILO, däribland skyldigheten att underställa vid konferenssammanträde antagna konventioner och rekommendationer vederbörlig myndighet (i Sverige riksdagen) för lagstiftnings- eller andra åtgärder m. m.

Det bör tilläggas att sammanträde med Internationella arbetskonferensen enligt artikel 3 i ILO:s stadga skall hållas vid behov, dock minst en gång varje år.

Internationella arbetskonferensen har — vid sidan av de årliga allmänna konferenserna — vid olika tillfällen behandlat frågor om sjöfolkets arbetsförhållanden. Sju sammanträden — sjöfartskonferenser — har före år 1970 sålunda hållits, som uteslutande avsett sådana frågor. De fem första av dessa konferenser hölls år 1920 i Genua, åren 1926 och 1929 i Genève samt — två gånger — år 1936 också i Genève (prop. 1937: 184, 2LU 1937: 34, rskr 1937: 236 samt 1938: 223 och 239,

2LU 1938: 52 och 59, rskr 1938: 304 och 448). De två därpå följande sjöfartskonferenserna — den sjätte och den sjunde — ägde rum år 1946 i Seattle (prop. 1947: 321, 2LU 1947: 49, rskr 1947: 447, prop. 1952: 170, 2LU 1952: 44, rskr 1952: 392 och prop. 1961: 163, 2LU 1961: 61, rskr 1961: 362) resp. år 1958 i Genève (prop. 1959: 78, 2LU 1959: 19, rskr 1959: 177 och förut angivna prop. 1961: 163 samt prop. 1959: 120, 2LU 1959: 31, rskr 1959: 278). Vissa sjöfartssociala frågor behandlades vid ILO:s allmänna konferens år 1949 (trettioandra sammanträdet) i Genève (prop. 1950: 207, 2LU 1950: 34, rskr 1950: 238).

Internationella arbetskonferensens femtiofemte sammanträde (åttonde sjöfartskonferensen) hölls i Genève under tiden den 14—31 oktober 1970. Konferensen hade föregåtts av en i Genua i september 1969 hållen förberedande teknisk konferens mellan regerings-, redare- och sjöfolksrepresentanter från 27 länder. Vid sistnämnda konferens utarbetades vissa preliminära texter avsedda att tjäna som underlag för arbetet vid sjöfartskonferensen i Genève. I denna konferens deltog representanter för 65 av organisationens 121 medlemsstater jämte många mellanstatliga och internationella icke-statliga organisationer. Det stora flertalet medlemsstater hade sänt fullständiga delegationer, dvs. två regerings-, ett arbetsgivar- och ett arbetstagarombud. Sverige deltog i sammanträdet med en fullständig delegation.[1]

Konferensens *dagordning* upptog följande ämnen.

I. Generaldirektörens rapport.

II. Besättningsbostäder.

III. Rekommendation nr 109, punkten 2 (om minimigrundlön) — uppräkning av de år 1958 till 25 pund eller 70 dollars angivna lönebeloppen till de värden som f. n. svarar mot dessa belopp, varvid hänsyn skall tas uteslutande till minskningen av penningvärdet sedan år 1958.

IV. Problem med anledning av teknisk utveckling och modernisering ombord på fartygen avseende

a) åtgärder för rekrytering anpassade till prognoser om sysselsättning till sjöss,

b) grundutbildning och efterutbildning för sysselsättning till sjöss och

[1] Enligt Kungl. Maj:ts beslut den 4 september och den 2 oktober 1970 deltog följande personer i konferensen, nämligen

för Sveriges regering: såsom ombud sjösäkerhetsdirektören Göran Steen, sjöfartsverket, och kanslirådet i kommunikationsdepartementet Åke Hartvig samt såsom experter avdelningsdirektören hos sjöfartsverket Per Eriksson, tillika ersättare för regeringsombuden, och skolkonsulenten hos skolöverstyrelsen Allan Carlsson;

för redarna: såsom ombud verkställande direktören i Sveriges Redareförening Nils Grenander samt såsom experter dåvarande vice verkställande direktören i föreningen Douglas Forssblad och lektorn vid sjöbefälsskolan i Malmö Sölve Arvedson, Rederiföreningen för mindre fartyg;

för sjöfolket: såsom ombud förbundssekreteraren i Svenska Sjöfolksförbundet Gustaf Klang samt såsom experter sekreteraren i Landsorganisationen i Sverige Thorbjörn Carlsson, verkställande direktören i Sveriges Fartygsbefälsförening Stig Wiebe och verkställande direktören i Svenska Maskinbefälsförbundet Knut Hadrup.

c) verkan på sysselsättningsnivån när det gäller sjöfolk, inklusive åtgärder mot arbetslöshet.

V. Förebyggande av olycksfall ombord på fartyg till sjöss och i hamn.

VI. Yrkesutbildning av sjöfolk.

VII. Sjöfolks välfärd till sjöss och i hamn.

Följande av konferensen fattade beslut, som hänför sig till punkterna II och IV—VII på dagordningen, skall i enlighet med artikel 19 av ILO:s stadga underställas riksdagen, nämligen

1) konvention (nr 133) om besättningens bostäder ombord på fartyg (tilläggsbestämmelser),

2) rekommendation (nr 140) om luftkonditionering i besättningens bostäder och vissa andra utrymmen ombord på fartyg,

3) rekommendation (nr 141) om kontroll av skadligt buller i besättningens bostäder och arbetsutrymmen ombord på fartyg,

4) konvention (nr 134) om förebyggande av yrkesskador för sjöfolk,

5) rekommendation (nr 142) i samma ämne,

6) rekommendation (nr 137) om yrkesutbildning av sjöfolk,

7) rekommendation (nr 138) om sjöfolks välfärd till sjöss och i hamn,

8) rekommendation (nr 139) om sysselsättningsproblem på grund av teknisk utveckling ombord på fartyg.

Den slutliga omröstningen vid konferensen om instrumenten utföll så, att ingen av de röstande röstade mot eller nedlade sin röst. Samtliga instrument antogs således enhälligt.

Texterna på engelska och svenska till nämnda åtta instrument torde få fogas till statsrådsprotokollet som *bilagor 1—8*. En särskild bilaga med förteckning över samtliga resolutioner som antagits vid konferensen torde även få fogas till protokollet (*bilaga 9*).

Jag redovisar i fortsättningen först remissbehandlingen i ärendet. Jag redogör därefter för de tre instrument som avser förhållanden i fråga om besättningens bostäder ombord på fartyg m. m., och de båda instrumenten om förebyggande av yrkesskador för sjöfolk, vardera gruppen i ett sammanhang, samt därnäst var för sig rekommendationerna om yrkesutbildning av sjöfolk, om sjöfolks välfärd till sjöss och i hamn samt om sysselsättningsproblem för sjöfolk på grund av teknisk utveckling. Vid denna behandling redogörs för yttranden över resp. instrument. I anslutning till denna redogörelse över instrumenten och yttrandena redovisas under ett särskilt avsnitt för vissa yttranden i vad de avser flera instrument.

Jag vill i detta sammanhang som en orientering till riksdagen också ta upp en fråga som har samband med en av resolutionerna, nämligen resolution (nr XII) om minimigrundlön för matroser. Resolutionen hänför sig till dagordningens punkt III och torde i översättning få fogas till statsrådsprotokollet (*bilaga 10*).

Remissyttranden

Yttranden över *samtliga konventioner och rekommendationer* har avgivits av socialstyrelsen, arbetarskyddsstyrelsen, ILO-kommittén, sjöfartsverket, Sveriges redareförening, Rederiföreningen för mindre fartyg, Tjänstemännens centralorganisation (TCO), Landsorganisationen i Sverige (LO), Sveriges fartygsbefälsförening, Svenska maskinbefälsförbundet och Svenska sjöfolksförbundet. Sjöfartsverket har inhämtat yttranden från statens järnvägar samt från riksförsäkringsverket och statistiska centralbyrån, de båda sistnämnda vad avser konventionen nr 134 och rekommendationen nr 142. Svenska arbetsgivareföreningens allmänna grupp, som sjöfartsverket berett tillfälle att inkomma med synpunkter, har ej yttrat sig.

Dessutom har yttranden över följande instrument avgivits av vissa remissinstanser, nämligen

över *konventionen nr 134 och rekommendationerna nr 140—142* av nämnden för internationella hälsovårdsärenden (NIH), statens institut för folkhälsan och arbetsmedicinska institutet,

över *rekommendationen nr 138* av handelsflottans välfärdsråd,

över *rekommendationen nr 139* av arbetsmarknadsstyrelsen,

över *rekommendationerna nr 137 och 139* av universitetskanslerämbetet och skolöverstyrelsen,

över *konventionen nr 134 samt rekommendationerna nr 137—138 och nr 141—142* av fiskeristyrelsen samt

över *rekommendationen nr 141* av Stiftelsen Svensk skeppsforskning.

Stiftelsen, som beretts tillfälle att också yttra sig över konventionerna nr 133 och nr 134 samt rekommendationerna nr 140 och nr 142, har inte yttrat sig över dessa instrument, emedan de ligger utanför stiftelsens verksamhetsområde.

Sveriges varvsindustriförening, som beretts tillfälle att yttra sig över konventionerna nr 133—134 samt rekommendationerna nr 140—142, har inte yttrat sig.

Sveriges fiskares riksförbund, som beretts tillfälle att yttra sig över konventionen nr 134 samt rekommendationerna nr 137—138 och nr 141—142, har ej begagnat sig därav.

I inget av de avgivna yttrandena har avstyrkts att konventionerna ratificeras eller att rekommendationerna beaktas i svensk lagstiftning och praxis på området.

1—3. Konventionen (nr 133) om besättningens bostäder ombord på fartyg (tilläggsbestämmelser), rekommendationen (nr 140) om luftkonditionering i besättningens bostäder och vissa andra utrymmen ombord på fartyg samt rekommendationen (nr 141) om kontroll av skadligt buller i besättningens bostäder och arbetsutrymmen ombord på fartyg

Frågan om besättningens bostäder i fartyg behandlades senast av ILO:s allmänna konferens år 1949 vid dess trettioandra sammanträde. Konferensen antog då konventionen (nr 92) angående besättningens bostäder å fartyg (reviderad 1949) (förut nämnda prop. 1950: 207). Sverige har ratificerat konventionen (SÖ 1950: 110).

Åttonde sjöfartskonferensen antog konventionen (nr 133) med samtliga avgivna 181 röster. Rekommendationen (nr 140) och rekommendationen (nr 141) antogs vardera med samtliga avgivna 184 röster.

Konventionens och rekommendationernas huvudsakliga innehåll

Konventionen är tillämplig på varje sjögående fartyg med en bruttodräktighet av minst 1 000 registerton, som yrkesmässigt nyttjas till transport av last eller passagerare eller nyttjas i annan kommersiell verksamhet. Den är också tillämplig på bogserfartyg och på bl. a. fartyg mellan 200 och 1 000 ton under förutsättning att så är rimligt och utförbart. Konventionen är ej tillämplig på bl. a. fartyg, som nyttjas till fiske eller på bärplansfartyg och svävare. Undantag från konventionens bestämmelse får göras bl. a. beträffande färjor, matarfartyg ("feederfartyg") och liknande fartyg, som ej är ständigt bemannade med en enda permanent besättning, samt vissa andra fartyg.

I fråga om fartyg, på vilka konventionen är tillämplig, skall iakttas vissa bestämmelser i 1949 års reviderade konvention angående besättningsbostäder, nämligen del II om planläggning av tillsyn å besättningens bostäder och del III om sådana bostäder. Utöver förut angivna undantag får ytterligare undantag göras under vissa villkor (artikel 1 mom. 6 och artikel 12).

Konventionens materiella bestämmelser om bostäderna för besättningen finns i artiklarna 5—11. De är detaljerade och varierar till innehåll alltefter såväl de olika kategorierna ombordanställda som fartygens storlek och typ.

Konventionen innehåller vidare bestämmelser om dess tillämpning på existerande fartyg och sedvanliga slutbestämmelser. Om dessa senare bör anges att konventionen träder i kraft tolv månader efter det den ratificerats av tolv medlemmar, som var och en har en handelsflotta över 1 milj. ton brutto. Minst fyra av dessa medlemmar skall var och en ha en handelsflotta om minst 2 milj. ton brutto.

I rekommendationen nr 140 anges att besättningens bo-

städer i nya fartyg om minst 1 000 ton brutto bör utrustas med luftkonditionering. Samma gäller också radiohytt och kontrollrum för maskineriet. Fartyg, som regelbundet nyttjas i fart där klimatförhållandena gör luftkonditionering onödig, är undantagna. Enligt rekommendationen bör undersökas om ej nya fartyg under 1 000 ton och existerande fartyg som byggs om kan utrustas med luftkonditionering. Rekommendationen anger vissa riktlinjer om konstruktionen av luftkonditioneringssystemet.

Enligt rekommendationen nr 141 bör genom forskning av bullerproblemet ombord på fartyg skaffas fram och ställas samman data för kriterier och normer på området. Med ledning av denna forskning bör utfärdas föreskrifter om reduktion av och skydd för sjöfolket mot skadligt buller i fartygen. Rekommendationen anger vissa riktlinjer om åtgärdernas omfattning.

Svenska bestämmelser

Bestämmelser i de ämnen som konventionen och rekommendationerna omfattar finns dels i lagen (1965: 719) om säkerheten på fartyg och i kungörelsen (1965: 908) med tillämpningsföreskrifter till lagen, dels i följande av sjöfartsverket beslutade författningar, nämligen kungörelsen (1970: A 4) om bostäder och ekonomilokaler m. m. på fartyg, kungörelsen (1971: A 3) om ingivande av fartygsritningar m. m. och kungörelsen (1969: A 4) med föreskrifter om personlig skyddsutrustning mot buller, dels i verkets anvisningar (1971: A 14) om skydd mot olycksfall och ohälsa på fartyg.

Lagen 1965: 719 och i huvudsak också kungörelsen 1965: 908 innehåller rambestämmelser, medan föreskrifter om detaljer är samlade i de av sjöfartsverket givna bestämmelserna. Dessa är utfärdade med stöd av 1965 års lag och kungörelse.

Yttrandena

När det gäller konventionen erinrar *sjöfartsverket* om att Sverige tidigare biträtt 1949 års reviderade konvention om besättningsbostäder och anpassat lagstiftningen till denna. De svenska bestämmelserna är i vissa avseenden strängare än dem i 1949 års konvention. Vid ett biträdande av den nya konventionen erfordras ej ändring i lagen 1965: 719 eller i kungörelsen 1965: 908 men väl i sjöfartsverkets kungörelse 1970: A 4, som dock redan i viss omfattning möter den nya konventionens krav.

I fråga om de materiella bestämmelserna i konventionens artiklar 5—11 anger och kommenterar sjöfartsverket de ändringar i eller tillägg till verkets nämnda kungörelse som är nödvändiga vid en ratificering av konventionen. Ändringarna och tilläggen hänför sig till bestämmelserna

i artikel 5 mom. 7 och 8, i artikel 6 mom. 3, i artikel 7 mom. 2 och 3, i artikel 8 mom. 2—5 och 7 samt i artikel 9 mom. 2.

Enligt sjöfartsverket synes ej särskilda hinder finnas för en ratificering av konventionen.

Socialstyrelsen anser att konventionen bör ratificeras endast under förutsättning att detta inte kan få till följd att nuvarande svenska krav på besättningsbostäder sänks. Styrelsen finner det emellertid vara en väsentlig brist att behovet av fullgod ventilation från hygienisk synpunkt inte beaktats i tillfredsställande omfattning. Sverige bör i anledning därav, om så är möjligt, föreslå tilläggsbestämmelse till konventionen beträffande ventilation av bostäder i fartyg. Styrelsen meddelar att den från hygienisk synpunkt inte gör någon skillnad beträffande kraven på bostäder för de olika kategorierna bland besättningen.

Sveriges redareförening framhåller om konventionen att det för den svenska rederinäringen är av intresse att man inte onödigtvis utfärdar bestämmelser som går utöver internationella konventioner.

Föreningen säger sig i princip ej vara motståndare till att de ombordanställda erhåller rymliga och bekväma bostäder. Föreningen anser det dock uppenbart att — medan ILO:s åttonde sjöfartskonferens tagit tillbörlig hänsyn till det mindre och medelstora tonnagets svårigheter — detta inte skett vid utarbetandet av de svenska bestämmelserna om bostäder och ekonomilokaler m. m. på fartyg. Dessa bestämmelser bör därför i samband med ratificeringen av konventionen ändras för att bättre överensstämma med dennas regler.

I fråga om rekommendationen nr 140 anför *sjöfartsverket* att 48 och 50 §§ i dess kungörelse 1970: A 4 innehåller bestämmelser om luftkonditionering. Genom en mindre ändring av 50 § i kungörelsen kan denna anpassas till rekommendationen. Dennas uttalande om existerande fartyg svarar mot verkets praxis. Sverige bör enligt verket ansluta sig till rekommendationen.

Arbetsmedicinska institutet framhåller att en synnerligen viktig fråga när det gäller luftkonditionering ombord på fartyg är hur konditioneringen tekniskt anordnas och att detta gäller alldeles särskilt i de trånga bostadsutrymmen som man här vanligen träffar på. Enligt uppgift är klagomål över luftkonditionering i hytter vanliga. Det klagas därvid över att det är kallt, att det bullrar och drar etc. Dessa frågor har helt allmänt berörts i rekommendationen. Frågan om drag saknas dock. Förslagsvis bör enligt institutet rekommendationen kompletteras härutinnan.

Enligt institutet bör klimatfrågorna ombord och därmed sammanhängande luftkonditioneringsproblem utredas. Utredningen bör ingå som en del av en av institutet vid behandling av ILO-instrumenten nr 134 och 142 föreslagen allmän utredning av sjöfartens hälso- och säkerhetsproblem.

Om rekommendationen nr 141 framhåller *arbetsmedicinska institutet* att tillgängligt material över bullersituationen ombord på fartyg visar att man här har att göra med ett allvarligt problem. Höga bullernivåer förekommer såväl i arbetslokaler som i bostadsutrymmen. I arbetslokaler såsom maskinrum och verkstäder förekommer nivåer långt över gränsen för hörselskaderisk. En undersökning visar att endast 14 % av de undersökta maskinbefälen var normalhörande, 34 % hade svåra bullerskador, 42 % lätta, 7 % hade bullerskador kombinerade med annan hörselskada samt 3 % hade hörselnedsättning av annan orsak. Dessa uppgifter talar enligt institutet för sig själva och ger fullt stöd för att rekommendationen bör beaktas även i Sverige.

Institutet påpekar att vad det sagt om behov av utredning om sjöfartens hälso- och säkerhetsproblem givetvis gäller också för bullerfrågorna.

Sjöfartsverket omtalar att verket på grundval av en utredning om bullerförhållanden på fartyg avser att ge ut en rekommendation om högsta godtagbara bullernivåer i fartyg. Utgivandet innebär emellertid inte vare sig att hälsoriskerna skulle vara tillräckligt utredda eller att det tekniska utvecklingsarbetet för att minska buller eller skadorna därav skulle anses färdigt. Lösningen av bullerfrågor ombord kan ske på flera sätt och ej blott genom isolering och andra åtgärder som antyds i rekommendationen. Det kommande utvecklingsarbetet kommer att ge svar härpå. Det är enligt verket mycket angeläget att utvecklingen inte hindras genom konkret utformade konstruktiva detaljanvisningar, utan normgivning inom bulleområdet bör ges i form av värden på högsta tillåtna buller. Verket tolkar rekommendationen så, att de åtgärder som där anges endast är avsedda som exempel.

Sjöfartsverket anför i övrigt följande.

Utredning och insamling av bullerdata från svenska fartyg har pågått och pågår i syfte att få fram bullerkriterier. Fast organisation för samarbete med redare och ombordanställda har inte etablerats, men utredningsunderlag och förslag till bullernormer tillställs bl. a. intressenter på sedvanligt sätt för yttrande. — Bullerskadeforskning förekommer i Sverige men är inte exklusivt inriktad på sjöfart och sker inte i sjöfartsverkets regi. Nordiska maskinbefälsfederationen har emellertid år 1964 publicerat en hörselundersökning av maskinbefäl i de nordiska handelsflottorna. Behovet av specialinriktad forskning beträffande sjömän har sin grund i att den som är anställd vid en industri i land har möjlighet att under sin fritid komma ifrån den bullrande miljön, medan sjömannen är utsatt för buller dygnet runt. Huvudansvaret för denna medicinskt inriktade forskning bör vila på annan myndighet än sjöfartsverket. — Ett tekniskt utvecklingsarbete för att minska bullerproblemen pågår inom Sverige. Sjöfartsverket följer detta arbete. Sjöfartsverket har inte utgivit någon information om bullrets inverkan på hörseln och hälsan eller om hur man skyddar sig mot bullerskador.

Sammanfattningsvis framhåller sjöfartsverket att bullerskadeproblemet för sjöfartens del bör angripas på följande tre vägar.

1. Utfärdande av rekommendationer och ev. aktuella föreskrifter på basis av de erfarenheter som redan vunnits och med hänsyn till de resurser som nu finns. På detta område torde f. n. inga åtgärder erfordras utöver dem som sjöfartsverket redan planerat. Det kan diskuteras om det föreligger behov av att utfärda särskild information om sättet för att skydda sig mot bullerskador. Emellertid bör undervisning om de kända skadeverkningarna av buller ingå som ett led i undervisningen vid sjömans- och sjöbefälsskolorna.
2. Specialinriktad forskning beträffande inverkan på hörseln och hälsan av det oavbrutna buller som sjöfolket utsättes för. För att sådan forskning skall bedrivas till minsta möjliga kostnad, torde det vara lämpligt att Kungl. Maj:t överväger möjligheterna för Sverige att deltaga i ett internationellt samarbete på området.
3. Fortsatt utvecklingsarbete beträffande ljudisolerande material och annan teknisk utrustning samt beträffande den från bullerskyddssynpunkt lämpligaste placeringen av olika utrymmen i fartyg. Då sjöfartsverket noggrant följer detta arbete, torde inga ytterligare åtgärder erfordras under denna punkt.

Sjöfartsverket anser att Sverige bör ansluta sig till rekommendationen.

Stiftelsen Svensk skeppsforskning konstaterar med tillfredsställelse att rekommendationen förutsätter att fastställandet av kriterier och normer skall föregås av forskningsinsatser, innefattande undersökning av åtgärder för att minska bullret. Med anledning härav bör enligt stiftelsen de bestämmelser som är under arbete inom sjöfartsverket anstå tills ytterligare forskningsresultat framkommit. Stiftelsen kommer inom kort att igångsätta projekt som med stor insats på kort tid avser att belysa dessa frågor.

4—5. Konventionen (nr 134) och rekommendationen (nr 142) om förebyggande av yrkesskador för sjöfolk

Bestämmelser som har samband med förebyggande av yrkesskador för sjöfolk finns, såvitt gäller ILO-instrument antagna efter det andra världskriget, i 1946 års konvention (nr 73) om läkarundersökning av sjöfolk (förut angivna prop. 1947: 321 och 1961: 163) och i 1963 års konvention (nr 119) och rekommendation (nr 118) om maskinskydd (prop. 1964: 14; 2LU 1964: 63; rskr 1964: 329).

1960 års internationella konvention om säkerheten för människoliv till sjöss (SÖ 1965: 24) och den av Sverige likaledes ratificerade 1966 års internationella lastlinjekonvention innehåller bestämmelser om säkerhetsåtgärder som ger skydd åt personal sysselsatt ombord på fartyg.

Konventionen (nr 134) och rekommendationen (nr 142) antogs av

åttonde sjöfartskonferensen med samtliga avgivna 186 röster för vartdera instrumentet.

Konventionens och rekommendationens huvudsakliga innehåll

Enligt konventionen skall alla yrkesskador, som drabbar sjöfolk till följd av eller under utövning av tjänsten, rapporteras och undersökas. Uttömmande statistik över sådana skador skall föras och analyseras. Orsakerna till och omständigheterna kring yrkesskador, som leder till förlust av människoliv eller till allvarlig personskada m. m., skall utredas. Forskning skall bedrivas för att skapa en säker grund att förebygga skador som beror på särskilda risker förenade med arbete till sjöss. Den skall avse allmänna tendenser och sådana särskilda risker som påvisas genom statistiken. Bestämmelser ges om formen för utfärdandet av föreskrifter om förebyggande av yrkesskador, om innehållet i föreskrifterna och om åtgärder för att få dem rätt tillämpade. Bland fartygsbesättningen skall utses en eller flera lämpliga personer eller en lämplig kommitté som under befälhavaren skall ha ansvaret för förebyggande av yrkesskador. Program med ändamål att förebygga yrkesskador skall upprättas. Nationella eller lokala gemensamma kommittéer eller tillfälliga arbetsgrupper skall tillsättas för arbetet med att genomföra sådana program. Läroplanerna inom yrkesutbildningen skall innefatta utbildning om förebyggande av yrkeskador och om hälsoskydd i arbetet. Medlemsstaterna skall med hjälp av mellanstatliga och andra internationella organisationer samarbeta med varandra för fortsatt utveckling av samlade åtgärder för att förebygga yrkesskador.

Konventionen träder i kraft tolv månader efter det den ratificerats av två medlemmar.

Rekommendationen ger anvisningar för tillämpningen av konventionen. Enligt rekommendationen bör hänsyn tas till det system för statistik över yrkesskador vilka drabbar sjöfolk som ILO avser att utarbeta. Vid utarbetandet av föreskrifter om förebyggande av yrkesskador skall normer i ämnet, som ILO utfärdar, beaktas. Rekommendationen anger ett antal exempel på forskningsuppgifter.

Rekommendationen hänvisar till vissa artiklar i konventionen (nr 119) om maskinskydd som har samband med säkerhetsföreskrifter för fartyg. Vidare anges riktlinjer för samarbete mellan myndigheter, för publiceringsverksamhet och utbildning m. m.

Svenska bestämmelser

Grundläggande bestämmelser om skyddet mot yrkesskador till sjöss finns i lagen (1965: 719) om säkerheten på fartyg och i kungörelsen (1965: 908) med tillämpningsföreskrifter till lagen. Till ledning vid till-

lämpningen av dessa bestämmelser har sjöfartsverket utgivit förut angivna anvisningar (1971: A 14) om skydd mot olycksfall och ohälsa på fartyg. Ytterligare föreskrifter om skyddet mot yrkesskador kommer att utfärdas i slutet av år 1971 eller början av år 1972.

Yttrandena

Arbetsmedicinska institutet framhåller att de båda instrumenten aktualiserar ett synnerligen viktigt problemområde. Institutet hänvisar till officiell statistik, enligt vilken yrkesskadefrekvensen, dvs. antalet skador per en miljon arbetstimmar, är mer än dubbelt så hög för sjöfarten som genomsnittet för arbetslivet. För sjöfartens del är nivån av samma storlek som för vissa andra av de hårdast drabbade branscherna, t. ex. skogsbruket. Än tydligare tillustreras sjöfartens allvarliga läge, om man ser på det s. k. svårhetstalet, dvs. antalet förlorade arbetsdagar per 1 000 arbetstimmar. Totalsiffran för sjöfarten är här 3 1/2 gånger högre än genomsnittet. Den andel som orsakas av dödligt förlöpande olycksfall är inte mindre än åtta gånger högre än motsvarande genomsnitt. I sistnämnda avseende ligger sjöfarten i den definitivt sämsta gruppen i landet.

Institutet konstaterar att omfattningen av yrkesskadorna inom sjöfarten givetvis starkt indikerar att krafttag är nödvändiga vad gäller yrkesskadornas bekämpande. Man frågar sig i vilken mån de aktuella ILO-instrumenten kan bli till nytta i ett integrerat totalprogram. Ett sådant program för förebyggande av arbetsolycksfall och dess följder bör enligt institutet bestå av i detalj redovisade delar med följande rubriker: 1. Teknisk och organisatorisk planering, 2. Uppföljning, 3. Arbetsplanering, 4. Skyddsutbildning och propaganda, 5. Omhändertagande och behandling av skadade personer.

Institutet anför att de båda ILO-instrumenten ger en viss ehuru ofullständig täckning av det integrerade program för olycksfallsförebyggande som institutet skisserat. Med tanke på att instrumenten avses få internationell användning är det sannolikt orealistiskt att föreslå några mera vittgående tillägg till desamma. Däremot bör man överväga att i ett land som Sverige införa mera skärpta normer och anvisningar. Dessutom kan föreslås att genom ILO:s försorg en handledning utarbetas som komplement till instrumenten, i vilken samtliga av institutet angivna punkter kommenteras med speciell hänsyn till sjöfartens problem.

Institutet påpekar slutligen att frågan om effekten av bestämmelser och anvisningar av det aktuella slaget står och faller med tillgången till en effektiv integrerad företagshälsovård av den typ, som föreslagits i företagshälsovårdsutredningens betänkande SOU 1968: 44. Någon sådan finns tills vidare inte inom den svenska sjöfarten annat än som

vissa punktvisa insatser. ILO-instrumenten aktualiserar utan tvivel den viktiga frågan om hur sjöfartens företagshälsovård skall kunna byggas ut för att så snart som möjligt kunna nå önskvärd omfattning. Liksom tidigare skett inom vissa andra branscher av arbetslivet bör institutet kunna göra en insats i detta avseende genom att medverka i studier av sjöfartens hälso- och säkerhetsproblematik. Institutet föreslår därför att dessa frågor tas upp till diskussion med institutet.

Sjöfartsverket anför om konventionen att i den mån den forskning som avses enligt konventionen anses syfta på vetenskaplig forskning beträffande olycksorsaker m. m. Sverige f. n. inte uppfyller en sådan regel. Den utvärdering som sker av materialet och som görs av riksförsäkringsverket och sjöfartsverket har emellertid det syfte som avses med konventionen. Enligt sjöfartsverket synes ökade anslag till utredningsverksamhet i anledning härav behövliga vid ett svenskt biträdande av konventionen, varvid verket åberopar yttrande från statistiska centralbyrån.

Sjöfartsverket framhåller att de i konventionen förutsedda gemensamma programmen för skyddet mot yrkesskador ej finns i full utsträckning. Givetvis medverkar såväl redare som ombordanställda genom det sedvanliga remissförfarandet, då bestämmelser och anvisningar utformas. För att följa upp och verka för informationen omkring skyddet mot yrkesskador avser verket ta kontakt med den av organisationerna drivna sjöfartens arbetarskyddskommitté. Ehuru man kan förvänta sig ett aktivt arbete inom kommittén, kan verket givitvis ej garantera detta. Det torde ej heller f. n. enligt svensk rättsuppfattning kunna i lag inskrivas skyldighet för organisationerna att delta i sådant arbete. För att uppfylla konventionens bestämmelse härutinnan torde det emellertid enligt verket vara tillräckligt att myndigheterna skapar gynnsamma förutsättningar för genomförandet av det avsedda handlingsmönstret och ikläder sig på dem ankommande ansvar för detta, vilket kan komma att kräva ökad medelstilldelning.

Det är enligt sjöfartsverket ett allmänt önskemål att på ett mer uttalat sätt än som sker idag meddela undervisning om skyddet mot yrkesskador i samband med utbildningen av sjöfolk av olika kategorier. De berörda myndigheterna torde kunna i samarbete verka för en sådan ordning. Delgivning av information förekommer redan, ehuru ej i sådan omfattning som vore önskvärd. En ökad insats på detta område bör ske, vilket allt kan komma att kräva ökad medelstilldelning.

Sjöfartsverket är i sin verksamhet berett att vidta nödvändiga mått och steg för att uppnå bl. a. likformiga regler och åtgärder. Verket har beträffande vissa länder knutit an till sådana enhetssträvanden.

Särskilda hinder för en svensk ratificering av konventionen finns ej enligt sjöfartsverket.

Sveriges redareförening har inte något att erinra mot ratificering av konventionen.

När det gäller rekommendationen anför *sjöfartsverket* att en svensk anpassning till rekommendationen inte synes medföra att lagstiftningen behöver ändras. Vissa myndigheters verksamhet behöver emellertid inriktas på de mål som uppställs i konventionen resp. i rekommendationen. Härför erfordras att tillräckliga medel ställs till förfogande.

Såvitt sjöfartsverket kan bedöma är forskningsuppgifterna väl definierade med avseende på behovet. Uppgifterna får emellertid anses vara exempel och annan forskning, som synes mer angelägen eller som kan komma till stånd t. ex. på grundval av redan utfört förarbete, bör ej behöva stå tillbaka. Det synes verket lämpligt att man låter sammanställa vilka forskningsprogram som f. n. pågår och vilka som kan tänkas påbörjas i en nära framtid samt därefter sammankallar en konferens mellan berörda myndigheter och organisationer för att diskutera vilka åtgärder Sverige närmare bör vidta med anledning av rekommendationen.

Sjöfartsverket har vidare beaktat de bestämmelser om skydd vid maskiner som anges i rekommendationen vid utarbetandet av säkerhetsföreskrifter för fartyg. Verket anser att riktlinjerna enligt rekommendationen är väl valda och passar väl in med verkets planerade fortsättning av den ökade satsning på skyddet mot yrkesskador till sjöss som inleddes med verkets år 1969 genomförda omorganisation.

Sverige bör enligt sjöfartsverket ansluta sig till rekommendationen.

6. Rekommendationen (nr 137) om yrkesutbildning av sjöfolk

Frågan om yrkesutbildning av sjöfolk behandlades av den sjätte sjöfartskonferensen. Denna antog rekommendationen (nr 77) om anordnande av utbildning till sjötjänst (förut angivna prop. 1946: 321).

Rekommendationen (nr 137), vilken ersätter rekommendationen nr 77, antogs av den åttonde sjöfartskonferensen med samtliga avgivna 188 röster.

Rekommendationens huvudsakliga innehåll

Rekommendationen är tillämplig på all utbildning avsedd att förbereda personal för arbete ombord på sjögående fartyg, som nyttjas kommersiellt, för undervisningsändamål eller vid vetenskapliga undersökningar. Den är inte tillämplig på fiskare. I rekommendationen anges målen för yrkesutbildningen av sjöfolk. Dessa bör bl. a. vara att upprätthålla och förbättra dels sjöfolkets yrkesduglighet och förmåga, varvid hänsyn bör tas till sjöfolkets bildningsbehov samt landets ekonomiska

och sociala intressen, dels normerna för arbetarskydd ombord på handelsfartyg i avsikt att minska risken för skador. Därjämte dras riktlinjer upp för den nationella planeringen och administrationen med anvisningar om organisation och samordning, finansiering samt utbildningsnormer. Vidare behandlas frågor om läroplaner, allmänna utbildningssystem för sjöfolk, fortsatt utbildning, utbildningsmetoder och internationellt samarbete.

Svenska bestämmelser

De svenska bestämmelserna i det ämne som behandlas i rekommendationen finns i skolstadgan (1971: 235) och stadgan (1959: 425) för sjöbefälsskolorna i riket (ändrad senast 1970: 565).

Skolöverstyrelsen är central myndighet. Styrelsen har en särskild skolkonsulent som handhar den närmaste planeringen och administrationen för skolorna på området.

Yttrandena

Skolöverstyrelsen finner att rekommendationen i sina huvuddrag överensstämmer med de principer efter vilka sjöpersonalutbildningen i Sverige bedrivs. Ett antagande av rekommendationen torde enligt styrelsens bedömning inte kräva särskilda åtgärder i form av lagstiftning eller stadgeändringar.

Universitetskanslersämbetet anför att någon för sjöpersonal direkt anpassad utbildning f. n. inte ges vid universitet och högskolor. Om det i en framtid visar sig att behov föreligger av särskild högskoleutbildning för sjöpersonal, bör i särskild ordning prövas i vilka former en sådan utbildning bör organiseras. Såvitt ämbetet nu kan bedöma kan dock en sådan utbildning — främst då med hänsyn till tillgången på kompetenta lärare — endast ges i land. Ämbetet finner det naturligt att, om en särskild högskoleutbildning för sjöpersonal i en framtid kommer till stånd, de studerande under studietiden ges samma rättigheter och förmåner som tillkommer övriga studerande inom den högre utbildningen.

Sjöfartsverket anser att den nuvarande sjöfolksutbildningen i Sverige svarar mot de i rekommendationen framförda förslagen och önskemålen. Sverige bör därför ansluta sig till rekommendationen.

7. Rekommendationen (nr 138) om sjöfolks välfärd till sjöss och i hamn

ILO:s fjärde sjöfartskonferens antog rekommendationen (nr 48) angående åtgärder till främjande av sjömännens välfärd i hamnarna (förut angivna prop. 1937: 184 och 1938: 239).

Av intresse är också 1964 års tullkonvention rörande välfärdsmateriel för sjöfolk (SÖ 1966: 35).

Rekommendationen (nr 138) antogs av åttonde sjöfartskonferensen med samtliga avgivna 190 röster.

Rekommendationens huvudsakliga innehåll

Rekommendationen drar upp riktlinjer för aktiviteter på välfärdsområdet. Det bör finnas utarbetade planer för välfärdsverksamheten och för finansieringen av densamma. Välfärdsåtgärderna bör hålla jämna steg med förändringar i sjöfolkets behov betingade av utvecklingen inom sjöfarten. Välfärdsorgan, som är mångsidigt representerade av myndigheter och olika organisationer, bör finnas. Sjömanshotell eller sjömanshem bör upprättas. De bör vara av god standard. Kostnaderna för kost och logi på sådana hotell och hem bör hållas på en rimlig nivå. I fråga om allmänna välfärdsåtgärder i hamn och ombord på fartyg ges ett antal anvisningar. Dessa hänför sig till underlättandet av fri cirkulation av välfärdsmateriel och till postgången, till kommunikationer från och till fartygen i hamn, till land- och hempermission, till besök ombord av anhöriga och vänner när fartyg ligger i hamn, till möjligheten för ombordanställd att ta med hustrun på enstaka resor och till tecknande av försäkring för hustrun mot olycksfall och sjukdom under sådan resa samt till anordnandet av marketenterier ombord m. m.

Rekommendationen innehåller vidare riktlinjer för åtgärder för rekreation samt information och undervisning i hamn och ombord på fartyg.

Svenska bestämmelser

De svenska bestämmelserna i det ämne som behandlas i rekommendationen finns i lagen (1948: 495) om avgifter till välfärdsanordningar för sjöfolk (ändrad 1950: 344, 1958: 176 och 1966: 54), kungörelsen (1961: 89) angående välfärdsavgifter enligt nämnda lag (ändrad 1969: 316), instruktionen (1965: 700) för handelsflottans välfärdsråd (ändrad 1969: 507 och 1971: 518). Hit hör också bestämmelser i sjömanslagen (1952: 530, ändrad senast 1970: 216 och 921) och av Kungl. Maj:t utfärdade bestämmelser (senast den 3 maj 1969) om billigare biljettkostnader för sjöfolk vid resor till och från hemorten i vissa fall.

Yttrandena

Handelsflottans välfärdsråd anför att i rekommendationen angivna åtgärder redan tidigare till huvuddelen vidtagits för svenskt vidkom-

mande. Vissa av dessa åtgärder är emellertid av det slaget att de faller utanför ramen för välfärdsrådets verksamhet såsom denna utformats på grundval av instruktionen för rådet. Exempel härpå är åtgärder som hänför sig till sjöfolkets möjligheter att erhålla hempermission, att ombord få ta emot besök av anhöriga och vänner och att få ta med hustru på enstaka resor. Enligt rådets mening är det för sjöfolket förvisso av betydande värde att överenskommelse härom träffas. Det torde emellertid ankomma på de avtalsslutande parterna på sjöfartens område att träffa avtal härom.

Välfärdsrådet tillstyrker rekommendationen.

Sjöfartsverket, som begränsat sitt yttrande till de delar av rekommendationen som inte berör välfärdsrådets verksamhet, finner det angeläget att frågan om rekommendationens tillämpningsområde klarläggs på grund av att det ej med säkerhet framgår om fiskare är undantagna. Verket berör närmare den del av rekommendationen som handlar om allmäna välfärdsåtgärder i hamn och ombord på fartyg. Bl. a. påpekas att transporterna från fartyg till befolkningscentra och omvänt även i Sverige har blivit ett stort problem för sjöfolket i en del fall genom att transporterna är kostsamma och tidsödande. Sverige kan därför inte anses uppfylla rekommendationen i detta avseende. Med hänsyn till de allt kortare liggetiderna anser verket det angeläget att denna transportfråga får en lösning, som på ett tillfredsställande sätt tillgodoser rekommendationens syfte. Det bör ankomma på de lokala myndigheterna eller ägaren av lastageplatsen att ordna erforderlig transport.

Sjöfartsverket anser att någon svårighet i fråga om tillstånd till besök ombord av anhöriga och vänner inte torde föreligga vad gäller svenska fartyg. Skulle svårigheter uppstå torde enligt verket frågan kunna lösas genom överläggningar mellan parterna. Frågan om att få ta med hustrun på enstaka resor bör också lösas avtalsvägen. Verket understryker dock att det är angeläget att frågan om försäkring för hustrun under sådana resor ordnas på tillfredsställande sätt.

Sjöfartsverket förordar att Sverige ansluter sig till rekommendationen. I samband därmed bör enligt verket klarläggas om denna även omfattar fiskare. Verket förordar tillika att frågan om att utvidga välfärdsverksamhet till att omfatta också fiskare prövas.

8. Rekommendationen (nr 139) om sysselsättningsproblem på grund av teknisk utveckling ombord på fartyg

Bestämmelser som har samband med sysselsättningsproblem på grund av teknisk utveckling finns i 1920 års konvention om arbetsförmedling för sjömän, antagen vid den första sjöfartskonferensen (SÖ 1921:

41), i 1946 års konvention (nr 71) om pensionering av sjömän (förut angivna prop. 1947: 321), i 1948 års rekommendation (nr 88) och rekommendation (nr 83) om den offentliga arbetsförmedlingens organisation (prop. 1949: 162, 2LU 1949: 20, rskr 1949: 231), i 1963 års rekommendation (nr 119) om uppsägning av anställningsavtal på arbetsgivarens initiativ (i tidigare avsnitt nämnd prop. 1964: 14) och i 1964 års konvention (nr 122) och rekommendation (nr 121) om sysselsättningspolitik (prop. 1965: 51, 2LU 1965: 42, rskr 1965: 199).

Åttonde sjöfartskonferensen antog rekommendationen (nr 139) med samtliga avgivna 192 röster.

Rekommendationens huvudsakliga innehåll

I rekommendationens del I om arbetskraftsplanering framhålls angelägenheten av att fullgoda arbetskraftsplaner med prognoser upprättas för sjöfartsnäringen inom ramen för den nationella sysselsättningspolitiken. Riktlinjer för sådana planer ges. I del II om rekrytering och förmedling av sjöfolk till sjöfartsnäringen sägs att rekryteringen av sjöfolk bör ske med beaktande av arbetskraftsplanerna och prognoserna i dessa. Därjämte behandlas frågorna om rörligheten av arbetskraften inom sjöfarten och om samarbetet mellan olika förmedlingskontor. Vidare ges anvisningar om åtgärder som bör vidtas när antalet till sjöss anställda reduceras och om urvalsmetoden vid sådana reduceringar. Dessutom berörs frågan om information för att vägleda dem som avser att välja sjömansyrket. Frågan om grundutbildning och vidareutbildning för att göra det möjligt för ombordanställda att anpassa sig till nya krav på grund av teknisk utveckling och att skaffa sig nödvändiga kunskaper härför behandlas i del III. Del IV handlar om stabilitet i anställning och inkomster. Enligt rekommendationen i denna del bör system som skapar garantier för sådan stabilitet övervägas. Likaså bör övervägas att, såsom del av det nationella sociala försäkringssystemet eller på annat sätt, för sjöfolk ordna någon form av understöd under perioder av arbetslöshet. Övervägande bör också ske i syfte att hjälpa ombordanställda, särskilt äldre, som har särskilda svårigheter att anpassa sig till tekniska förändringar. Hjälpen anges kunna ta formen av omskolning till arbete inom andra näringar och av understöd o. d. Del V behandlar läget för det utländska sjöfolket på fartygen, när det gäller följderna av teknisk utveckling.

Svenska bestämmelser

De anvisningar som rekommendationen innehåller kan knytas till en mängd författningar och andra bestämmelser. Bland dessa märks instruktionen (1965: 667) för arbetsmarknadsstyrelsen och länsarbetsnämnderna (omtryckt 1970: 727, ändrad 1971: 449), lagen (1935: 113)

med vissa bestämmelser om arbetsförmedling (ändrad senast 1970: 877), Kungl. Maj:ts brev den 15 december 1969 med föreskrifter om sjömansförmedlingen m. m., arbetsmarknadskungörelsen (1966: 368, omtryckt 1968: 246, ändrad senast 1971: 448), lagen (1944: 475) om arbetslöshetsnämnd, kungörelsen (1966: 369) med närmare föreskrifter om arbetslöshetsnämnd och dess verksamhet m. m., kungörelsen (1950: 473) angående understöd till sjömän vid arbetslöshet i utländsk hamn (ändrad 1954: 372 och 1960: 416), kungörelsen (1945: 445) angående yrkesutbildningskurser för arbetslösa (ändrad 1954: 422 och 1957: 129) m. fl. av Kungl. Maj:t utfärdade bestämmelser i ämnet, bl. a. om viss omskolning och om yrkesutbildning av äldre arbetskraft, förordningen (1956: 629) om erkända arbetslöshetskassor (omtryckt 1964: 495, ändrad senast 1971: 140), kungörelsen (1957: 481, ändrad senast 1968: 142) med tillämpningsföreskrifter till sistnämnda förordning och förordningen (1956: 630) om statsbidrag till erkända arbetslöshetskassor (omtryckt 1968: 141, ändrad 1971: 141).

Hit hör också instruktionen (1969: 320) för sjöfartsverket (ändrad 1970: 151 och 1971: 327), mönstringsförordningen (1961: 87, ändrad 1968: 444, 1969: 311 och 572 samt 1971: 677), instruktionen (1965: 699) och reglementet (1961: 302) för handelsflottans pensionsanstalt (reglementet ändrat 1967: 212 och 1969: 317) och lagen (1961: 300) om redareavgift för sjöfolks pensionering (omtryckt 1968: 612, ändrad 1969: 317 och 1971: 93).

Yttrandena

Sjöfartsverket anför allmänt om rekommendationen att de sysselsättningsproblem som kan föranledas av tekniska och ekonomiska förändringar i driften av handelsfartyg har ringa aktualitet för det svenska sjöfolkets del. Bristen på kvalificerad arbetskraft är enligt verket nämligen mycket markant, i synnerhet vad avser befäl. De i rekommendationen föreslagna åtgärderna för att möta arbetslöshetsrisker kan emellertid på grund av strukturutvecklingen inom den svenska handelsflottan komma att bli aktuella även för den svenska sjöfartens del.

Sjöfartsverket anför bl. a. om rekommendationens del I om arbetskraftsplanering att en sådan planering med prognoser skulle inte endast gagna sjöfolket i ett försämrat läge på arbetsmarknaden utan också ge bättre möjlighet att komma till rätta med den oroande brist på kvalificerad personal som råder inom den svenska handelsflottan. Verket anser att åtgärder bör vidtas i syfte att möjliggöra sådan arbetskraftsplanering och sådana prognoser och föreslår att åt verket uppdras att upprätta långtidsprognoser.

När det gäller del II om rekrytering och förmedling framhåller sjöfartsverket att några urvalsprinciper beträffande vilken arbetskraft som

först bör avskedas vid bemanningsreduktioner inte finns uppställda. Sjöbefälskungörelsen och av sjöfartsverket utfärdade beslut om minimibesättningarnas kvalifikationer reglerar i viss mån denna fråga. Eventuell ytterligare reglering av denna fråga bör enligt verket ankomma på de avtalsslutande parterna.

Sjöfartsverket anför vad angår del III om utbildning och efterutbildning att hänsyn givetvis tas till den tekniska utvecklingen inom sjöfarten vid utarbetandet av läroplaner för sjöbefälsskolor och sjömansskolor. Fortbildningskurser för sjöfolk förekommer enligt verket emellertid inte i erforderlig omfattning.

Beträffande del IV om regelbundenhet i sysselsättning och inkomster framhåller sjöfartsverket att det s. k. törnsystemet som används vid sjömansförmedlingarna vid platsanskaffning i viss mån kan anses vara uppbyggt efter den i rekommendationen angivna principen om regelbundenhet i anställningen. Enligt verket torde den svenska sjöfarten inte helt uppfylla de i rekommendationen givna anvisningarna. Dessa uppfylls i Sverige främst genom förekomsten av arbetslöshetskassor för olika kategorier av sjöfolk. Pension från handelsflottans pensionsanstalt kan under vissa förutsättningar beviljas sjöman från det att vederbörande uppnått 55 års ålder fram till tidpunkten för ålderspension från folkpensioneringen och ATP.

Slutligen anför sjöfartsverket om del V om internationellt samarbete att det — ehuru omkring en tredjedel av den svenska handelsflottans bemanning består av utlänningar — inte förekommer, såvitt verket har sig bekant, några förhandlingar på statlig nivå mellan Sverige och andra länder om ökande eller minskande behov av utländsk arbetskraft i resp. länders handelsflottor. Lämpligen bör det uppdras åt arbetsmarknadsstyrelsen att i samråd med sjöfartsverket och berörda organisationer uppta sådana överläggningar som här avses. Sjöfartsverket anser att Sverige bör ansluta sig till rekommendationen.

Skolöverstyrelsen framhåller att rekommendationen bygger på premisserna att ett arbetskraftsöverskott kan uppkomma vid införande av tekniska hjälpmedel ombord. Problemet torde inte ha stor aktualitet för Sveriges vidkommande. De åtgärder för att möta en eventuell arbetslöshet som rekommendationen föreslår är, såvitt styrelsen kan bedöma, för Sveriges del redan vidtagna genom lagstiftningsåtgärder och kollektivavtalsuppgörelser samt genom allmänna arbetsmarknadspolitiska åtgärder. Skolöverstyrelsen föreslår att rekommendationen antas utan jämkningar.

Det av *universitetskanslersämbetet* avgivna yttrandet, som redovisats vid behandlingen av rekommendationen nr 137, gäller också rekommendationen nr 139.

Arbetsmarknadsstyrelsen yttrar sig över rekommendationens delar II och IV om rekrytering och förmedling resp. regelbundenhet i syssel-

sättning och inkomster. Om del II anförs bl. a. att styrelsen genom det år 1969 hos styrelsen inrättade centrala sjömansregistret har möjlighet att följa arbetskraftsutvecklingen inom sjömanskåren. — F. n. finns i landet 19 sjömansförmedlingar. De frekvensmässigt tre största förmedlingarna fungerar som regionkontor inom var sina områden. För det norrländska kustområdet finns därjämte en clearingförmedling med uppgift att fördela verksamheten inom området. Vid regionkontoren finns särskild personal avdelad för förmedlingen av sjöbefäl och nybörjare inom sjömansyrket. Särskild personal finns därutöver avdelad för förmedlingen av sjömän till fartyg i utrikesfart. I uppgifterna ingår att hålla kontakt med de svenska sjömansförmedlingarna utomlands. Genom att sjömansförmedlingen är en del av den offentliga arbetsförmedlingen äger ett nära samarbete rum med övriga sektorer inom denna samt med yrkesvägledning och arbetsvård i frågor rörande omplacering av arbetskraften och den enskildes yrkesval. Samarbetet med arbetsförmedlingen i inlandslänen sköts av den i närmaste kustlän belägna sjömansförmedlingen. I fråga om tillgången och efterfrågan på arbetskraft erhålls en överblick av utvecklingstendenserna inom sjöfarten genom månadsvis lämnade rapporter från sjömansförmedlingarna. Styrelsen har genom rapporterna möjligheter att följa arbetslöshetens omfattning inom sjöfarten månadsvis. Antalet arbetslösa tillhörande sjömännens arbetslöshetskassor framgår av rapporterna. Det aktuella läget i fråga om tillgången på arbetskraft kan följas veckovis genom att sjömansförmedlingarna upprättar rapporter över antalet arbetssökande sjömän, uppdelade på yrkeskategorier. Rapporterna sammanställs i styrelsen och sänds till sjömansförmedlingarna för information bl. a. till sjömännen. I samma syfte tillställs rapporterna de större rederierna och sjömännens fackliga organisationer. — För sjömän som under kortvarig arbetslöshet avvaktar nya arbetstillfällen till sjöss kan inom ramen av styrelsens arbetsmarknadsutbildning anordnas fortbildningskurser, i regel förlagda till någon av landets sjömansskolor. Vinterhalvåret 1968—1969 genomgick senast ett 70-tal arbetslösa sjömän utbildning till fartygsmekaniker. — Information om sjömansyrkena lämnas i första hand av yrkesvägledningen vid arbetsförmedlingskontoren men även av sjömansförmedlingarna. I skolorna ges information av skolans personal för yrkesvalsfrågor i samarbete med yrkesvägledningen. Styrelsens yrkesvägledningsbyrå låter regelbundet utge informationsmateriel om sjömansyrkena.

I fråga om del IV anför arbetsmarknadsstyrelsen att det för att trygga sjömännens situation vid arbetslöshet finns tre erkända arbetslöshetskassor, Fartygsbefälets, Maskinbefälets och Sjöfolkets erkända arbetslöshetskassa. Kassorna finansieras dels genom medlemsavgifter, dels genom bidrag från staten. — För sjömän som av olika anledningar inte längre kan utöva sitt yrke till sjöss och som behöver genomgå

utbildning för att vinna anställning inom andra yrkesområden står styrelsens arbetsmarknadsutbildning till förfogande. Under utbildningstiden erhåller sjömannen ekonomiskt bidrag av statsmedel, anpassat till hans civilstånd m. m. Bidragen avser att täcka de för sjömannen och hans familj nödvändiga levnadsomkostnaderna under utbildningstiden.

Till 1—8. Yttrandena i vad de avser flera instrument

Arbetarskyddsstyrelsen förklarar att sjöfartsverkets yttrande med dess behandling av ILO-instrumenten punkt för punkt omfattar även alla de synpunkter som styrelsen kommit fram till. Styrelsen ansluter sig därför i alla delar till sjöfartsverkets yttrande och har inte något att anföra därutöver.

Sjöfartsverket framhåller allmänt att konventionerna och rekommendationerna kommer, om de vinner tillräcklig anslutning resp. efterföljande, att bidraga till en önskvärd höjning av säkerheten och standarden på fartyg. På grund av de internationella konkurrensförhållanden under vilka svensk sjöfart bedrivs är det också önskvärt att en standardhöjning som medför ökade nybyggnadskostnader och därmed följande ökade kapitalkostnader m. m. sker så likformigt i sjöfartsvärlden som möjligt mot bakgrunden av mellanstatligt gällande förpliktelser.

Sjöfartsverket förordar att Sverige ratificerar konventionerna och att för ratificeringen erforderliga författningsändringar vidtas. Verket riktar emellertid uppmärksamheten på den fråga som kan uppstå, om konventionerna inte skulle få den tillslutning som krävs för att de skall bli gällande. Sverige bör inte i sådant fall behöva vidkännas den bundenhet som föranleds av ett biträdande.

Beträffande rekommendationerna förordar sjöfartsverket att Sverige dels liksom i fråga om konventionerna anpassar sina författningsföreskrifter, dels eljest vidtar de åtgärder som är behövliga för ett efterföljande av rekommendationerna.

Rederiföreningen för mindre fartyg anlägger synpunkter liknande dem sjöfartsverket anfört beträffande frågan om en otillräcklig anslutning till konventionerna. Föreningen framhåller sålunda att det är angeläget dels att befintliga fartyg undantas från nytillkommande bestämmelser, dels att inga nytillkommande bestämmelser får börja tillämpas förrän de allmänt antas av samtliga sjöfartsnationer. På grund av sjöfartens internationella karaktär måste lika internationella lagar och förordningar gälla, om sjöfart skall kunna idkas av alla nationer.

Sveriges redareförening, vars yttrande såvitt avser konventionerna re-

dovisats i tidigare avsnitt och som ej uttalat sig om rekommendationen nr 137, ansluter sig till de synpunkter som framförts i de övriga rekommendationerna.

Fiskeristyrelsen ansluter sig till vad anförts i yttranden av befälhavaren på fiskeriundersökningsfartyget Skagerack och av styrelsens havsfiskelaboratorium. I dessa yttranden berörs bl. a. vissa frågor om konventionernas och rekommendationernas tillämplighet. För egen del anför styrelsen om rekommendationen (nr 137) om yrkesutbildning av sjöfolk att styrelsen inte anser sig nu böra ta upp frågan om en eventuell utvidgning av rekommendationen att omfatta även fiskare.

Statens institut för folkhälsan anför om konventionen nr 134 och rekommendationerna 140—142 att dessa instrument huvudsakligen avser frågor av arbetshygienisk karaktär och att de genom att vara allmänt hållna utgör ett tillfredsställande underlag för mera preciserade svenska bestämmelser. *Nämnden för internationella hälsovårdsärenden* tillstyrker en ratificering av konventionen och finner ej skäl till erinran mot rekommendationerna.

Sveriges fartygsbefälsförening framhåller att de vid åttonde sjöfartskonferensen antagna instrumenten kan komma att få stor betydelse, när det gäller att förbättra de ombordanställdas villkor i handelsflottor tillhörande sjöfartsnationer, vilka ännu inte uppnått den standard som är rådande i svenska handelsfartyg enligt gällande bestämmelser och kollektivavtal.

Föreningen gör gällande att de föreslagna reglerna i instrumenten, trots att de befrämjar utvecklingen, ändock är att betrakta som ett minimiskydd för de ombordanställda. Det var inte möjligt att tillgodose alla de reformkrav som ställdes inom praktiskt taget alla områden som omspänns av instrumenten därför att enighet inte kunde uppnås under konferensen. Sådant reformarbete kommer självfallet att fortsätta på det nationella planet i olika sjöfartsnationer. De nu vunna målen, som instrumenten konkretiserat, är därför att betrakta endast som ett etappmål. När de föreslagna konventionerna trätt i kraft, kommer de oaktat de begränsade mål som ernåtts likväl att ha betydelse för den svenska sjöfartsnäringens konkurrenskraft.

Föreningen tillstyrker att konventionerna och rekommendationerna godtas.

Svenska maskinbefälsförbundet anför liknande synpunkter som fartygsbefälsföreningen. Förbundet anför att det vid sjöfartskonferensen i många fall måste göras långt gående eftergifter för att uppnå enighet mellan de företrädda ländernas representanter. Detta har inneburit att instrumenten i flera avseenden inte uppfyller de krav som måste ställas på dem. I flera hänseenden är de svenska bestämmelserna mer långtgående och av mera bindande karaktär. Förbundet förutsätter att ett svenskt antagande av instrumenten inte får anges som skäl för för-

sämring av svenska bestämmelser. Eftersom de föreslagna instrumenten möjligen kan påverka utvecklingen i positiv riktning för ombordanställda i andra länders handelsfartyg motsätter sig förbundet inte ett svenskt godtagande av konventionerna och rekommendationerna såsom de föreligger.

TCO ansluter sig till de synpunkter som anförts av fartygsbefälsföreningen och maskinbefälsförbundet.

Svenska sjöfolksförbundet har ingen erinran mot instrumenten, eftersom de innehåller vissa förbättringar. De svenska bestämmelserna på de olika områdena är dock till alla delar väsentligt bättre.

Enligt *LO,* som ej uttalar sig om rekommendationerna, bör konventionerna ratificeras av Sverige, emedan de inte synes behöva föranleda någon ändring av nu gällande bestämmelser, som från arbetstagarsynpunkt torde vara fördelaktigare.

ILO-kommittén tillstyrker att Sverige ratificerar konventionerna. Kommittén konstaterar att — även om inga direkta ratifikationshinder synes föreligga — sjöfartsverket förklarat sig berett att vidta de smärre författningsändringar som en svensk ratifikation kan ge anledning till.

I fråga om rekommendationerna anför ILO-kommittén att anvisningarna i vissa av dem redan torde vara i huvudsak tillgodosedda i svensk lagstiftning och praxis. Kommittén föreslår att rekommendationerna överlämnas till vederbörande fackmyndigheter för att beaktas i den mån det anses möjligt och lämpligt.

9. Resolutionen om minimigrundlön för matroser

Den sjunde sjöfartskonferensen antog konventionen (nr 109) och rekommendationen (nr 109) angående löner, arbetstid och bemanning å fartyg (förut angivna prop. 1959: 120). Konventionen har ej trätt i kraft.

Sverige ratificerade den 15 oktober 1959 konventionen nr 109 under visst förbehåll avseende kretsen av ratificerande stater. Vid ratificeringen undantogs konventionens avdelning II om lön. Skälet härtill var att man annars skulle ha frångått den i Sverige allmänt godtagna principen om rätt för arbetsmarknadens parter att träffa överenskommelser om löneförhållanden utan påverkan från statsmakterna.

Rekommendationen nr 109, enligt vilken i punkten 2 anges en grundlön för matros om lägst 25 pund eller 70 dollars, ansågs med hänsyn till den ståndpunkt som sålunda intagits i konventionsfrågan inte böra föranleda någon särskild åtgärd.

Ratifikationen av konventionen nr 109 återtogs i samband med att en ny sjöarbetstidslag (1970: 105) utfärdades (jfr. prop. 1970: 29, s. 31—36, 2LU 1970: 17, rskr 1970: 127).

Resolutionen (nr XII) om minimigrundlön för matroser antogs den 29 oktober 1970 utan invändningar av åttonde sjöfartskonferensen.

Svenska sjöfolksförbundet understryker i sitt yttrande över konventionerna nr 133—134 och rekommendationerna nr 137—142 att rekommendationen nr 109 avseende minimigrundlön snarast bör omprövas, så att den antas av Sverige. Emedan förbundet vet att svenska redare i många fall anställer personal i sina fartyg med avsevärt lägre löner än vad som föreskrivs i rekommendationen nr 109, kan den enligt förbundets mening inte lämnas utanför. Även om det är fråga om en rekommendation tror förbundet att det är av stort värde om denna antas i Sverige.

LO framhåller också i sitt yttrande över de vid åttonde sjöfartskonferensen antagna instrumenten, att det förekommer att vissa svenska rederier anställer utländska sjömän till löner som ligger långt under dem som utgår enligt kollektivavtal samtidigt som arbetslösheten bland sjöfolksförbundets medlemmar är hög. På grund härav anser LO att — med utgångspunkt i konventionen nr 109, rekommendationen nr 109 och resolutionen nr XII om minimigrundlön för matroser — frågan om minimilön för sjömän bör prövas jämsides med att andra möjligheter övervägs att skydda de kollektivavtalsanställda från arbetslöshet på grund av konkurrens från underbetald arbetskraft. LO hänvisar till en av sjöfolksförbundet i oktober 1970 gjord framställning om utredning om viss ändring i utlänningskungörelsen eller om så erfordras i utlänningslagen. LO hemställer om skyndsam utredning i syfte att komma till rätta med ifrågavarande problem.

Enligt vad *ILO-kommittén* inhämtat övervägs de av LO väckta frågorna f. n. inom inrikesdepartementet på grundval av sjöfolksförbundets framställning om utredning om viss ändring i utlänningskungörelsen, eventuellt också i utlänningslagen.

Departementschefen

Internationella arbetskonferensen har — vid sidan av de årliga allmänna sammanträdena — sedan år 1920 vid andra sammanträden behandlat enbart frågor om de ombordanställdas arbetsförhållanden. De tre senaste sammanträdena av detta slag — sjöfartskonferenser — har hållits åren 1946, 1958 och 1970, alltså vart tolfte år. Det är naturligt att till konferenser med så långa tidsintervaller samlats upp många viktiga ärenden. Detta var fallet inte minst vad beträffar 1970 års sjöfartskonferens, den åttonde i ordningen och tillika arbetskonferensens femtiofemte sammanträde.

Konferensen fattade beslut om åtta instrument. Samtliga antogs enhälligt.

Av de åtta instrumenten innehåller tre bestämmelser och anvisningar som direkt syftar till att förbättra de ombordanställdas boende- och arbetsmiljö, nämligen konventionen (nr 133) om besättningens bostäder ombord på fartyg (tilläggsbestämmelser), rekommendationen (nr 140) om luftkonditionering i besättningens bostäder och vissa andra utrymmen ombord på fartyg och rekommendationen (nr 141) om kontroll av skadligt buller i besättningens bostäder och arbetsutrymmen ombord på fartyg. Ämnesområdena för instrumenten föranleder mig att erinra om att sjömansyrket är särpräglat bl. a. av den omständigheten att fartygen för de ombordanställda rymmer såväl bostad som arbetsplats och att detta i många fall och olika hänseenden medför problem och konsekvenser, som saknar motsvarighet för de anställda i land. Instrumenten ger bestämmelser och anvisningar om de skilda faktorer som är bidragande orsaker till dessa olägenheter.

Socialstyrelsen anser det vara en väsentlig brist i konventionen nr 133 att behovet av fullgod ventilation från hygienisk synpunkt inte beaktas i tillfredsställande omfattning. Enligt styrelsen bör därför från svensk sida om möjligt föreslås att konventionen förses med en tilläggsbestämmelse om ventilation. Arbetsmedicinska institutet anmärker mot rekommendationen nr 140 att denna saknar bestämmelser om motverkande av drag. Rekommendationen bör enligt institutet kompletteras med sådana bestämmelser. Med anledning av vad dessa remissinstanser anfört kan jag endast konstatera att det ej torde vara möjligt att utan förnyad behandling av de båda instrumenten på ett sammanträde med arbetskonferensen få de föreslagna ändringarna genomförda. Jag är medveten om att det är angeläget att de förhållanden som föranlett förslagen dock rättas till i praktiken.

Två instrument, nämligen konventionen (nr 134) om förebyggande av yrkesskador för sjöfolk och rekommendationen (nr 142) i samma ämne, berör ett område, där sjöfartsnäringen visar upp en relativt sett hög frekvens av olycksfall i arbetet.

De tre övriga instrumenten, nämligen rekommendationen (nr 137) om yrkesutbildning av sjöfolk, rekommendationen (nr 138) om sjöfolks välfärd till sjöss och i hamn samt rekommendationen (nr 139) om sysselsättningsproblem på grund av teknisk utveckling, behandlar var och en frågor av aktuell betydelse för sjöfolket.

Ingen av de svenska remissinstanserna avstyrker att de åtta instrumenten godtas. De båda befälsorganisationerna på sjöfartsområdet framhåller dock att instrumenten i flera avseenden ej fyller de krav som man från de ombordanställdas sida måste ställa på dem men att de ändå allmänt sett är betydelsefulla för sjöfolket. Enligt Rederiföreningen för mindre fartyg är det angeläget att sjöfarten på grund av dess internationella karaktär kan bedrivas på lika villkor och att därför befintliga fartyg undantas från instrumentens bestämmelser och att dessa

inte bör tillämpas förrän de allmänt antagits av samtliga sjöfartsnationer. Sjöfartsverket är inne på samma tanke när verket visar på det läge som kan komma upp, om konventionerna inte skulle få den tillslutning som krävs för att de skall bli gällande. Enligt verket bör Sverige inte i sådant fall behöva vidkännas den bundenhet som föranleds av ett biträdande.

Sverige har ratificerat konventionen (nr 92) angående besättningens bostäder å fartyg. Denna konvention har ratificerats av ytterligare 17 stater, däribland Danmark, Finland och Norge samt övriga västeuropeiska stater. *Konventionen nr 133 om besättningens bostäder ombord på fartyg*, som innefattar tilläggsbestämmelser till konventionen nr 92, träder i kraft sedan den ratificerats av tolv stater, av vilka minst fyra var och en skall ha en handelsflotta om minst 2 milj. ton brutto och de övriga en handelsflotta över 1 milj. ton brutto. Jag har nyss redogjort för vissa remissinstansers farhågor om konsekvenserna vid en otillräcklig konventionsanslutning. Antalet ratifikationer av konventionen nr 92 och bestämmelserna i konventionen nr 133 om dess ikraftträdande torde innebära viss garanti för att dessa farhågor inte kommer att besannas.

Sjöfartsverket framhåller att en ratificering av konventionen kräver vissa ändringar i verkets kungörelse (1970: A 4) om bostäder och ekonomilokaler m. m. på fartyg, vilka ändringar sjöfartsverket är berett att vidta.

Jag föreslår att Sverige ansluter sig till konventionen nr 133. Med hänsyn till vad socialstyrelsen anfört vill jag framhålla att en sådan anslutning givetvis inte innebär att nuvarande svenska krav på besättningsbostäder kommer att sänkas.

I fråga om *rekommendationerna nr 140 och 141* om luftkonditionering resp. kontroll av skadligt buller i besättningens bostäder m. m. bör de överlämnas till sjöfartsverket för att — så som verket angivit i sitt remissyttrande — beaktas bl. a. genom vissa kungörelseändringar avseende luftkonditionering och genom utfärdande av vissa rekommendationer om högsta godtagbara bullernivåer i fartyg. I övrigt bör verket — i samråd med berörda myndigheter, institutioner och andra intressenter — överväga möjligheterna att genom datainsamling och forskning skapa underlag för åtgärder som på viss sikt kan ytterligare förbättra betingelserna för personalen i bullerhänseende.

Konventionen nr 134 om förebyggande av yrkesskador för sjöfolk träder i kraft tolv månader efter det den ratificerats av två stater. Såsom framhållits av olika remissinstanser täcker konventionen — liksom *rekommendationen nr 142 i samma ämne* — ett betydelsefullt problemområde. För Sveriges del synes de båda instrumenten inte föranleda några författningsändringar. Överhuvud gäller att man med den ökade satsning på skyddet mot yrkesskador till sjöss, som inleddes med

den år 1969 genomförda omorganisationen av sjöfartsverket, skapat goda betingelser för det slags utvecklingsinsatser på yrkesskadeområdet som de båda instrumenten vill främja. Sålunda bör i samverkan med berörda myndigheter och organisationer efter hand mer genomarbetade program kunna tas fram i syfte att förebygga yrkesskador. Vidare bör — så som förutsätts i de båda instrumenten — en utvidgad och förbättrad information kring skyddet mot yrkesskador kunna åstadkommas, i första hand genom samarbete mellan sjöfartsverket och sjöfartens arbetarskyddskommitté.

Jag förordar att Sverige ansluter sig också till konventionen nr 134. I fråga om den därmed sammanhängande rekommendationen nr 142 bör den överlämnas till sjöfartsverket för att i enlighet med vad jag anfört i det föregående beaktas i tillämpliga delar.

Vad avser övriga tre rekommendationer kan i fråga om *rekommendationen nr 137 om yrkesutbildning av sjöfolk* konstateras att den i stort stämmer överens med de principer, efter vilka sjöpersonalutbildningen bedrivs i Sverige.

Rekommendationen nr 138 om sjöfolks välfärd till sjöss och i hamn avser till större delen åtgärder som täcks av handelsflottans välfärdsråds verksamhet. I övrigt är det fråga om åtgärder, som det i Sverige ankommer på berörda parter att reglera avtalsvägen. Vid remissbehandlingen har begärts klarläggande i vad mån rekommendationen omfattar fiskare. Det kan härvidlag — enligt vad som inhämtats från ILO — konstateras att så inte är fallet.

I fråga om *rekommendationen nr 139 om sysselsättningsproblem på grund av teknisk utveckling ombord på fartyg* synes de åtgärder, som rekommendationen föreslår för att möta en eventuell arbetslöshet, i stort vara vidtagna för Sveriges del genom lagstiftningsåtgärder och kollektivavtalsuppgörelser samt genom allmänna arbetsmarknadspolitiska åtgärder.

Jag avser att föreslå att de tre angivna rekommendationerna överlämnas till olika berörda fackmyndigheter för övervägande av behovet av eventuella kompletteringar av den ordning som i de angivna hänseendena gäller i Sverige.

LO och Svenska sjöfolksförbundet har i sina yttranden uppehållit sig vid den inom ILO behandlade *frågan om minimigrundlön för matroser*. Sjöfolksförbundet har ansett att en vid den sjunde sjöfartskonferensen antagen rekommendation (nr 109) i ämnet bör genomföras för svenskt vidkommande. I sammanhanget har påtalats det förhållandet, att det förekommer att vissa svenska rederier anställer utländska sjömän till löner som ligger långt under dem som utgår enligt kollektivavtal samtidigt som arbetslösheten bland sjöfolksförbundets medlemmar är hög. I anslutning härtill vill jag erinra om att sjöfolksförbundet i annat sammanhang begärt utredning om viss ändring i utlänningskun-

görelsen eller om så krävs i utlänningslagen. Ändringen skulle avse att medborgare från annat land än nordiskt inte skulle äga rätt att utan särskilt arbetstillstånd ta anställning på svenskt fartyg i utländsk hamn, om han tidigare ej varit anställd på svenskt fartyg sammanlagt minst ett år under senast förflutna 18 månader. Då de vid remissbehandlingen påtalade förhållandena har ett nära samband med sistnämnda ärende, bör den fortsatta beredningen av detta ärende avvaktas.

Hemställan

Jag hemställer att Kungl. Maj:t

dels föreslår riksdagen att godkänna att Sverige ansluter sig till konventionen (nr 133) om besättningens bostäder ombord på fartyg (tilläggsbestämmelser) och konventionen (nr 134) om förebyggande av yrkesskador för sjöfolk,

dels bereder riksdagen tillfälle att avge yttrande över vad jag anfört om de vid Internationella arbetsorganisationens femtiofemte sammanträde (åttonde sjöfartskonferensen) antagna rekommendationerna nr 137—142.

Med bifall till vad föredraganden sålunda med instämmande av statsrådets övriga ledamöter hemställt förordnar Hans Kungl. Höghet Kronprinsen-Regenten att till riksdagen skall avlåtas proposition av den lydelse bilaga till detta protokoll utvisar.

Ur protokollet:

Britta Gyllensten

Bilaga 1
(Översättning)

Convention 133

Convention Concerning Crew Accommodation on Board Ship (Supplementary Provisions)

The General Conference of the International Labour Organisation,

Having been convened at Geneva by the Governing Body of the International Labour Office, and having met in its Fifty-fifth Session on 14 October 1970, and

Noting that the Accommodation of Crews Convention (Revised), 1949, lays down detailed specifications concerning such matters as sleeping accommodation, mess and recreation rooms, ventilation, heating, lighting and sanitary facilities on board ship, and

Considering that in the light of the rapidly changing characteristics of both the construction and the operation of modern ships further improvements in crew accommodation can be provided, and

Having decided upon the adoption of certain proposals with regard to crew accommodation, which is the second item on the agenda of the session, and

Having determined that these proposals shall take the form of an international Convention supplementing the Accommodation of Crews Convention (Revised), 1949,

adopts this thirtieth day of October of the year one thousand nine hundred and seventy the following Convention, which may be cited as the Accommodation of Crews (Supplementary Provisions) Convention, 1970:

Konvention 133

Konvention om besättningens bostäder ombord på fartyg (tilläggsbestämmelser)

Internationella arbetsorganisationens allmänna konferens,

som av styrelsen för Internationella arbetsbyrån sammankallats till Genève och där samlats den 14 oktober 1970 till sitt femtiofemte sammanträde, och

som beaktar att 1949 års konvention om besättningsbostäder (reviderad) fastställer detaljerade föreskrifter om bl. a. sovrum, mässrum, dagrum, ventilation, uppvärmning, belysning och sanitära anordningar ombord på fartyg, och

som, med hänsyn till att de speciella förhållandena beträffande både konstruktion och drift av moderna fartyg snabbt ändras, finner att ytterligare förbättringar i fråga om besättningens bostäder kan vidtagas, och

som beslutat antaga vissa förslag rörande besättningens bostäder, vilken fråga utgör den andra punkten på sammanträdets dagordning, och

som bestämt att dessa förslag skall taga form av en tilläggskonvention till 1949 års konvention om besättningsbostäder (reviderad).

antager denna den trettionde dagen i oktober månad nittonhundrasjuttio följande konvention, som kan benämnas 1970 års konvention om besättningsbostäder (tilläggsbestämmelser).

Part I. General Provisions

Article 1

1. This Convention applies to every sea-going ship, whether publicly or privately owned, which is engaged in the transport of cargo or passengers for the purpose of trade or is employed for any other commercial purpose, which is registered in a territory for which this Convention is in force, and of which the keel is laid, or which is at a similar stage of construction, on or after the date of coming into force of the Convention for that territory.

2. National laws or regulations shall determine when ships are to be regarded as sea-going ships for the purpose of this Convention.

3. This Convention applies to tugs where reasonable and practicable.

4. This Convention does not apply to—

(a) ships of less than 1000 tons;

(b) ships primarily propelled by sail, whether or not they are fitted with auxiliary engines;

(c) ships engaged in fishing or in whaling or in similar pursuits;

(d) hydrofoils and air-cushion craft.

5. Provided that the Convention shall be applied where reasonable and practicable to—

(a) ships between 200 and 1000 tons; and

(b) the accommodation of persons engaged in usual sea-going routine in ships engaged in whaling or in similar pursuits.

6. Provided also that any of the requirements applicable by virtue of Article 3 of this Convention may be varied in the case of any ship if the competent authority is satisfied, after consultation with the organisations of

Del I. Allmänna bestämmelser

Artikel 1

1. Denna konvention är tillämplig på varje sjögående fartyg, vare sig i allmän eller enskild ägo, som yrkesmässigt nyttjas till transport av last eller passagerare eller nyttjas i annan kommersiell verksamhet, och som är registrerat i ett område, för vilket denna konvention gäller och på vilket fartyg kölen är sträckt eller vilket fartyg är på ett motsvarande byggnadsstadium på dagen för denna konventions ikraftträdande för ifrågavarande område eller dag därefter.

2. Nationella lagar och förordningar skall fastställa när fartyg skall anses såsom sjögående fartyg enligt denna konvention.

3. Denna konvention är tillämplig på bogserfartyg när detta är rimligt och utförbart.

4. Denna konvention är ej tillämplig på

a) fartyg under 1 000 ton;

b) fartyg som huvudsakligen framdrivs med segel oavsett om de är försedda med hjälpmaskin eller ej;

c) fartyg som nyttjas till fiske eller valfångst eller liknande verksamhet;

d) bärplansfartyg och svävare.

5. Konventionen skall dock när det är rimligt och utförbart tillämpas på

a) fartyg mellan 200 och 1 000 ton och

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

6. I fråga om vilket som helst fartyg får dock likaså avvikelser göras från varje föreskrift, som är tillämplig enligt artikel 3 i denna konvention, om vederbörande myndighet, efter hörande av redarsammanslutningarna och/eller re-

shipowners and/or the shipowners and with the bona fide trade unions of seafarers, that the variations to be made provide corresponding advantages as a result of which the over-all conditions are not less favourable than those which would result from the full application of the provisions of the Convention; particulars of all such variations shall be communicated by the Member concerned to the Director-General of the International Labour Office.

7. Provided further that the competent authority shall, after consultation with the organisations of shipowners and/or the shipowners and with the bona fide trade unions of seafarers, determine the extent to which it is appropriate, taking into consideration the need for off-duty accommodation, to make exceptions or to diverge from the provisions of this Convention in the case of—

(a) sea-going ferries, feeder ships and similar ships which are not continuously manned with one permanent crew;

(b) sea-going ships when repair personnel are carried temporarily in addition to the ship's crew;

(c) sea-going ships engaged on short voyages which allow members of the crew to go home or to make use of comparable facilities for part of each day.

Article 2

In this Convention—

(a) the term "ship" means a vessel to which the Convention applies;

(b) the term "tons" means gross register tons;

(c) the term "passenger ship" means a ship in respect of which there is in force either (i) a passenger ship safety certificate is-

darna samt de ombordanställdas bona fide organisationer, är övertygad om att avvikelserna som gjorts medför fördelar av sådan art att förhållandena i det stora hela ej blir mindre gynnsamma än de skulle bli vid tillämpning av konventionens bestämmelser i full utsträckning. Närmare detaljer om alla sådana avvikelser skall berörd medlem meddela Internationella arbetsbyråns generaldirektör.

7. Vederbörande myndighet skall dock vidare, efter hörande av redarsammanslutningarna och/eller redarna samt de ombordanställdas bona fide organisationer, avgöra i vilken utsträckning det, med hänsyn till behovet av bostäder för tjänstefri personal, kan vara lämpligt att göra undantag eller avvikelser från konventionens bestämmelser när det gäller

a) sjögående färjor, matarfartyg ("feederfartyg") och liknande fartyg som ej är ständigt bemannade med en enda permanent besättning;

b) sjögående fartyg när personal för deras underhåll tillfälligt medföljer förutom fartygsbesättningen;

c) sjögående fartyg nyttjade på korta resor som gör det möjligt för medlemmar av besättningen att uppsöka hemmet eller begagna sig av motsvarande möjligheter under del av varje dygn.

Artikel 2

I denna konvention förstås med

a) uttrycket "fartyg" ett fartyg på vilket konventionen är tillämplig;

b) uttrycket "ton" bruttodräktighet i registerton;

c) uttrycket "passagerarfartyg" ett fartyg för vilket är i kraft antingen i) ett säkerhetscertifikat för passagerarfartyg utfärdat enligt be-

sued in accordance with the provisions of the International Convention for the Safety of Life at Sea for the time being in force, or (ii) a passenger certificate;

(d) the term "officer" means a person other than a master ranked as an officer by national laws or regulations, or, in the absence of any relevant laws or regulations, by collective agreement or custom;

(e) the term "rating" means a member of the crew other than an officer;

(f) the term "petty officer" means a rating serving in a supervisory position or position of special responsibility who is classed as petty officer by national laws or regulations, or, in the absence of any relevant laws or regulations, by collective agreement or custom;

(g) the term "adult" means a person who is at least 18 years of age;

(h) the term "crew accommodation" includes such sleeping rooms, mess rooms, sanitary accommodation, hospital accommodation and recreation accommodation as are provided for the use of the crew;

(i) the term "prescribed" means prescribed by national laws or regulations or by the competent authority;

(j) the term "approved" means approved by the competent authority;

(k) the term "re-registered" means re-registered on the occasion of a simultaneous change in the territory of registration and ownership of the ship.

Article 3

Each Member for which this Convention is in force undertakes to comply, in respect of ships to which this Convention applies, with—

stämmelserna i den vid tillfället gällande internationella konvention om säkerheten för människoliv till sjöss, eller ii) passagerarcertifikat;

d) uttrycket "befäl" en person — annan än befälhavaren — vilken har rang såsom befäl enligt nationella lagar eller förordningar eller, i avsaknad av tillämpliga sådana lagar och förordningar, enligt kollektivavtal eller sedvänja;

e) uttrycket "manskap" en medlem av besättningen som ej tillhör befälet;

f) uttrycket "underbefäl" en sjöman av manskapet, vilken har en övervakande eller särskilt ansvarsfull ställning och som räknas såsom underbefäl enligt nationella lagar eller förordningar eller, i avsaknad av tillämpliga sådana lagar och förordningar enligt kollektivavtal eller sedvänja;

g) uttrycket "vuxen" en person som är minst 18 år gammal;

h) uttrycket "besättningens bostäder" sådana sovrum, mässrum, sanitära anordningar, sjukrum och dagrum som är avsedda att användas av besättningen;

i) uttrycket "föreskriven" föreskriven i nationella lagar eller förordningar eller av vederbörande myndighet;

j) uttrycket "godkänd" godkänd av vederbörande myndighet;

k) uttrycket "omregistrering" fartygs omregistrering vid en samtidig ändring av fartygets nationalitet och ägare.

Artikel 3

1. Varje medlem, för vilken denna konvention är i kraft, åtager sig att i fråga om fartyg, på vilka konventionen är tillämpliga, iaktta

(a) the provisions of Parts II and III of the Accommodation of Crews Convention (Revised), 1949; and

(b) the provisions of Part II of this Convention.

Article 4

1. Each Member for which this Convention is in force undertakes to maintain in force laws or regulations which ensure its application.

2. The laws or regulations shall—

(a) require the competent authority to bring them to the notice of all persons concerned;

(b) define the persons responsible for compliance therewith;

(c) prescribe adequate penalties for any violation thereof;

(d) provide for the maintenance of a system of inspection adequate to ensure effective enforcement;

(e) require the competent authority to consult the organisations of shipowners and/or the shipowners and the bona fide trade unions of seafarers in regard to the framing of regulations, and to collaborate so far as practicable with such parties in the administration thereof.

Part II. Crew Accommodation Requirements

Article 5

1. The floor area per person of sleeping rooms intended for ratings shall be not less than—

(a) 3.75 square metres (40.36 square feet) in ships of 1000 tons or over but less than 3000 tons;

(b) 4.25 square metres (45.75 square feet) in ships of 3000 tons or over but less than 10,000 tons;

(c) 4.75 square metres (51.13

a) bestämmelserna i del II och III av 1949 års konvention angående besättningsbostäder (reviderad); och

b) bestämmelserna i del II av denna konvention.

Artikel 4

1. Varje medlem, för vilken denna konvention gäller, åtager sig att hålla i kraft lagar eller förordningar, som säkerställer dess tillämpning.

2. Dessa lagar eller förordningar skall

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

b) angiva de personer som är ansvariga för att bestämmelserna iakttages;

c) föreskriva lämplig straffpåföljd för varje överträdelse av bestämmelserna;

d) vidtaga åtgärd för upprätthållandet av ett inspektionssystem lämpligt att säkerställa effektiv efterlevnad av bestämmelserna;

e) ålägga vederbörande myndighet att samråda med redarsammanslutningarna och/eller redarna samt de ombordanställdas bona fide organisationer i fråga om utformningen av bestämmelserna samt att, i den mån så lämpligen kan ske, samarbeta med dem i uppkommande frågor.

Del II. Föreskrifter om besättningens bostäder

Artikel 5

1. Golvytan för varje person i sovrum avsedda för manskapet skall vara minst

a) 3,75 m² (eller 40,36 kvadratfot) på fartyg om 1 000 ton eller däröver, men under 3 000 ton;

b) 4,25 m² (eller 45,75 kvadratfot) på fartyg om 3 000 ton eller däröver, men under 10 000 ton;

c) 4,75 m² (eller 51,13 kvadrat-

square feet) in ships of 10,000 tons or over.

2. Provided that the floor area per person of sleeping rooms intended for two ratings shall be not less than—

(a) 2.75 square metres (29.60 square feet) in ships of 1000 tons or over but less than 3000 tons;

(b) 3.25 square metres (34.98 square feet) in ships of 3000 tons or over but less than 10,000 tons;

(c) 3.75 square metres (40.36 square feet) in ships of 10,000 tons or over.

3. Provided also that the floor area of sleeping rooms intended for ratings in passenger ships shall be not less than—

(a) 2.35 square metres (25.30 square feet) per person in ships of 1000 tons or over but less than 3000 tons;

(b) in ships of 3000 tons or over—

(i) 3.75 square metres (40.36 square feet) in rooms accommodating one person;

(ii) 6.00 square metres (64.58 square feet) in rooms accommodating two persons;

(iii) 9.00 square metres (96.88 square feet) in rooms accommodating three persons;

(iv) 12.00 square metres (129.17 square feet) in rooms accommodating four persons.

4. The number of ratings occupying sleeping rooms shall not exceed two persons per room, except in passenger ships where the maximum number permissible shall be four.

5. The number of petty officers occupying sleeping rooms shall not exceed one or two persons per room.

6. In sleeping rooms for officers, where no private sitting room or day room is provided, the floor area per person shall be not less than 6.50 square metres (69.96 square feet) in ships of less than

fot) på fartyg om 10 000 ton eller däröver.

2. Golvytan i sovrum, som är avsett för två personer av manskapet, skall dock för varje person vara minst

a) 2,75 m² (eller 29,60 kvadratfot) på fartyg om 1 000 ton eller däröver, men under 3 000 ton;

b) 3,25 m² (eller 34,98 kvadratfot) på fartyg om 3 000 ton eller däröver, men under 10 000 ton;

c) 3,75 m² (eller 40,36 kvadratfot) på fartyg om 10 000 ton eller däröver.

3. Golvytan i sovrum, som är avsedda för manskap på passagerarfartyg, skall vidare dock vara minst

a) 2,35 m² (eller 25,30 kvadratfot) för varje person på fartyg om 1 000 ton eller däröver, men under 3 000 ton;

b) på fartyg om 3 000 ton eller däröver

i) 3,75 m² (40,36 kvadratfot) i rum för en person;

ii) 6,00 m² (64,58 kvadratfot) i rum för två personer;

iii) 9,00 m² (96,88 kvadratfot) i rum för tre personer;

iv) 12,00 m² (129,17 kvadratfot) i rum för fyra personer;

4. Antalet personer av manskapet i ett och samma sovrum skall ej överstiga två personer per rum, med undantag i fråga om passagerarfartyg, där högsta tillåtna antalet skall vara fyra.

5. Antalet personer av underbefälet i ett och samma sovrum får ej överstiga två personer per rum.

6. I sovrum för befäl skall, i de fall där privat salong eller dagrum ej finns, golvytan för varje person vara minst 6,50 m² (eller 69,96 kvadratfot) i fartyg under 3 000 ton och 7,50 m² (eller 80,73 kvad-

3000 tons, and not less than 7.50 square metres (80.73 square feet) in ships of 3000 tons or over.

7. In ships other than passenger ships an individual sleeping room shall be provided for each adult member of the crew, where the size of the ship, the activity in which it is to be engaged, and its layout make this reasonable and practicable.

8. Where practicable in ships of 3000 tons or over, the chief engineer officer and the chief navigating officer shall have, in addition to their sleeping room, an adjoining sitting room or day room.

9. Space occupied by berths and lockers, chests of drawers and seats shall be included in the measurement of the floor area. Small or irregularly shaped spaces which do not add effectively to the space available for free movement and cannot be used for installing furniture shall be excluded.

10. The minimum inside dimensions of a berth shall be 198 centimetres by 80 centimetres (6 feet 6 inches by 2 feet 7.50 inches).

Article 6

1. The floor area of mess rooms for officers and for ratings shall be not less than 1 square metre (10.76 square feet) per person of the planned seating capacity.

2. Mess rooms shall be equipped with tables and approved seats, fixed or movable, sufficient to accommodate the greatest number of members of the crew likely to use them at any one time.

3. There shall be available at all times when members of the crew are on board—

(a) a refrigerator, which shall be conveniently situated, of sufficient capacity for the number

ratfot) i fartyg om 3 000 ton eller däröver.

7. I andra fartyg än passagerarfartyg skall det för varje vuxen medlem av besättningen finnas ett eget sovrum, när fartygets storlek, den fart i vilken fartyget används och arrangemangen ombord gör detta rimligt och utförbart.

8. På fartyg om 3 000 ton eller däröver skall, när detta är utförbart, främste maskinisten och främste styrmannen ha, förutom sovrum, angränsande salong eller dagrum.

9. Ytor, som upptages av sovplatser, skåp, byråar och sittplatser, skall medräknas vid mätningen av golvytan. Små eller oregelbundet formade ytor, som ej effektivt ökar det fria utnyttjbara utrymmet och som ej kan användas för möblering, skall ej medräknas.

10. En sovplats invändiga mått skall vara minst 198 cm gånger 80 cm (eller 6 fot 6 tum gånger 2 fot 7,50 tum).

Artikel 6

1. Golvytan i mässrum för befäl och för manskap skall vara minst 1 m² (eller 10,76 kvadratfot) för varje person av den beräknade sittplatskapaciteten.

2. Mässrum skall vara försedda med bord och godkända, fasta eller flyttbara sittplatser, tillräckliga för att ge plats för det största antal medlemmar av besättningen som kan förväntas samtidigt använda dem.

3. När medlemmar av besättningen är ombord skall alltid finnas tillgängligt

a) ett lämpligt placerat kylskåp med tillräcklig kapacitet för det antal personer som använder

of persons using the mess room or mess rooms;

(b) facilities for hot beverages; and

(c) cool water facilities.

4. The competent authority may permit such exceptions to the provisions of paragraphs 1 and 2 of this Article concerning mess room accommodation as may be necessary to meet the special conditions in passenger ships.

Article 7

1. Recreation accommodation, conveniently situated and appropriately furnished, shall be provided for officers and for ratings. Where this is not provided separately from the mess rooms the latter shall be planned, furnished and equipped to give recreational facilities.

2. Furnishings for recreation accommodation shall as a minimum include a bookcase and facilities for reading, writing and, where practicable, for games.

3. In respect of ships of 8000 tons or over, a smoking room or library room in which films or television may be shown and a hobby and games room shall be provided; consideration shall be given to the provision of a swimming pool.

4. In connection with the planning of recreation accommodation, the competent authority shall give consideration to the provision of a canteen.

Article 8

1. In all ships a minimum of one water closet and one tub and/or shower bath for every six persons or less who do not have facilities in pursuance of paragraphs 2 to 4 of this Article shall be provided at a convenient location for officers and for ratings. When women are employed in a

mässrummet eller mässrummen;

b) anordningar för att värma dryck; och

c) anordningar för att kyla vatten.

4. Vederbörande myndighet får medge sådana undantag från bestämmelserna i mom. 1 och 2 om mässrum i denna artikel, som kan vara nödvändiga på grund av de särskilda förhållandena på passagerarfartyg.

Artikel 7

1. Lämpligt beläget och ändamålsenligt möblerat fritidsrum skall finnas för befäl och för manskap. Där sådant rum ej är skilt från mässrum skall det senare vara så anordnat, möblerat och utrustat att det lämpar sig till att tjäna såsom fritidsrum.

2. Möbleringen i fritidsrum skall minst omfatta en bokhylla samt läs- och skrivanordningar och, när detta är utförbart, anordningar för spel.

3. På fartyg om 8 000 ton eller däröver skall finnas ett rökrum eller bibliotek, i vilket film eller television kan visas, och ett rum för hobbyverksamhet och spel. Anordnandet av en simbassäng skall övervägas.

4. I samband med planering av fritidsrum skall vederbörande myndighet överväga om ett marketenteri skall anordnas.

Artikel 8

1. På alla fartyg skall finnas, bekvämt belägna för befäl och manskap, minst en vattenklosett och minst ett badkar och/eller en dusch för varje helt eller påbörjat antal om sex personer, som ej har tillgång till anordningar enligt mom. 2—4 i denna artikel. Är kvinnor anställda ombord, skall

ship, separate sanitary facilities shall be provided for them.

2. In ships of 5000 tons or over but less than 15,000 tons, individual sleeping rooms for at least five officers shall have attached to them a separate private bathroom fitted with a water closet as well as a tub and/or shower bath and a wash basin having hot and cold running fresh water; the wash basin may be situated in the sleeping room. In addition, in ships of 10,000 tons or over but less than 15,000 tons, the sleeping rooms of all other officers shall have private or intercommunicating bathrooms similarly fitted.

3. In ships of 15,000 tons or over, individual sleeping rooms for officers shall have attached to them a separate private bathroom fitted with a water closet as well as a tub and/or shower bath and a wash basin having hot and cold running fresh water; the wash basin may be situated in the sleeping room.

4. In ships of 25,000 tons or over, other than passenger ships, a bathroom for every two ratings shall be provided, either in an intercommunicating compartment between adjoining sleeping rooms or opposite the entrance of such rooms, which shall be fitted with a water closet as well as a tub and/or shower bath and a wash basin having hot and cold running fresh water.

5. In ships of 5000 tons or over, other than passenger ships, each sleeping room, whether for officers or ratings, shall be provided with a wash basin having hot and cold running fresh water, except where such wash basin is situated in a bathroom provided in conformity with paragraph 2, 3 or 4 of this Article.

särskilda sanitära anordningar finnas för dem.

2. På fartyg om 5 000 ton eller däröver, men under 15 000 ton, skall vart och ett av de privata sovrummen för minst fem av befälspersonerna vara försett med ett separat privat badrum utrustat med såväl vattenklosett som badkar och/eller dusch samt tvättställ med varmt och kallt rinnande färskvatten. Tvättstället får vara beläget i sovrummet. Dessutom skall på fartyg om 10 000 ton eller däröver, men under 15 000 ton, sovrummen för övriga befälspersoner ha privata badrum eller mellanliggande (intercommunicating) badrum, som utrustats på samma sätt.

3. På fartyg om 15 000 ton eller däröver skall de privata sovrummen för alla befälspersoner vart och ett vara försett med ett separat privat badrum utrustat med såväl vattenklosett som badkar och/eller dusch samt tvättställ med varmt och kallt rinnande färskvatten. Tvättstället får vara beläget i sovrummet.

4. På fartyg om 25 000 ton eller däröver, som ej är passagerarfartyg, skall det finnas ett badrum för varje påbörjat antal om två personer av manskapet antingen utgörande genomgångsrum mellan närgränsande sovrum eller placerat i närheten av ingångarna till dessa rum. Badrummet skall vara utrustat med såväl vattenklosett som badkar och/eller dusch samt tvättställ med varmt och kallt rinnande färskvatten.

5. På fartyg om 5 000 ton eller däröver, som ej är passagerarfartyg, skall varje sovrum, oavsett om det är avsett för befäl eller manskap, vara försett med tvättställ med varmt och kallt rinnande färskvatten, om ej sådant tvättställ finns i ett badrum som anordnats enligt bestämmelserna i mom. 2, 3 eller 4 i denna artikel.

6. In all ships, facilities for washing, drying and ironing clothes shall be provided for officers and ratings on a scale appropriate to the size of the crew and the normal duration of the voyage. These facilities shall, whenever possible, be located within easy access of their accommodation.

7. The facilities to be provided shall be—

(a) washing machines;

(b) drying machines or adequately heated and ventilated drying rooms; and

(c) irons and ironing boards or their equivalent.

Article 9

1. In ships of 1600 tons or over there shall be provided—

(a) a separate compartment containing a water closet and a wash basin having hot and cold running fresh water, within easy access of the navigating bridge deck primarily for those on duty in the area; and

(b) a water closet and a wash basin having hot and cold running fresh water, within easy access of the machinery space if not fitted near the engine room control centre.

2. In ships of 1600 tons or over, other than ships in which private sleeping rooms and private or semi-private bathrooms are provided for all engine department personnel, facilities for changing clothes shall be provided which shall be—

(a) located outside the machinery space but with easy access to it; and

(b) fitted with individual clothes lockers as well as with tubs and/or shower baths and wash basins having hot and cold running fresh water.

6. I alla fartyg skall anordningar för tvättning, torkning och strykning av kläder finnas för befäl och manskap i en omfattning som påkallas av besättningens storlek och resans normala varaktighet. Dessa anordningar skall om möjligt vara belägna inom bekvämt avstånd från sovrummen.

7. Anordningarna, som skall finnas, skall vara

a) tvättmaskin;

b) maskinell torkanordning eller tillräckligt uppvärmt och ventilerat torkrum; och

c) strykjärn och strykbrädor eller motsvarande utrustning.

Artikel 9

1. På fartyg om 1 600 ton eller däröver skall finnas

a) ett separat rum, utrustat med vattenklosett och tvättställ med varmt och kallt rinnande färskvatten och lätt tillgängligt från navigationsbryggan samt avsett företrädesvis för personer i tjänst inom området; och

b) en vattenklosett och ett tvättställ med varmt och kallt rinnande färskvatten, lätt tillgängliga från maskinrummet, om ej deras placering är nära maskinrummets kontrollcentral.

2. På fartyg om 1 600 ton eller däröver som ej har privata sovrum och privata eller halvprivata badrum för hela maskinrumspersonalen, skall finnas anordningar för klädombyte

a) belägna utanför maskinrummet men lätt tillgängliga från detta; och

b) utrustade med såväl klädskåp för var och en som badkar och/eller dusch samt tvättställ med varmt och kallt rinnande färskvatten.

Article 10

The minimum headroom in all crew accommodation where full and free movement is necessary shall be not less than 198 centimetres (6 feet 6 inches): Provided that the competent authority may permit some limited reduction in headroom in any space, or part of any space, in such accommodation where it is satisfied that it is reasonable to do so and also that such reduction will not result in discomfort to the crew.

Artikel 10

Den minsta fria takhöjden i besättningens bostäder i de delar, där full rörelsefrihet är nödvändig, skall vara minst 198 cm (eller 6 fot och 6 tum). Vederbörande myndighet får dock medge viss begränsad reduktion av den fria höjden i varje utrymme, eller del av varje utrymme, i sådana bostäder, när den är övertygad om att detta är rimligt och att reduktionen ej resulterar i olägenhet för besättningen.

Article 11

1. Crew accommodation shall be properly lighted.

2. Subject to such special arrangements as may be permitted in passenger ships, sleeping rooms and mess rooms shall be lighted by natural light and shall be provided with adequate artificial light.

3. In all ships electric light shall be provided in the crew accommodation. If there are not two independent sources of electricity for lighting, additional lighting shall be provided by properly constructed lamps or lighting apparatus for emergency use.

4. In sleeping rooms an electric reading lamp shall be installed at the head of each berth.

5. Suitable standards of natural and artificial lighting skall be fixed by the competent authority.

Artikel 11

1. Besättningens bostäder skall vara väl upplysta.

2. Med undantag av sådana särskilda anordningar, som kan vara tillåtna i fråga om passagerarfartyg, skall sov- och mässrum ha tillgång till dagsljus och vara försedda med erforderlig artificiell belysning.

3. På alla fartyg skall besättningens bostäder vara försedda med elektrisk belysning. Om det ej finns två självständiga kraftkällor för belysningen, skall extra belysning med lämpligt konstruerade lampor eller belysningsapparater finnas för användning i nödfall.

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

5. Lämpliga normed för dagsljus- och artificiell belysning skall fastställas av vederbörande myndighet.

Article 12

In the case of ships the manning of which has to take account, without discrimination, of the interests of crews having differing and distinctive religious and social practices, the competent authority may, after consultation with the organisations of shipowners and/or the shipowners and with the bona fide trade unions of the sea-

Artikel 12

När det gäller fartyg vid vilkas bemanning det är nödvändigt att, utan diskriminering, taga hänsyn till intressena hos besättningar med avvikande och särpräglade religiösa och sociala sedvänjor, får vederbörande myndighet, efter hörande av redarsammanslutningarna och/eller redarna samt de ombordanställdas bona fide organisa-

farers concerned, and provided that these two sides are in agreement, permit variations in respect of the provisions of paragraphs 1 to 4 and paragraph 7 of Article 5 and paragraphs 1 and 4 of Article 8 of this Convention on condition that such variations do not result in over-all facilities less favourable than those which would result from the application of the provisions of the Convention. Particulars of all such variations shall be communicated by the Member concerned to the Director-General of the International Labour Office who shall notify the Members of the International Labour Organisation.

tioner och under förutsättning att dessa båda parter samtycker, medge avvikelser från bestämmelserna i mom. 1—4 och 7 i artikel 5 samt mom. 1 och 4 i artikel 8 i denna konvention, under villkor att sådana avvikelser ej resulterar i att förhållandena i det stora hela blir mindre gynnsamma än de som skulle bli resultat vid tillämpning av konventionens bestämmelser. Närmare detaljer om alla sådana avvikelser skall av berörd medlem meddelas Internationella arbetsbyråns generaldirektör, som skall underrätta medlemmarna av Internationella arbetsorganisationen.

Part III. Application of the Convention to Existing Ships

Article 13

1. In the case of a ship which is fully complete on the date of the coming into force of this Convention for the territory of registration and which is below the standard set by this Convention, the competent authority may, after consultation with the organisations of shipowners and/or the shipowners and with the bona fide trade unions of seafarers, require such alterations for the purpose of bringing the ship into conformity with the requirements of the Convention as it deems reasonable and practicable, having regard in particular to technical, economic and other problems involved in the application of Articles 5, 8 and 10, to be made when—

(a) the ship is re-registered;

(b) substantial structural alterations or major repairs are made to the ship as a result of long-range plans and not as a consequence of an accident or emergency.

2. In the case of a ship in the process of building and/or con-

Del III. Konventionens tillämpning på existerande fartyg

Artikel 13

1. I fråga om ett fartyg, som är fullt färdigställt på dagen för denna konventions ikraftträdande för det område, där fartyget är registrerat, och som ej uppfyller de i konventionen uppställda fordringarna, får vederbörande myndighet efter hörande av redarsammanslutningarna och/eller redarna samt de ombordanställdas bona fide organisationer kräva att det görs sådana ändringar för att bringa fartyget i överensstämmelse med konventionens fordringar som den anser rimliga och utförbara med hänsyn i synnerhet till de tekniska, ekonomiska och andra problem, förknippade med tillämpningen av artiklarna 5, 8 och 10, när

a) fartyget omregistreras;

b) väsentliga ändringar i konstruktionen eller större reparationer vidtages på fartyget på grund av långsiktiga planer men ej med anledning av haveri eller nödläge.

2. I fråga om fartyg, som är under byggnad och/eller ombyggnad

version on the date of the coming into force of this Convention for the territory of registration, the competent authority may, after consultation with the organisations of shipowners and/or the shipowners and with the bona fide trade unions of seafarers, require such alterations for the purpose of bringing the ship into conformity with the requirements of the Convention as it deems reasonable and practicable, having regard in particular to technical, economic and other problems involved in the application of Articles 5, 8 and 10; such alterations shall constitute final compliance with the terms of this Convention.

3. In the case of a ship, other than such a ship as is referred to in paragraphs 1 and 2 of this Article or a ship to which the provisions of this Convention were applicable while she was under construction, being re-registered in a territory after the date of the coming into force of this Convention for that territory, the competent authority may, after consultation with the organisations of shipowners and/or the shipowners and with the bona fide trade unions of seafarers, require such alterations for the purpose of bringing the ship into conformity with the requirements of the Convention as it deems reasonable and practicable, having regard in particular to technical, economic and other problems involved in the application of Articles 5, 8 and 10; such alterations shall constitute final compliance with the terms of this Convention.

på dagen för denna konventions ikraftträdande för det område, där fartyget är registrerat, får vederbörande myndighet, efter hörande av redarsammanslutningarna och/eller redarna samt de ombordanställdas bona fide organisationer, kräva att det görs sådana ändringar för att bringa fartyget i överensstämmelse med konventionens fordringar som den anser rimliga och utförbara med hänsyn i synnerhet till de tekniska, ekonomiska och andra problem, förknippade med tillämpningen av artiklarna 5, 8 och 10; sådana ändringar skall anses innebära ett slutgiltigt uppfyllande av konventionens bestämmelser.

3. När det gäller ett fartyg, som ej avses i mom. 1 och 2 i denna artikel, eller ett fartyg på vilket bestämmelserna i denna konvention varit tillämpliga när det byggdes, och vilket omregistreras i ett område efter dagen för denna konventions ikraftträdande för samma område, får vederbörande myndighet, efter hörande av redarsammanslutningarna och/eller redarna samt de ombordanställdas bona fide organisationer, kräva att det görs sådana ändringar för att bringa fartyget i överensstämmelse med konventionens fordringar som den anser rimliga och utförbara med hänsyn i synnerhet till de tekniska, ekonomiska och andra problem förknippade med tillämpningen av artiklarna 5, 8 och 10; sådana ändringar skall anses innebära ett slutgiltigt uppfyllande av konventionens bestämmelser.

Part IV. Final Provisions

Article 14

The formal ratifications of this Convention shall be communicated to the Director-General of the

Del IV. Slutbestämmelser

Artikel 14

De officiella ratifikationerna av denna konvention skall delges Internationella arbetsbyråns general-

International Labour Office for registration.

Article 15

1. This Convention shall be binding only upon those Members of the International Labour Organisation whose ratifications have been registered with the Director-General.

2. It shall come into force twelve months after the date on which there have been registered ratifications by twelve Members each of which has more than one million tons of shipping, including at least four Members each of which has at least two million tons of shipping.

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

Article 16

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

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

direktör och registreras av honom.

Artikel 15

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

2. Den träder i kraft tolv månader efter den dag på vilken det har registrerats ratifikationer av tolv medlemmar, som var och en har en handelsflotta över en miljon ton, varav minst fyra medlemmar som var och en har en handelsflotta om minst två miljoner ton.

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

Artikel 16

1. Medlem som har ratificerat denna konvention kan, sedan tio år förflutit från den tidpunkt då konventionen först trädde i kraft, uppsäga densamma genom skrivelse som delges Internationella arbetsbyråns generaldirektör för registrering. Uppsägningen träder ej i kraft förrän ett år efter det den registrerats.

2. Varje medlem, som har ratificerat denna konvention och ej inom ett år efter utgången av den i föregående mom. nämnda tioårsperioden gör bruk av den uppsägningsrätt som medges i denna artikel, skall vara bunden för en ny period av tio år och kan därefter på de i denna artikel föreskrivna villkoren uppsäga konventionen vid utgången av varje tioårsperiod.

Article 17

1. The Director-General of the International Labour Office shall notify all Members of the International Labour Organisation of the registration of all ratifications and denunciations communicated to him by the Members of the Organisation.

2. When notifying the Members of the Organisation of the registration of the last of the ratifications required to bring the Convention into force, the Director-General shall draw the attention of the Members of the Organisation to the date upon which the Convention will come into force.

Artikel 17

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. När generaldirektören underrättar organisationens medlemmar om registreringen av den sista ratifikation som är nödvändig för att sätta konventionen i kraft, skall han fästa medlemmarnas uppmärksamhet på den dag då konventionen kommer att träda i kraft.

Article 18

The Director-General of the International Labour Office shall communicate to the Secretary-General of the United Nations for registration in accordance with Article 102 of the Charter of the United Nations full particulars of all ratifications and acts of denunciation registered by him in accordance with the provisions of the preceding Articles.

Artikel 18

Internationella arbetsbyråns generaldirektör skall för registrering jämlikt artikel 102 av Förenta Nationernas stadga lämna Förenta Nationernas generalsekreterare fullständiga upplysningar om varje ratifikation och uppsägning, som registrerats av honom enligt bestämmelserna i föregående artiklar.

Article 19

At such times as it may consider necessary the Governing Body of the International Labour Office shall present to the General Conference a report on the working of this Convention and shall examine the desirability of placing on the agenda of the Conference the question of its revision in whole or in part.

Artikel 19

Närhelst Internationella arbetsbyråns styrelse finner det nödvändigt skall styrelsen förelägga Internationella arbetsorganisationens allmänna konferens en redogörelse för konventionens tillämpning och överväga om det finns skäl att på konferensens dagordning uppföra frågan om dess revision, helt eller delvis.

Article 20

1. Should the Conference adopt a new Convention revising this Convention in whole or in part, then, unless the new Convention otherwise provides—

(a) the ratification by a Member of the new revising Conven-

Artikel 20

1. Om konferensen antager en ny konvention, varigenom förevarande konvention helt eller delvis revideras, och den nya konventionen ej föreskriver annat,

a) skall, utan hinder av bestämmelserna i artikel 16, en med-

tion shall *ipso jure* involve the immediate denunciation of this Convention, notwithstanding the provisions of Article 16 above, if and when the new revising Convention shall have come into force;

(b) as from the date when the new revising Convention comes into force this Convention shall cease to be open to ratification by the Members.

2. This Convention shall in any case remain in force in its actual form and content for those Members which have ratified it but have not ratified the revising Convention.

Article 21

The English and French versions of the text of this Convention are equally authoritative.

lems ratifikation av den nya konventionen i sig innefatta omedelbar uppsägning av förevarande konvention, under förutsättning att den nya konventionen trätt i kraft;

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

2. Förevarande konvention skall likväl förbli gällande till form och innehåll för de medlemmar som ratificerat den men ej ratificerat den nya konventionen, varigenom den förevarande konventionen revideras.

Artikel 21

De engelska och franska texterna till denna konvention skall ha lika vitsord.

Bilaga 2
(Översättning)

Recommendation 140

Recommendation Concerning Air Conditioning of Crew Accommodation and Certain Other Spaces on Board Ship

The General Conference of the International Labour Organisation,

Having been convened at Geneva by the Governing Body of the International Labour Office, and having met in its Fifty-fifth Session on 14 October 1970, and

Noting that the Accommodation of Crews Convention (Revised), 1949, lays down minimum standards for the accommodation of crews on board ship, and

Considering that in the light of the rapidly changing characteristics of both the construction and the operation of modern ships further improvements in crew accommodation can be provided, and

Having decided upon the adoption of certain proposals with regard to crew accommodation, which is the second item on the agenda of the session, and

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

adopts this thirtieth day of October of the year one thousand nine hundred and seventy the following Recommendation, which may be cited as the Crew Accommodation (Air Conditioning) Recommendation, 1970:

1. (1) All ships of 1000 gross register tons or over constructed after the adoption of this Recommendation, except those regularly engaged in trades where temperate climatic conditions do not require

Rekommendation 140

Rekommendation om luftkonditionering i besättningens bostäder och vissa andra utrymmen ombord på fartyg

Internationella arbetsorganisationens allmänna konferens,

som av styrelsen för Internationella arbetsbyrån sammankallats till Genève och där samlats den 14 oktober 1970 till sitt femtiofemte sammanträde, och

som beaktar att 1949 års konvention om besättningsbostäder (reviderad) fastställer minimistandard för besättningens bostäder ombord på fartyg, och

som, med hänsyn till att de speciella förhållandena beträffande både konstruktion och drift av moderna fartyg snabbt ändras, finner att ytterligare förbättringar i fråga om besättningens bostäder kan vidtagas, och

som beslutat antaga vissa förslag rörande besättningens bostäder, vilken fråga utgör den andra punkten på sammanträdets dagordning, och

som bestämt att dessa förslag skall taga form av en rekommendation,

antager denna den trettionde dagen i oktober månad nittonhundrasjuttio följande rekommendation, som kan benämnas 1970 års rekommendation om besättningsbostäder (luftkonditionering).

1. 1) Alla fartyg med en bruttodräktighet av 1 000 registerton eller däröver som är byggda efter antagandet av denna rekommendation bör, bortsett från dem som regelbundet nyttjas i fart där tem-

this, should be equipped with air conditioning of crew accommodation.

(2) Whenever possible such ships should also have air conditioning of the radio room and any centralised machinery control room.

2. The competent authority should—

(a) Investigate the possibility of installing air conditioning in ships of less than 1000 tons constructed after the adoption of this Recommendation;

(b) consider the possibility of providing existing ships with air conditioning of all or part of crew accommodation spaces by means of conversion of mechanical ventilation systems to full air conditioning at a time when substantial structural alterations are being made to the accommodation.

3. The air-conditioning system, whether of a centralised or individual unit type, should be designed—

(a) to maintain the air at a satisfactory temperature and relative humidity as compared to outside air conditions, and to ensure a sufficiency of air changes in all air-conditioned spaces;

(b) to take account of the particular characteristics of operations at sea and not to produce objectionable noises or vibrations.

---

pererade klimatiska förhållanden ej gör detta nödvändigt, vara utrustade med luftkonditionering i besättningens bostäder.

2) När detta är möjligt bör sådana fartyg också ha luftkonditionering i radiohytten och i varje rum där kontroll av maskineriet är centraliserad.

2. Vederbörande myndighet bör

a) undersöka möjligheten att installera luftkonditionering i fartyg under 1 000 ton, som är byggda efter rekommendationens antagande;

b) överväga möjligheten att förse existerande fartyg med luftkonditionering i alla besättningsbostäder eller del av dem genom att bygga om mekaniska ventilationssystem till fullständig luftkonditionering, när väsentliga byggnadstekniska förändringar av bostäderna görs.

3. Luftkonditioneringssystemet bör, vare sig det är av en central eller av en individuell typ, vara konstruerat

a) att hålla luften vid en tillfredsställande temperatur och relativ fuktighet jämfört med luftförhållandena utomhus och att säkerställa ett tillräckligt antal luftväxlingar i alla luftkonditionerade utrymmen;

b) att taga hänsyn till de särskilda förhållanden som utgör utmärkande drag i verksamhet till sjöss och att ej frambringa obehagligt buller eller obehagliga vibrationer.

Bilaga 3
(Översättning)

Recommendation 141

Recommendation Concerning Control of Harmful Noise in Crew Accommodation and Working Spaces on Board Ship

The General Conference of the International Labour Organisation,

Having been convened at Geneva by the Governing Body of the International Labour Office, and having met in its Fifty-fifth Session on 14 October 1970, and

Noting that the Accommodation of Crews Convention (Revised), 1949, lays down minimum standards for the accommodation of crews on board ship, and

Considering that in the light of the rapidly changing characteristics of both the construction and the operation of modern ships further improvements in crew accommodation can be provided, and

Having decided upon the adoption of certain proposals with regard to crew accommodation, which is the second item on the agenda of the session, and

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

adopts this thirtieth day of October of the year one thousand nine hundred and seventy the following Recommendation, which may be cited as the Crew Accommodation (Noise Control) Recommendation, 1970:

1. (1) The competent authority in each maritime country, in conjunction with the competent international bodies and with representatives of shipowners' and seafarers' organisations, should review

Rekommendation 141

Rekommendation om kontroll av skadligt buller i besättningens bostäder och arbetsutrymmen ombord på fartyg

Internationella arbetsorganisationens allmänna konferens,

som av styrelsen för Internationella arbetsbyrån sammankallats till Genève och där samlats den 14 oktober 1970 till sitt femtiofemte sammanträde, och

som beaktar att 1949 års konvention om besättningsbostäder (reviderad) fastställer minimistandard för besättningens bostäder ombord på fartyg, och

som, med hänsyn till att de speciella förhållandena beträffande både konstruktion och drift av moderna fartyg snabbt ändras, finner att ytterligare förbättringar i fråga om besättningens bostäder kan vidtagas, och

som beslutat antaga vissa förslag rörande besättningens bostäder, vilken fråga utgör den andra punkten på sammanträdets dagordning, och

som bestämt att dessa förslag skall taga form av en rekommendation,

antager denna den trettionde dagen i oktober månad nittonhundrasjuttio följande rekommendation, som kan benämnas 1970 års rekommendation om besättningsbostäder (bullerkontroll)

1. 1) Vederbörande myndighet i varje sjöfartsland bör, i samarbete med vederbörande internationella organ och med representanter för redares och ombordanställdas organisationer, taga upp

research into the problem of noise on board ships with the object of obtaining and pooling data on the basis of which authoritative criteria and standards can be established at an early date, so that national provisions can be drawn up to protect seafarers, so far as necessary, from the ill effects of noise,

(2) Such research should cover—

(a) the effect of exposure to excessive noise on the hearing, health and comfort of seafarers;

(b) the measures which should be prescribed to reduce shipboard noise and/or to protect the hearing of seafarers.

2. The competent authority in each maritime country should, in the light of that research, establish provisions for the reduction of, and protection of seafarers from, excessive and harmful noise on board ship as soon as this becomes reasonably possible.

3. As appropriate in the light of the research, the measures to be considered might include the following:

(a) instruction of seafarers in the dangers to hearing and health of prolonged exposure to high noise levels and in the proper use of noise protection devices and equipment;

(b) provision of ear plugs and/or ear muffs, approved by the competent authority, to seafarers in the engine room where necessary;

(c) the reduction of noise in sleeping rooms, mess rooms, recreation rooms and other crew accommodation by—

(i) the locating of such spaces as far as practicable from the engines, steering gear rooms, deck winches, ventilation, heating and air-conditioning equipment and other noisy machinery and apparatus;

studier om forskning angående problem om buller ombord på fartyg i avsikt att erhålla och sammanställa data såsom underlag för upprättande i en nära framtid av vederhäftiga kriterier och normer, så att nationella föreskrifter kan utarbetas till skydd för sjöfolket, så långt som det är nödvändigt, mot skadliga verkningar av buller.

2) Sådan forskning bör omfatta

a) verkan på hörsel, hälsa och välbefinnande när sjöfolk utsätts för extremt starkt buller;

b) åtgärder som bör föreskrivas för att minska buller ombord och/eller skydda sjöfolkets hörsel.

2. Vederbörande myndighet i varje sjöfartsland bör, med anledning av denna forskning, utfärda föreskrifter för reduktion av och skydd för sjöfolk mot extremt starkt och skadligt buller ombord på fartyg så snart detta rimligen blir möjligt.

3. När det med hänsyn till forskningen är lämpligt, kan åtgärderna, som skall övervägas, bl. a. innefatta följande

a) instruktion till sjöfolket om riskerna för hörsel och hälsa vid långvarigt utsättande för hög bullernivå och om riktig användning av anordningar och utrustning för bullerskydd;

b) tillhandahållande till maskinpersonalen, när detta är nödvändigt, av öronproppar och/eller öronkåpor, som är godkända av vederbörande myndighet;

c) reduktion av buller i sovrum, mässrum, fritidsrum och andra bostadsutrymmen genom

i) förläggning av sådana utrymmen så långt som detta är utförbart från maskiner, styrmaskinrum, däcksvinschar, utrustning för ventilation, uppvärmning och luftkonditionering samt andra bullrande maskiner och

(ii) the use of acoustic insulation and other appropriate sound-absorbing materials in the construction and finishing of bulkheads, overheads and decks within the sound-producing spaces, and self-closing noise-isolation doors for machinery spaces;

(d) the reduction and control of noise levels in engine rooms and other machinery spaces by—

(i) provision, wherever practicable, of sound-proof centralised machinery control rooms for engine-room personnel;

(ii) insulation, as far as practicable, of working spaces such as the machine shop from the general engine-room noise;

(iii) measures to reduce noise in the operation of machinery.

apparater;

ii) användning av ljudisolerande och andra lämpliga ljudabsorberande material vid konstruktion och ytbehandling av skott, tak och däck i ljudproducerande utrymmen samt självstängande ljudisolerande dörrar till maskineriutrymmen;

d) reduktion och kontroll av bullernivåer i maskinrum och andra utrymmen för maskineri genom

i) inrättande, där det är utförbart, av ljudsäkra, centraliserade maskinkontrollrum för maskinrumspersonalen;

ii) isolering, så långt detta är utförbart, av arbetsutrymmen, sådana som maskinverkstäder, mot det generella maskinrumsbullret;

iii) åtgärder för att reducera buller vid drift av maskineri.

Bilaga 4
(Översättning)

Convention 134

Convention Concerning the Prevention of Occupational Accidents to Seafarers

The General Conference of the International Labour Organisation,

Having been convened at Geneva by the Governing Body of the International Labour Office, and having met in its Fifty-fifth Session on 14 October 1970, and

Noting the terms of existing international labour Conventions and Recommendations applicable to work on board ship and in port and relevant to the prevention of occupational accidents to seafarers, and in particular of the Labour Inspection (Seamen) Recommendation, 1926, the Prevention of Industrial Accidents Recommendation, 1929, the Protection against Accidents (Dockers) Convention (Revised), 1932, the Medical Examination (Seafarers) Convention, 1946, and the Guarding of Machinery Convention and Recommendation, 1963, and

Noting the terms of the Safety of Life at Sea Convention, 1960, and the Regulations annexed to the International Load Line Convention, as revised in 1966, which provide for a number of safety measures on board ship which provide protection for persons employed thereon, and

Having decided upon the adoption of certain proposals with regard to accident prevention on board ship at sea and in port,

Konvention 134

Konvention om förebyggande av yrkesskador för sjöfolk

Internationella arbetsorganisationens allmänna konferens,

som av styrelsen för Internationella arbetsbyrån sammankallats till Genève och där samlats den 14 oktober 1970 till sitt femtiofemte sammanträde, och

som beaktar bestämmelserna i existerande internationella arbetskonventioner och rekommendationer, som är tillämpliga på arbete ombord på fartyg och i hamn och som avser förebyggande av yrkesskador för sjöfolk, särskilt 1926 års rekommendation om de allmänna grunderna för inspektionen av sjöfolkets arbetsförhållanden, 1929 års rekommendation om förebyggande av olycksfall i arbete, 1932 års konvention om skydd mot olycksfall för arbetare sysselsatta med lastning eller lossning av fartyg (reviderad), 1946 års konvention om läkarundersökning av sjömän samt 1963 års konvention och rekommendation om maskinskydd, och

som beaktar bestämmelserna i 1960 års konvention om säkerheten för människoliv till sjöss och reglerna fogade till den internationella lastlinjekonventionen, sådan den reviderats år 1966, vilka stadganden föreskriver ett antal säkerhetsåtgärder ombord på fartyg som ger skydd för personer som är anställda ombord, och

som beslutat antaga vissa förslag rörande förebyggande av olycksfall ombord på fartyg till sjöss och i hamn, vilken fråga ut-

which is the fifth item on the agenda of the session, and

Having determined that these proposals shall take the form of an international Convention, and

Noting that, for the success of action in the field of accident prevention on board ship, it is important that close co-operation be maintained in their respective fields between the International Labour Organisation and the Inter-Governmental Maritime Consultative Organization, and

Noting that the following standards have accordingly been framed with the co-operation of the Inter-Governmental Maritime Consultative Organization, and that it is proposed to seek its continuing co-operation in the application of these standards,

adopts this thirtieth day of October of the year one thousand nine hundred and seventy the following Convention, which may be cited as the Prevention of Accidents (Seafarers) Convention, 1970:

Article 1

1. For the purpose of this Convention, the term "seafarer" covers all persons who are employed in any capacity on board a ship, other than a ship of war, registered in a territory for which the Convention is in force and ordinarily engaged in maritime navigation.

2. In the event of any doubt whether any categories of persons are to be regarded as seafarers for the purpose of this Convention, the question shall be determined by the competent authority in each country after consultation with the shipowners' and seafarers' organisations concerned.

3. For the purpose of this Convention, the term "occupational accidents" covers accidents to sea-

gör den femte punkten på sammanträdets dagordning, och

som bestämt att dessa förslag skall taga form av en internationell konvention, och

som beaktar att det för framgången med åtgärder på området för förebyggande av yrkesskador ombord på fartyg är viktigt att nära samarbete upprätthålls mellan Internationella arbetsorganisationen och Mellanstatliga rådgivande sjöfartsorganisationen inom dessa organisationers respektive verksamhetsområden, och

som beaktar att följande normer i enlighet därmed utarbetats i samarbete med Mellanstatliga rådgivande sjöfartsorganisationen och att det är avsett att söka fortsatt samarbete med denna organisation vid tillämpningen av dessa normer,

antager denna den trettionde dagen i oktober månad nittonhundrasjuttio följande konvention, som kan benämnas 1970 års konvention om förebyggande av yrkesskador (sjöfolk).

Artikel 1

1. Enligt denna konvention omfattar uttrycket "sjöfolk" alla personer som är sysselsatta i vilken som helst egenskap ombord på ett fartyg, annat än ett örlogsfartyg, registrerat i ett område för vilket konventionen är i kraft och som normalt nyttjas i sjötrafik.

2. Om det råder något tvivel om huruvida någon kategori av personer skall anses som sjöfolk enligt denna konvention, skall frågan avgöras av vederbörande myndighet i varje land efter samråd med redarnas och ombordanställdas organisationer som är berörda.

3. Enligt denna konvention omfattar uttrycket "yrkesskador" skador som drabbar sjöfolk till

farers arising out of or in the course of their employment.

Article 2

1. The competent authority in each maritime country shall take the necessary measures to ensure that occupational accidents are adequately reported and investigated, and comprehensive statistics of such accidents kept and analysed.

2. All occupational accidents shall be reported and statistics shall not be limited to fatalities or to accidents involving the ship.

3. The statistics shall record the numbers, nature, causes and effects of occupational accidents, with a clear indication of the department on board ship—for instance, deck, engine or catering—and of the area—for instance, at sea or in port—where the accident occurred.

4. The competent authority shall undertake an investigation into the causes and circumstances of occupational accidents resulting in loss of life or serious personal injury, and such other accidents as may be specified in national laws or regulations.

Article 3

In order to provide a sound basis for the prevention of accidents which are due to particular hazards of maritime employment, research shall be undertaken into general trends and into such hazards as are brought out by statistics.

Article 4

1. Provisions concerning the prevention of occupational accidents shall be laid down by laws or regulations, codes of practice or other appropriate means.

2. These provisions shall refer to any general provisions on the

följd av eller under utövning av tjänsten.

Artikel 2

1. Vederbörande myndighet i varje sjöfartsland skall vidtaga nödvändiga åtgärder för att tillförsäkra att yrkesskador blir rapporterade och undersökta på lämpligt sätt och att uttömmande statistik över sådana skador blir förd och analyserad.

2. Alla yrkesskador skall rapporteras och statistiken skall ej begränsas till dödsolyckor eller till olyckor vari fartyget är inblandat.

3. Statistiken skall angiva antal, slag, orsak och följder av yrkesskador med ett tydligt angivande av den avdelning ombord, t. ex. däcks-, maskin- eller ekonomiavdelningen, samt det område, t. ex. till sjöss eller i hamn, där skadan inträffat.

4. Vederbörande myndighet skall utreda orsakerna till och omständigheterna kring yrkesskador, som leder till förlust av människoliv eller till allvarlig personskada, och sådana andra skador som kan vara närmare angivna i nationella lagar och förordningar.

Artikel 3

För att få en säker grund för förebyggande av skador som beror på särskilda risker som är förenade med sysselsättning till sjöss, skall forskning bedrivas beträffande allmänna tendenser och sådana särskilda risker som framgår av statistiken.

Artikel 4

1. Föreskrifter om förebyggande av yrkesskador skall utfärdas i form av lagar eller förordningar, regelsamlingar eller på annat lämpligt sätt.

2. Dessa föreskrifter skall hänvisa till sådana allmänna bestäm-

prevention of accidents and the protection of health in employment which may be applicable to the work of seafarers, and shall specify measures for the prevention of accidents which are peculiar to maritime employment.

3. In particular, these provisions shall cover the following matters:

(a) general and basic provisions;

(b) structural features of the ship;

(c) machinery;

(d) special safety measures on and below deck;

(e) loading and unloading equipment;

(f) fire prevention and fire-fighting;

(g) anchors, chains and lines;

(h) dangerous cargo and ballast;

(i) personal protective equipment for seafarers.

Article 5

1. The accident prevention provisions referred to in Article 4 shall clearly specify the obligation of shipowners, seafarers and others concerned to comply with them.

2. Generally, any obligation on the shipowner to provide protective equipment or other accident prevention safeguards shall be accompanied by provision for the use of such equipment and safeguards by seafarers and a requirement that they comply with the relevant accident prevention measures.

Article 6

1. Appropriate measures shall be taken to ensure the proper application of the provisions referred to in Article 4, by means of adequate inspection or otherwise.

melser om förebyggande av skador och om hälsoskydd i arbetet, som kan vara tillämpliga på sjöfolks arbete, och skall ange åtgärder för förebyggande av skador som är karaktäristiska vid sysselsättning till sjöss.

3. Föreskrifterna skall särskilt omfatta följande områden:

a) allmänna och grundläggande bestämmelser;

b) konstruktionsmässiga kännetecken hos fartyget;

c) maskineri;

d) särskilda säkerhetsåtgärder på och under däck;

e) lastnings- och lossningsutrustning;

f) brandskydd och brandbekämpning;

g) ankare, kätting och linor;

h) farligt gods och barlast; och

i) personlig skyddsutrustning för sjöfolk.

Artikel 5

1. De föreskrifter om förebyggande av skador som avses i artikel 4 skall tydligt ange att redare, sjöfolk och andra berörda är skyldiga att iakttaga dem.

2. Allmänt sett skall varje skyldighet för redare att tillhandahålla skyddsutrustning eller annat skadeförebyggande skydd följas upp med föreskrifter att gälla då sådan utrustning och sådant skydd används av sjöfolket och med ett krav på att sjöfolket rättar sig efter tillämpliga skadeförebyggande åtgärder.

Artikel 6

1. Medelst ändamålsenlig inspektion eller på annat sätt skall lämpliga åtgärder vidtagas för att säkerställa att de föreskrifter som avses i artikel 4 blir riktigt tillämpade.

2. Appropriate measures shall be taken to ensure compliance with these provisions.

3. All necessary steps shall be taken to ensure that inspection and enforcement authorities are familiar with maritime employment and its practices.

4. In order to facilitate application, copies or summaries of the provisions shall be brought to the attention of seafarers, for instance by display in a promiment position on board ship.

Article 7

Provision shall be made for the appointment, from amongst the crew of the ship, of a suitable person or suitable persons or of a suitable committee responsible, under the Master, for accident prevention.

Article 8

1. Programmes for the prevention of occupational accidents shall be established by the competent authority with the co-operation of shipowners' and seafarers' organisations.

2. Implementation of such programmes shall be so organised that the competent authority, shipowners and seafarers or their representatives and other appropriate bodies may play an active part.

3. In particular, national or local joint accident prevention committees or ad hoc working parties, on which both shipowners' and seafarers organisations are represented, shall be established.

Article 9

1. The competent authority shall promote and, in so far as appropriate under national conditions, ensure the inclusion, as

2. Lämpliga åtgärder skall vidtagas för att säkerställa att dessa föreskrifter iakttages.

3. Alla nödvändiga åtgärder skall vidtagas för att säkerställa att inspekterande och kontrollerande myndigheter är förtrogna med arbetet till sjöss och dess arbetsrutiner.

4. För att underlätta tillämpning av föreskrifterna skall kopior eller sammandrag av dem bringas till sjöfolkets kännedom, t. ex. genom att de anslås på framträdande plats ombord.

Artikel 7

Åtgärd skall vidtagas så att det bland fartygets besättning utses en eller flera lämpliga personer eller en lämplig kommitté, som under befälhavaren ansvarar för förebyggande av yrkesskador.

Artikel 8

1. Program för förebyggande av yrkesskador skall upprättas av vederbörande myndighet i samarbete med redarnas och ombordanställdas organisationer.

2. Genomförandet av sådana program skall organiseras så, att vederbörande myndighet, redarna och sjöfolket eller deras ombud och andra lämpliga organ kan taga aktiv del.

3. I synnerhet skall därvid nationella eller lokala gemensamma kommittéer för det förebyggande yrkesskadeskyddet eller tillfälliga arbetsgrupper, i vilka både redarnas och ombordanställdas organisationer är representerade, tillsättas.

Artikel 9

1. Vederbörande myndighet skall främja och så långt det är lämpligt enligt nationella förhållanden säkerställa att det såsom

part of the instruction in professional duties, of instruction in the prevention of accidents and in measures for the protection of health in employment in the curricula, for all categories and grades of seafarers, of vocational training institutions.

2. All appropriate and practicable measures shall also be taken to bring to the attention of seafarers information concerning particular hazards, for instance by means of official notices containing relevant instructions.

en del av yrkesutbildningen medtages utbildning om förebyggande av yrkesskador och om åtgärder för hälsoskydd i arbetet i yrkesutbildningsanstalternas läroplaner för alla kategorier och grader av sjöfolk.

2. Alla lämpliga och utförbara åtgärder skall också vidtagas för att göra sjöfolket uppmärksamt på information om särskilda risker, t. ex. genom officiella meddelanden med anvisningar i ämnet.

Article 10

Members, with the assistance as appropriate of intergovernmental and other international organisations, shall endeavour, in co-operation with each other, to achieve the greatest possible measure of uniformity of other action for the prevention of occupational accidents.

Artikel 10

Medlemmarna skall med hjälp, när så är lämpligt, av mellanstatliga och andra internationella organisationer sträva efter att i samarbete med varandra uppnå största möjliga mått av likformighet i annan åtgärd för förebyggande av yrkesskador.

Article 11

The formal ratifications of this Convention shall be communicated to the Director-General of the International Labour Office for registration.

Artikel 11

De officiella ratifikationerna av denna konvention skall delges Internationella arbetsbyråns generaldirektör för registrering.

Article 12

1. This Convention shall be binding only upon those Members of the International Labour Organisation whose ratifications have been registered with the Director-General.

2. It shall come into force twelve months after the date on which the ratifications of two Members have been registered with the Director-General.

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

Artikel 12

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

2. Den träder i kraft tolv månader efter det två medlemmars ratifikationer registrerats av generaldirektören.

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

Article 13

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

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

Artikel 13

1. Medlem som har ratificerat denna konvention kan, sedan tio år förflutit från den tidpunkt då konventionen först trädde i kraft, uppsäga densamma genom skrivelse som delges Internationella arbetsbyråns generaldirektör för registrering. Uppsägningen träder ej i kraft förrän ett år efter det den registrerats.

2. Varje medlem som har ratificerat denna konvention och ej inom ett år efter utgången av den i föregående mom. nämnda tioårsperioden gör bruk av den uppsägningsrätt som medges i denna artikel, skall vara bunden för en ny period av tio år och kan därefter på de i denna artikel föreskrivna villkoren uppsäga konventionen vid utgången av varje tioårsperiod.

Article 14

1. The Director-General of the International Labour Office shall notify all Members of the International Labour Organisation of the registration of all ratifications and denunciations communicated to him by the Members of the Organisation.

2. When notifying the Members of the Organisation of the registration of the second ratification communicated to him, the Director-General shall draw the attention of the Members of the Organisation to the date upon which the Convention will come into force.

Artikel 14

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. När generaldirektören underrättar organisationens medlemmar om registreringen av den andra ratifikationen i ordningen, som delgivits honom, skall han fästa medlemmarnas uppmärksamhet på den dag då konventionen kommer att träda i kraft.

Artiklarna 15—18

Dessa artiklar är likalydande med artiklarna 18—21 i konventionen (nr 133) om besättningens bostäder ombord på fartyg (tilläggsbestämmelser), dock att när i artikel 20 av sistnämnda konvention hänvisas till artikel 16, detta i förevarande konvention motsvaras av en i artikel 17 upptagen hänvisning till artikel 13.

Bilaga 5
(Översättning)

Recommendation 142

Recommendation Concerning the Prevention of Occupational Accidents to Seafarers

The General Conference of the International Labour Organisation,

Having been convened at Geneva by the Governing Body of the International Labour Office, and having met in its Fifty-fifth Session on 14 October 1970, and

Considering that, although much is being done in a number of countries to reduce occupational accidents to seafarers, there is room for further study of such accidents and for further measures for their prevention, and that international standards embodying a relevant programme of action for the maritime sector are accordingly desirable, and

Having decided upon the adoption of certain proposals with regard to accident prevention on board ship at sea and in port, which is the fifth item on the agenda of the session, and

Having determined that these proposals shall take the form of a Recommendation supplementing the Prevention of Accidents (Seafarers) Convention, 1970, and

Noting that the following standards have been framed with the co-operation of the Inter-Governmental Maritime Consultative Organization, and that it is proposed to seek its continuing co-operation in promoting and securing the application of these standards,

adopts this thirtieth day of October of the year one thousand nine hundred and seventy the fol-

Rekommendation 142

Rekommendation om förebyggande av yrkesskador för sjöfolk

Internationella arbetsorganisationens allmänna konferens,

som av styrelsen för Internationella arbetsbyrån sammankallats till Genève och där samlats den 14 oktober 1970 till sitt femtiofemte sammanträde, och

som finner att det, ehuru mycket gjorts i ett antal länder för att minska yrkesskadorna för sjöfolk, finns anledning till ytterligare utredningar om sådana skador och till ytterligare åtgärder för att förebygga dem samt att internationella normer innefattande ett lämpligt aktionsprogram inom sjöfartssektorn därför är önskvärda, och

som beslutat antaga vissa förslag rörande förebyggande av olycksfall ombord på fartyg till sjöss och i hamn, vilken fråga utgör den femte punkten på sammanträdets dagordning, och

som bestämt att dessa förslag skall taga form av en internationell rekommendation, och

som beaktar att följande normer utarbetats i samarbete med Mellanstatliga rådgivande sjöfartsorganisationen och att det är avsett att söka fortsatt samarbete med denna organisation när det gäller att främja och säkra tillämpningen av dessa normer,

antager denna den trettionde dagen i oktober månad nittonhundrasjuttio följande rekommendation,

lowing Recommendation, which may by cited as the Prevention of Accidents (Seafarers) Recommendation, 1970:

1. For the purpose of this Recommendation—

(a) the term "seafarer" covers all persons who are employed in any capacity on board a ship, other than a ship of war, ordinarily engaged in maritime navigation;

(b) the term "occupational accidents" covers accidents to seafarers arising out of or in the course of their employment.

2. In giving effect to paragraph 3 of Article 2 of the Prevention of Accidents (Seafarers) Convention, 1970, Members should have due regard to any international system of recording accidents to seafarers which may have been established by the International Labour Organisation.

3. Subjects to be investigated in pursuance of Article 3 of the Prevention of Accidents (Seafarers) Convention, 1970, might include—

(a) working environment, such as working surfaces, layout of machinery and means of access and lighting, and methods of work;

(b) incidence of accidents in different age groups;

(c) special physiological or psychological problems created by the shipboard environment;

(d) problems arising from physical stress on board ship, in particular as a consequence of increased workload;

(e) problems arising from and effects of technical developments and their influence on the composition of crews;

(f) problems arising from any human failures such as carelessness.

4. In formulating the accident

som kan benämnas 1970 års rekommendation om förebyggande av yrkesskador (sjöfolk).

1. Enligt denna rekommendation

a) omfattar uttrycket "sjöfolk" alla personer som är sysselsatta i vilken som helst egenskap ombord på fartyg, annat än ett örlogsfartyg, som normalt nyttjas i sjötrafik,

b) omfattar uttrycket "yrkesskador" skador som drabbar sjöfolk till följd av eller under utövning av tjänsten.

2. När medlemmarna sätter i verkställighet mom. 3 av artikel 2 i 1970 års konvention om förebyggande av yrkesskador (sjöfolk) bör de taga vederbörlig hänsyn till varje internationellt system för statistik över skador, som drabbar sjöfolk, vilket kan ha utarbetats av Internationella arbetsorganisationen.

3. Ämnen för forskning i enlighet med artikel 3 i 1970 års konvention om förebyggande av yrkesskador (sjöfolk) kan bl. a. innefatta följande

a) arbetsmiljö, såsom arbetsytor, uppställning och placering av maskiner, arrangemang för tillträde och belysning samt arbetsmetoder;

b) olycksfallsfrekvens i olika åldersgrupper;

c) särskilda fysiologiska och psykologiska problem som orsakas av fartygsmiljön;

d) problem som uppkommer av fysisk stress ombord på fartyg särskilt på grund av ökad arbetsbelastning;

e) problem som uppstår till följd av teknisk utveckling och dennas inverkan samt dessa förhållandens inflytande på besättningens sammansättning;

f) problem som beror på den mänskliga faktorn, t. ex. vårdslöshet.

4. Vid utformning av de före-

prevention provisions called for by Article 4 of the Prevention of Accidents (Seafarers) Convention, 1970, Members should have due regard to any Code of Practice concerning the safety and health of seafarers which may have been published by the International Labour Office.

5. In giving effect to Article 5 of the Prevention of Accidents (Seafarers) Convention, 1970, account should be taken of Articles 7 and 11 of the Guarding of Machinery Convention, 1963—and the corresponding provisions of the Guarding of Machinery Recommendation, 1963—under which the obligation to ensure compliance with the requirement that machinery in use is properly guarded, and its use without appropriate guards prevented, rests on the employer, while there is an obligation on the worker not to use machinery without the guards being in position nor to make inoperative the guards provided.

6. (1) The functions of the committees and other bodies referred to in paragraph 3 of Article 8 of the Prevention of Accidents (Seafarers) Convention, 1970, might include—

(a) the preparation of accident prevention provisions, rules and manuals;

(b) the organisation of accident prevention training and programmes;

(c) the organisation of accident prevention publicity, including films, posters, notices and brochures;

(d) the distribution of accident prevention literature and information so that it reaches seafarers on board ship.

(2) Relevant provisions or recommendations adopted by the appropriate national authorities or

skrifter för förebyggande av yrkesskador som anges i artikel 4 i 1970 års konvention om förebyggande av yrkesskador (sjöfolk) bör medlemmarna taga vederbörlig hänsyn till varje regelsamling rörande sjöfolks säkerhet och hälsa som kan ha blivit utfärdad av Internationella arbetsbyrån.

5. När medlemmarna sätter i verkställighet artikel 5 i 1970 års konvention om förebyggande av yrkesskador (sjöfolk) bör de taga hänsyn till artiklarna 7 och 11 i 1963 års konvention om maskinskydd — och motsvarande bestämmelser i 1963 års rekommendation om maskinskydd — enligt vilka skyldigheten att sörja för att åtlydnaden av kravet att maskiner som används är försedda med lämpliga skyddsanordningar och att maskinernas användning utan sådana skyddsanordningar hindras vilar på arbetsgivaren, medan det är en skyldighet för arbetstagaren att icke använda maskiner utan att skyddsanordningarna är på plats och ej heller att sätta vidtagna skyddsanordningar ur funktion.

6. 1) Uppgifterna för de kommittéer och andra organ som avses i mom. 3 av artikel 8 i 1970 års konvention om förebyggande av yrkesskador (sjöfolk) kan bl. a. innefatta följande

a) utarbetande av föreskrifter, regler och handböcker för förebyggande av yrkesskador;

b) organiserande av utbildning i och uppgörande av program för förebyggande av yrkesskador;

c) organiserande av information om förebyggande av yrkesskador innefattande film, affischer, meddelanden och broschyrer;

d) distribution av litteratur och information om förebyggande av yrkesskador så att detta material når sjöfolket ombord på fartygen.

2) Tillämpliga föreskrifter och rekommendationer som antagits av vederbörande nationella myn-

organisations or responsible international maritime organisations should be taken into account by those preparing texts of accident prevention measures and/or recommended practices.

7. The syllabuses of the instruction referred to in Article 9 of the Prevention of Accidents (Seafarers) Convention, 1970, should be reviewed periodically and brought up to date in the light of development in types and sizes of ships and in their equipment, as well as changes in crewing practices, nationality, language and the organisation of work on board ship.

8. (1) There should be continuous accident prevention publicity.

(2) Such publicity might take the following forms:

(a) instructional films, film strips and shorts, for use in vocational training centres for seafarers and where possible in film programmes screened on board ship;

(b) display of safety posters on board ship;

(c) inclusion of articles on hazards of maritime employment and accident prevention measures in periodicals read by seafarers;

(d) special campaigns, during which various media of publicity are used to instruct seafarers in accident prevention and safe working practices.

(3) The publicity should take into account that there are often seafarers of different nationalities, languages and habits on board ship.

9. (1) In giving effect to Article 10 of the Accident Prevention (Seafarers) Convention, 1970, Members should have due regard to relevant Model Codes of Safety Regulations or Codes of Practice

digheter eller organisationer eller ansvariga internationella sjöfartsorganisationer bör beaktas av dem som utarbetar texter om åtgärder och/eller rekommenderade förfaranden beträffande förebyggande av yrkesskador.

7. De läroplaner som avses i artikel 9 i 1970 års konvention om förebyggande av yrkesskador (sjöfolk) bör ses över med jämna mellanrum och göras tidsenliga med hänsyn till såväl utveckling beträffande typer och storlekar av fartyg och utrustningen på dessa som förändringar beträffande bemanningspraxis, nationalitet, språk och arbetets uppläggning ombord.

8. 1) Upplysningsverksamhet om förebyggande av yrkesskador bör ske kontinuerligt.

2) Sådan verksamhet kan bl. a. taga följande former

a) undervisningsfilmer, filmband och kortfilm att användas vid yrkesutbildningsanstalter för sjöfolk och, där detta är möjligt, i filmprogram, som visas ombord på fartyg;

b) anslag om säkerhet som sätts upp ombord på fartyg;

c) införande i tidskrifter, som läses av sjöfolk, av artiklar om risker vid arbete till sjöss och om åtgärder för förebyggande av yrkesskador;

d) särskilda kampanjer, under vilka olika massmedia används för att instruera sjöfolk om förebyggande av yrkesskador och om säkra arbetsrutiner.

Upplysningsverksamheten bör taga hänsyn till att det ombord på fartygen ofta finns sjöfolk med olika nationaliteter, språk och vanor.

9. 1) När medlemmarna sätter i verkställighet artikel 10 i 1970 års konvention om förebyggande av yrkesskador (sjöfolk) bör de taga vederbörlig hänsyn till tillämpliga förebilder till samlingar med

published by the International Labour Office and the appropriate standards of international organisations for standardisation.

(2) Members should further have regard to the need for international co-operation in the continuous promotion of action for the prevention of occupational accidents; such co-operation might take the form of—

(a) bilateral or multilateral arrangements for uniformity in accident prevention standards and safeguards;

(b) exchange of information on particular hazards affecting seafarers and on means of preventing accidents;

(c) assistance in testing of equipment and inspection according to the national regulations of the country of registration of the ship;

(d) collaboration in the preparation and dissemination of accident prevention provisions, rules or manuals;

(e) collaboration in the production and use of training aids;

(f) joint facilities for or mutual assistance in the training of seafarers in accident prevention and safe working practices.

säkerhetsföreskrifter eller regelsamlingar utgivna genom Internationella arbetsbyrån och tillämpliga normer utgivna av internationella standardiseringsorganisationer.

2) Medlemmarna bör vidare beakta behovet av internationellt samarbete för att kontinuerligt främja åtgärder för att förebygga yrkesskador i arbetet; sådant samarbete kan bl. a. taga form av

a) bilaterala eller multilaterala uppgörelser om likformighet beträffande normer och skyddsanordningar för förebyggande av yrkesskador;

b) utbyte av information om särskilda risker som berör sjöfolk och om åtgärder för att förebygga yrkesskador;

c) hjälp med testning av utrustning och med inspektion enligt de nationella bestämmelserna i det land där fartyget är registrerat;

d) samarbete vid utarbetande och spridning av föreskrifter, regler eller handböcker om förebyggande av yrkesskador;

e) samarbete vid framställning och användning av utbildningshjälpmedel;

f) gemensamma anläggningar för eller ömsesidig hjälp med utbildning av sjöfolk i förebyggande av yrkesskador och i säkra arbetsrutiner.

Bilaga 6
(Översättning)

Recommendation 137

Recommendation Concerning Vocational Training of Seafarers

The General Conference of the International Labour Organisation,

Having been convened at Geneva by the Governing Body of the International Labour Office, and having met in its Fifty-fifth Session on 14 October 1970, and

Having decided upon the adoption of certain proposals with regard to the vocational training of seafarers, which is the sixth item on the agenda of the session, and

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

adopts this twenty-eighth day of October of the year one thousand nine hundred and seventy the following Recommendation, which may be cited as the Vocational Training (Seafarers) Recommendation, 1970:

I. Scope

1. (1) This Recommendation applies to all training designed to prepare persons for work on board a publicly or privately owned seagoing ship engaged in the transport of cargo or passengers for the purpose of trade, engaged in training or engaged in scientific exploration. National laws or regulations, arbitration awards or collective agreements, as may be appropriate under national conditions, should determine when ships are to be regarded as seagoing ships.

(2) This Recommendation ap-

Rekommendation 137

Rekommendation om yrkesutbildning av sjöfolk

Internationella arbetsorganisationens allmänna konferens,

som av styrelsen för Internationella arbetsbyrån sammankallats till Genève och där samlats den 14 oktober 1970 till sitt femtiofemte sammanträde, och

som beslutat antaga vissa förslag rörande yrkesutbildning av sjöfolk, vilken fråga utgör den sjätte punkten på sammanträdets dagordning, och

som bestämt att dessa förslag skall taga formen av en rekommendation,

antager denna den tjugoåttonde dagen i oktober månad nittonhundrasjuttio följande rekommendation, som kan benämnas 1970 års rekommendation om yrkesutbildning (sjöfolk).

I. Tillämpningsområde

1. 1) Denna rekommendation är tillämplig på all utbildning avsedd att förbereda personal för arbete ombord på sjögående fartyg i allmän eller enskild ägo, som nyttjas yrkesmässigt till transport av last eller passagerare, för undervisningsändamål eller vid vetenskapliga undersökningar. Nationella lagar och förordningar, skiljedomsförfaranden eller kollektivavtal bör, enligt vad som kan vara lämpligt med hänsyn till nationella förhållanden, vara bestämmande för när fartyg skall anses såsom sjögående fartyg.

2) Denna rekommendation är

plies to training for the performance of the duties of persons in the deck, engine, radio or catering departments or of general purpose crews. It does not apply to fishermen.

II. Objectives of Training

2. The basic objectives of policy concerning vocational training of seafarers should be—

(a) to maintain and improve the efficiency of the shipping industry and the professional ability and potential of seafarers, with due regard to the educational needs of the latter and the economic and social interests of the country;

(b) to maintain and improve accident prevention standards on board merchant ships, both at sea and in port, in order to reduce the risk of injury;

(c) to encourage a sufficient number of suitable persons to make the merchant marine their career:

(d) to ensure that adequate induction training is given to all new recruits, ashore as far as possible, or on board ship;

(e) to provide training and retraining facilities commensurate with the current and projected manpower needs of the shipping industry for all the various categories and grades of seafarers;

(f) to provide the training facilities necessary in order that technical developments in the fields of operation, navigation and safety can be put into effect;

(g) to make training for upgrading and for promotion up to the highest ranks on board available to all seafarers with appropriate ability, and thereby to assist them to develop their efficiency, potential productivity and job satisfaction;

tillämplig på utbildning för utförande av arbete av personal inom däcks-, maskin-, radio- eller ekonomiavdelningarna eller av personal i allmän tjänst. Den är icke tillämplig på fiskare.

II. Utbildningsmål

2. Den grundläggande målsättningen för yrkesutbildningen av sjöfolk bör vara

a) att upprätthålla och förbättra effektiviteten inom sjöfartsnäringen och sjöfolkets yrkesduglighet och förmåga med vederbörlig hänsyn tagen till sjöfolkets bildningsbehov samt landets ekonomiska och sociala intressen;

b) att upprätthålla och förbättra normerna för arbetarskydd ombord på handelsfartyg såväl i hamn som till sjöss i avsikt att minska risken för skador;

c) att uppmuntra ett tillräckligt antal lämpliga personer att välja handelsflottan såsom levnadsbana;

d) att säkerställa att lämplig grundläggande utbildning ges till alla nybörjare, så mycket som möjligt i land, eller ombord på fartyg;

e) att för skilda kategorier av sjöfolk tillhandahålla utbildnings- och fortbildningsmöjligheter, som sammanfaller med de aktuella och de bedömda framtida behoven av arbetskraft;

f) att tillhandahålla övningsmöjligheter som är nödvändiga för att den tekniska utvecklingen inom områdena för drift, navigering och säkerhet kan bringas till utnyttjande;

g) att göra utbildning för ökad kvalifikation och för befordran till högsta tjänst ombord tillgänglig för allt sjöfolk med lämpliga anlag och att därigenom bistå dem att utveckla sin effektivitet och produktivitetsmöjlighet samt tillfredsställelse i arbetet;

(h) to provide suitable practical training for the various categories and grades of seafarers;

(i) to ensure, as far as possible, the entry into employment of all trainees after completion of their courses.

h) att tillhandahålla lämplig praktisk utbildning för skilda kategorier och grader av sjöfolk;

i) att så långt som möjligt tillförsäkra att alla elever efter avslutad utbildning får anställning.

III. National Planning and Administration

A. Organisation and Co-ordination

3. In planning a national education and training policy, the competent authorities in countries possessing or intending to develop a shipping industry should ensure that adequate provision is made in the general network of training facilities for the training of seafarers in order to achieve the objectives set out in Paragraph 2 of this Recommendation.

4. Where national circumstances do not permit the development of facilities for the training of seafarers of all categories and grades required, collaboration with other countries, as well as with international organisations, in setting up joint maritime training schemes for such seafarers as cannot be covered by national programmes should be considered.

5. (1) The training programmes of all public and private institutions engaged in the training of seafarers should be co-ordinated and developed in each country on the basis of approved national standards.

(2) Such programmes should be drawn up in co-operation with government departments, educational institutions and other bodies which have an intimate knowledge of the vocational training of seafarers, and should be so designed as to meet the operational requirements of the shipping industry, as

III. Nationell planering och administration

A. Organisation och samordning

3. Vid planläggning av en nationell undervisnings- och utbildningspolitik bör vederbörande myndigheter i länder, som har eller avser att utveckla en sjöfartsnäring, tillse att lämpliga åtgärder vidtages inom ramen för utbildningsmöjligheterna för utbildning av sjöfolk i avsikt att uppnå det mål som anges i punkt 2 i denna rekommendation.

4. Där nationella omständigheter icke medger utveckling av utbildningsmöjligheter för sjöfolk av alla de kategorier och grader som det föreligger behov av, bör samverkan övervägas såväl med andra länder som med internationella organisationer när det gäller att göra upp gemensamma utbildningsprogram på sjöfartsområdet för sådant sjöfolk vars utbildning icke kan täckas av de nationella programmen.

5. 1) Läroplanerna i alla allmänna och privata institutioner, som utbildar sjöfolk, bör samordnas och utvecklas i varje land på grundval av godkända nationella normer.

2) Sådana läroplaner bör utarbetas i samarbete med statsdepartement, undervisningsinstitutioner och andra organ som har en ingående kännedom om yrkesutbildning av sjöfolk och bör vara så utformade att de tillmötesgår sjöfartsnäringens driftsbehov såsom de fastställts genom samråd mel-

established in consultation with shipowners' and seafarers' organisations.

6. Bodies which draw up such programmes should, in particular—

(a) maintain close contacts between the training institutions and all those concerned so as to keep training in line with the needs of the industry;

(b) make regular visits to the training schools with which they are concerned and be fully conversant with the programmes being carried out;

(c) ensure that information about available training opportunities is disseminated to all those concerned;

(d) co-operate in setting up and operating practical maritime training schemes;

(e) participate in establishing the general training standards provided for in Paragraph 11;

(f) participate in establishing such national certification standards as are appropriate for the various grades and categories of seafarers;

(g) promote direct co-operation between training institutions and those responsible for recruitment and employment.

7. The competent authorities and bodies, in co-operation with shipowners' and seafarers' organisations, should ensure that full information on public and private training schemes for seafarers and on conditions of entry into the shipping industry is available to those providing vocational guidance and employment counselling services, to public employment services and to vocational and technical training institutions.

8. The competent authorities and bodies should endeavour to ensure that—

(a) the facilities of shipyards,

lan redares och ombordanställdas organisationer.

6. Organ som utarbetar sådana läroplaner bör särskilt

a) upprätthålla nära kontakt mellan utbildningsinstitutionerna och alla intressenter för att anpassa utbildningen efter näringens behov;

b) göra regelbundna besök i de skolor, med vilka de har befattning, och vara fullt förtrogna med de läroplaner som används;

c) säkerställa att information om befintliga utbildningsmöjligheter sprids till alla intressenter;

d) samarbeta vid uppgörande och genomförande av system för praktisk utbildning på sjöfartsområdet;

e) deltaga i fastställande av allmänna normer för utbildningen i enlighet med punkten 11;

f) deltaga i fastställande av sådana nationella normer för behörighetsbevis som svarar mot skilda grader och kategorier av sjöfolk;

g) främja direkt samarbete mellan utbildningsinstitutionerna och de som är ansvariga för rekrytering och sysselsättning.

7. Vederbörande myndighet och organ bör, i samarbete med redares och ombordanställdas organisationer, säkerställa att fullständig information om allmänna och privata utbildningssystem för sjöfolk och om betingelserna för anställning inom sjöfartsnäringen är tillgänglig för dem som handhar yrkesvägledning, rådgivning i fråga om sysselsättning och arbetsförmedling samt för yrkesskolor och tekniska skolor.

8. Vederbörande myndigheter och organ bör sträva efter att säkerställa att

a) anordningar som finns på

engineering workshops, manufacturers of equipment, naval installations, etc., are utilised where available and appropriate in training both officers and ratings;

(b) arrangements are made in order that, other things being equal, preference may be given in employment placement to persons who have received appropriate and recognised training.

9. (1) Training programmes should be regularly reviewed and kept up to date in the light of the developing needs of the industry.

(2) In the review of training programmes, account should be taken of the Document for Guidance, 1968—which was prepared jointly by the International Labour Organisation and the Inter-Governmental Maritime Consultative Organization and agreed by both organisations and which deals, in technical detail, with the subjects directly affecting the safety of life at sea—as well as of any subsequent amendments or additions thereto.

B. Financing

10. (1) Seafarers' training schemes should be systematically organised and their financing should be on a regular and adequate basis, having regard to the present and planned requirements and development of the shipping industry.

(2) Where appropriate, the government should make financial contributions to training schemes carried on by local government or private bodies. These contributions may take the form of general subsidies, grants of land, buildings or demonstration material such as boats, engines, navigational equipment and other apparatus, the provision of instructors free of charge, payment of trainees' allowances or payment of fees for

varv och maskinverkstäder, hos tillverkare av utrustning och fartygsinstallationer etc. blir, när de är tillgängliga och för ändamålet lämpliga, utnyttjade för utbildningen av både befäl och manskap;

b) arrangemang vidtages för att, vid i övrigt likartade förhållanden, företräde kan ges vid platstillsättning åt personer som har erhållit fastställd och godkänd utbildning.

9. 1) Läroplaner bör ses över regelbundet och hållas tidsenliga med hänsyn till näringens behov av utveckling.

2) Vid översyn av läroplanerna bör hänsyn tagas såväl till "Document for Guidance, 1968" — som utarbetats gemensamt av Internationella arbetsorganisationen och Mellanstatliga rådgivande sjöfartsorganisationen samt godkänts av båda organisationerna och som i tekniska detaljer behandlar ämnen som direkt inverkar på säkerheten för människoliv till sjöss — som till varje därefter följande ändring eller tillägg därtill.

B. Finansiering.

10. 1) Utbildningssystem för sjöfolk bör vara planmässigt organiserade och finansieringen bör ha en fast och ändamålsenlig grund med hänsyn till nuvarande och planerade behov och sjöfartsnäringens utveckling.

2) Där så är lämpligt bör staten bistå med finansiellt stöd till utbildningsprogram som genomförs av lokala myndigheter eller privata organ. Dessa stöd kan taga formen av allmänna bidrag, överlåtelse av mark, byggnader eller demonstrationsmateriel såsom båtar, maskiner, navigationsinstrument och andra apparater, gratis lärarkrafter, betalning av elevers underhåll eller av avgifter på skola, internat eller skolfartyg.

trainees in day or boarding schools or on training ships.

(3) Seafarers should not, through lack of financial resources or training opportunities, be denied the possibility of reaching the highest ranks on board. Therefore, it should be possible for seafarers to earn or receive sufficient financial resources to enable them to obtain appropriate training.

(4) Training in publicly run training centres for seafarers should, where possible, be given without charge to trainees.

(5) Retraining necessitated by the introduction of technical innovations should be provided free of charge to the seafarers concerned. During the period of such retraining, seafarers should receive adequate allowances; seafarers sent to courses of such retraining by a shipowner should receive their full basic wage.

C. Training Standards

11. Training standards should be laid down in conformity with national requirements for obtaining the various seafarers' certificates of competency. In particular, there should be laid down—

(a) the nature of medical examinations, including chest X-rays and diabetic, hearing and sight tests, required for persons entering training schemes; the standards of such examinations, particularly of the hearing and sight tests, could differ according to the departments which the persons concerned are planning to enter, but should in no case be lower than the medical standards required for entry into employment in the shipping industry;

(b) the level of general education required for admission to vocational traning courses leading to certificates of competency;

3) Sjöfolk bör icke, på grund av brist på finansiella resurser eller avsaknad av utbildningsmöjligheter, förvägras möjligheten att nå de högsta tjänsterna ombord. Det bör därför vara möjligt för sjöfolk att förtjäna eller erhålla tillräckliga finansiella medel för att sätta dem i stånd att erhålla lämplig utbildning.

4) Utbildning vid utbildningsanstalter för sjöfolk som drivs av det allmänna bör, där så är möjligt, ges kostnadsfritt till eleverna.

5) Fortbildning nödvändiggjord genom införande av tekniska nyheter bör anordnas kostnadsfritt för sjöfolk berört därav. Under en sådan fortbildningsperiod bör sjöfolk erhålla underhåll i lämplig omfattning; sjöfolk, som av en redare sänds till sådana kurser, bör erhålla full grundlön.

C. Utbildningsnormer

11. Utbildningsnormer bör fastställas i överensstämmelse med gällande nationella krav för erhållande av olika slag av behörighetsbevis. Särskilt bör fastställas

a) arten av läkarundersökning innefattande röntgenfotografering av lungorna och undersökning av diabetes, prov av hörsel- och synförmåga föreskrivna för personer som skall inträda i utbildningsgången; normerna för sådana undersökningar, särskilt syn- och hörselproven, bör kunna vara olika alltefter den avdelning ombord inom vilken berörda personer avser att tjänstgöra, men bör i intet fall vara lägre än de medicinska normer som uppställts för anställning inom sjöfartsnäringen;

b) nödvändig allmän utbildningsnivå för tillträde till yrkesutbildning som leder till behörighet;

(c) the subjects, such as navigation, seamanship, radio, electronics, engineering, catering and human relations, that should be included in the training curricula;

(d) the nature of any examination to be taken upon completion of training courses which are subject to examination;

(e) a procedure whereby the authorities ensure that the teaching staff of training institutions have the requisite experience and qualifications, including adequate practical and theoretical knowledge of technical and operational developments.

c) de ämnen, t. ex. navigation, sjömanskap, radioteknik, elektronik, maskinteknik, födoämnesekonomi- och teknik samt psykologi med personalledning, som bör medtagas i timplanen;

d) den typ av examen som skall avläggas efter genomgången utbildning, knuten till examinationsförfarande;

e) ett tillvägagångssätt varigenom myndigheterna säkerställer att lärarpersonalen vid utbildningsinstitutionerna har erfarenhet och kvalifikationer som är nödvändiga, innefattande lämpliga praktiska och teoretiska kunskaper om den tekniska och driftmässiga utvecklingen.

IV. Training Programmes

12. The various training programmes should be realistically based on the work to be performed on board ship. They should be periodically reviewed and kept up to date in order to keep abreast of technical developments. They should include the following, as appropriate:

(a) training in navigation, seamanship, ship handling, signalling, cargo handling and stowage, ship maintenance, and other matters relating to the operation of merchant ships;

(b) training in the use of electronic and mechanical aids, such as radio and radar installations, radio direction-finders and compasses;

(c) theoretical and practical instruction in the use of life-saving and fire-fighting equipment, survival at sea procedures, and other aspects of the safety of life at sea;

(d) theoretical and practical instruction in the operation, maintenance and repair of main propulsion installations and auxiliary

IV. Läroplaner

12. De olika läroplanerna bör vara realistiskt grundade på det arbete som skall utföras ombord på fartyg. De bör överses med jämna mellanrum och hållas tidsenliga för att hålla jämna steg med den tekniska utvecklingen.

De bör lämpligen innehålla följande

a) utbildning i navigation, sjömanskap, fartygsmanövrering, signalering, lasthantering och stuvning, fartygsunderhåll och övriga ämnen som hänför sig till driften av handelsfartyg;

b) utbildning i användning av elektroniska och mekaniska hjälpmedel, såsom radio- och radarinstallationer, radiopejlapparater och kompasser;

c) teoretisk och praktisk undervisning om användningen av livräddnings- och brandsläckningsutrustning, om åtgärder för att överleva på havet efter sjöolycka och om andra aspekter på säkerheten till sjöss;

d) teoretisk och praktisk undervisning i drift, underhåll och reparation av huvud- och hjälpmaskiner med särskild vikt på sådana

machinery, with emphasis on the types of equipment, including electronic equipment, installed in ships of the country concerned;

(e) training for the catering department as appropriate for those to be employed as stewards, cooks, waiters and galley staff, account being taken of training requirements for different categories of ships;

(f) training in accident prevention on board ship, particularly as regards safe working practices in all departments, and including personal safety as part of training in professional subjects, training in first aid, medical care and other related matters and health and physical training, especially swimming; training in medical care and particularly special training for personnel placed in charge of medical care on board should in all cases be related to the content of medical guides compiled by competent authorities and to full utilisation of medical radio services;

(g) particularly in the case of trainees under 18 years of age, instruction in subjects of general educational value;

(h) instruction in elements of social and labour legislation related to merchant ship operations and to industrial relations, regulations concerning seafarers, transportation economics, maritime insurance, maritime law, etc.;

(i) instruction in management techniques, including such subjects as personnel relations and work study.

13. Training programmes should be designed, *inter alia*, to prepare trainees for certificates of competency and should be directly related, where appropriate, to national certification standards. They should include adequate practical

typer av utrustning, innefattande elektronisk utrustning, som är installerad i vederbörande lands fartyg;

e) utbildning för ekonomiavdelningen lämplig för dem som avses att sysselsättas som ekonomiföreståndare, kockar, uppassare och köksbiträden, varvid avseende skall fästas vid utbildningskraven för skilda slag av fartyg;

f) utbildning i förebyggande av olycksfall ombord på fartyg, särskilt vad beträffar säkra arbetsrutiner inom alla avdelningar, inbegripet personlig säkerhet som en del av utbildningen i fackämnen, utbildning i första hjälpen, sjukvård och andra närbesläktade ämnen och hälsovård och fysisk fostran, särskilt simning. Utbildning i sjukvård och särskilt specialutbildning för personal, som ombord skall ha ansvaret för sjukvården, bör i alla sammanhang hänföra sig till innehållet i medicinska vägledningar som sammanställts av vederbörande myndigheter och bygga på fullt utnyttjande av medicinsk radioservice;

g) undervisning, särskilt i fråga om elever under 18 år, i ämnen av allmänbildande värde;

h) undervisning i de delar av social- och arbetslagstiftningen som hänför sig till drift av handelsfartyg och till förhållandena mellan arbetsmarknadens parter, bestämmelser rörande sjöfolk, transportekonomi, sjöförsäkring, sjörätt m. m.;

i) undervisning i arbetsledning omfattande bl. a. personalfrågor och arbetsstudier.

13. Läroplaner bör utformas bl. a. för att sätta eleverna i stånd att erhålla behörighetsbevis och bör, där så är lämpligt, vara direkt anpassade till nationell behörighetsstandard. De bör innefatta lämplig praktisk utbildning och ta-

training and take account of any minimum age and minimum working experience laid down by the competent authorities in respect of the various grades of certificates. Account should also be taken of other nationally recognised certificates.

14. The duration of the various training programmes should be sufficient to enable trainees to assimilate the teaching given and should be determined with reference to such matters as—

(a) the level of training required for the shipboard occupation for which the course is designed;

(b) the general educational level and age required of trainees entering the course;

(c) the trainees' previous practical experience.

ga hänsyn till varje minimiålder och minimikrav rörande praktik som fastställts av vederbörande myndigheter för olika slag av behörighetsbevis. Hänsyn bör också tagas till andra nationellt godkända certifikat.

14. De skilda läroplanerna bör tillmäta tillräcklig tid för att sätta eleverna i stånd att tillgodogöra sig undervisningen och bör bestämmas med hänsyn till sådana omständigheter som

a) nivån av utbildning som krävs för det fartygsyrke som kursen avser;

b) allmänbildningsnivån och ålder som krävs av elever för inträde i kursen;

c) elevernas föregående praktiska erfarenhet.

V. General Training Schemes for Seafarers

15. Induction training designed to introduce trainees to the shipboard environment and safe working practices on board ship or, where appropriate and practicable, pre-sea training courses which provide adequate training for the duties regularly assigned to ratings of the deck, engine and catering departments, develop character and inculcate a sense of self-discipline and responsibility should be available for young persons with no sea experience.

16. Suitable courses or instruction should also be provided to enable young persons of appropriate ability to prepare themselves for statutory certificates or diplomas currently in effect in the merchant navy or their country in respect of both officer and rating categories.

17. Training for upgrading and promotion should, among other means, be provided by short-term

V. Allmänna utbildningssystem för sjöfolk

15. Introduktionsutbildning utformad i avsikt att göra eleverna bekanta med fartygsmiljön och säkra arbetsrutiner ombord på fartyg eller, när så är lämpligt och utförbart, förberedande utbildningskurser, som ger lämplig utbildning för de uppgifter som vanligen tilldelas manskap inom däcks-, maskin- och ekonomiavdelningarna och som utvecklar karaktären och inskärper en känsla av självdisciplin och ansvar bör vara tillgängliga för unga människor utan sjöpraktik.

16. Lämpliga kurser eller annan lämplig undervisning bör också anordnas för att möjliggöra för unga personer med lämpliga anlag att erhålla föreskrivna behörighets- eller kompetensbevis, som vid tillfället gäller inom deras lands handelsflotta för såväl befäl- som manskapskategorierna.

17. Utbildning för högre kompetens och för befordran bör bl. a. kunna ske genom korta kurser vid

courses at nautical schools and technical institutions and correspondence courses specially adapted to the needs of specific categories of officers and ratings and to the grades to which they aspire.

VI. Advanced Training

18. (1) Retraining, refresher, familiarisation and upgrading courses should be available as required for suitable officers and ratings to enable them to increase and widen their technical skills and knowledge, to keep abreast of technological changes, in particular in the development of automated ships, and to meet the requirements of new methods of operations on board ship.

(2) Such courses may be used, for instance, to complement general courses and provide advanced specialised training opening the way to promotion, as well as to provide advanced electronics courses for appropriate personnel.

(3) Special attention should be given to the ability of masters, other officers and ratings to navigate and handle new types of ships safely.

19. Where training would be facilitated thereby, shipowners should release suitable seafarers employed on board their ships for training periods ashore, at appropriate schools, to enable them to improve their skills, learn to use new techniques and equipment and qualify for promotion. Persons in a supervisory position on board ship should take an active part in encouraging such training.

VII. Training Methods

20. The training methods adopted should be the most effective possible, having regard to the nature of the instruction, the trainees'

nautiska skolor och tekniska institutioner och genom korrespondenskurser speciellt tillrättalagda för behoven hos vissa kategorier befäl och manskap och för de grader som de önskar nå.

VI. Fortsatt utbildning

18. 1) Repetitionskurser, fortbildnings- och vidareutbildningskurser samt kurser som leder till högre kompetens bör efter behov finnas för lämpligt befäl och manskap för att möjliggöra för dem att öka och utvidga sin skicklighet och sina kunskaper för att hålla jämna steg med tekniska förändringar särskilt i fråga om utvecklingen på automatiserade fartyg och att möta de krav som uppstår vid införande av nya metoder för driften ombord på fartyg.

2) Sådana kurser kan t. ex. användas som komplement till allmänna kurser och ge avancerad specialutbildning som kan öppna vägen till befordran. Sådana kurser kan också ge avancerad utbildning i elektronik för lämplig personal.

3) Särskild uppmärksamhet bör ägnas åt befälhavares, annat befäls och manskaps förmåga att säkert navigera och hantera nya fartygstyper.

19. Redarna bör, om utbildningen kan underlättas därigenom, frigöra lämpligt sjöfolk anställt i deras fartyg för utbildning i perioder i land vid lämpliga skolor för att möjliggöra för sjöfolket att utöka sitt kunnande, lära sig att använda nya tekniska metoder och ny utrustning samt kvalificera sig för befordran. Personer i överordnad ställning ombord på fartyg bör ta aktiv del i att uppmuntra till sådan utbildning.

VII. Utbildningsmetoder

20. Införda utbildningsmetoder bör vara så effektiva som möjligt med hänsyn till undervisningens art, elevernas erfarenhet, allmän-

experience, general education and age, and the demonstration equipment and financial resources available.

21. Practical training, requiring active participation of the trainees themselves should be an important part of all training programmes. It may be provided by assigning seafarers to merchant ships for periods of training at sea, to engineering workshops or shipyards or to shipping company offices.

22. Training vessels used by training institutions should provide practical instruction in navigation, seamanship, machinery operation and maintenance and other nautical subjects as well as comprehensive shipboard safety education.

23. Appropriate demonstration equipment such as simulators, engines, boat models, ship equipment, life-saving equipment, navigational aids and cargo gear should be used in training schemes. Such equipment should be selected with reference to the shipboard machinery and equipment which the trainee may be called upon to use.

24. Films and other audio-visual aids should be used, where appropriate—

(a) as a supplement to, but not a substitute for, demonstration equipment in the use of which trainees take an active part;

(b) as a primary training aid in special fields such as the teaching of languages.

25. Theoretical training and general education given as part of a training course should be related to the theoretical and practical knowledge required by seafarers;

VIII. International Co-operation

26. Countries should co-operate in promoting the vocational training of seafarers, in some cases it

bildning och ålder samt till den demonstrationsutrustning och de ekonomiska resurser som finns tillgängliga.

21. Praktisk utbildning, som ställer krav på aktiv verksamhet av eleverna själva, bör ingå såsom en väsentlig del av läroplanerna. Detta kan åstadkommas genom att hänvisa sjöfolk till handelsfartyg för utbildning i perioder till sjöss, till verkstäder eller varv eller rederikontor.

22. Övningsfartyg, som används av utbildningsinstitutioner, bör erbjuda praktisk undervisning i navigation, sjömanskap, maskineriets drift och underhåll samt andra sjöfartsämnen liksom omfattande utbildning i säkerhetstjänst ombord.

23. Lämplig demonstrationsutrustning såsom simulatorer, maskiner, båtmodeller, fartygsutrustning, livräddningsutrustning, navigationshjälpmedel och anordningar för lasthantering bör användas i utbildningssystemen. Sådan utrustning bör utväljas med tanke på de maskiner och den utrustning ombord som eleven kan bli anmodad att använda.

24. Filmer och andra audiovisuella hjälpmedel bör användas, där så är lämpligt

a) såsom ett supplement till, men dock icke som ersättning för, demonstrationsutrustning i vars användning elever tar aktiv del;

b) såsom primärt utbildningshjälpmedel inom speciella områden, sådana som språkundervisning.

25. Teoretisk utbildning och allmän undervisning, som ingår såsom del av en utbildningskurs, skall knyta an till den teoretiska och praktiska kunskap som krävs av sjöfolk.

VIII. Internationellt samarbete

26. Länder bör samarbeta för att främja yrkesutbildning av sjöfolk; i vissa fall kan det vara av

may be of particular value to do so on a regional basis.

27. In so doing they might collaborate with the International Labour Organisation and other international institutions, in particular the Inter-Governmental Maritime Consultative Organization, or other countries—

(a) in recruiting and training teaching staff;

(b) in setting up and improving training facilities for officers and ratings;

(c) in setting up joint training facilities with other countries where necessary;

(d) in making training facilities available to selected trainees or instructor-trainees from other countries and in sending trainees or instructor-trainees to other countries;

(e) in organising international exchanges of personnel, information and teaching materials, as well as international seminars and working groups;

(f) in providing qualified and experienced instructors for maritime training schools in other countries.

IX. Effect on Earlier Recommendations

28. This Recommendation supersedes the Vocational Training (Seafarers) Recommendation, 1946.

särskilt värde att detta sker på en regional basis.

27. Därvid kan de samverka bl. a. med Internationella arbetsorganisationen och andra internationella organ, särskilt Mellanstatliga rådgivande sjöfartsorganisationen, eller med andra länder

a) vid rekrytering och utbildning av lärarpersonal;

b) vid anordnande och förbättring av utbildningsmöjligheter för befäl och manskap;

c) vid anordnande av gemensamma utbildningsmöjligheter med andra länder, när detta är nödvändigt;

d) genom att göra utbildningsmöjligheterna tillgängliga för utvalda elever eller lärarkandidater från andra länder och genom att sända elever eller lärarkandidater till andra länder;

e) genom att organisera internationellt utbyte av personal, information och läromedel liksom internationella seminarier och arbetsgrupper;

f) genom att ställa kvalificerade och erfarna lärare till förfogande för sjöutbildningsskolor i andra länder.

IX. Förhållande till tidigare rekommendationer

28. Denna rekommendation ersätter 1946 års rekommendation (nr 77) om yrkesutbildning (sjöfolk).

Bilaga 7
(Översättning)

Recommendation 138

Recommendation Concerning Seafarers' Welfare at Sea and in Port

The General Conference of the International Labour Organisation,

Having been convened at Geneva by the Governing Body of the International Labour Office, and having met in its Fifty-fifth Session on 14 October 1970, and

Noting the provisions of the Seamen's Welfare in Ports Recommendation, 1936, and

Conscious of the fundamental need for the provision of welfare facilities both in port and on board ship, and in particular, in the light of changing characteristics of the shipping industry, the need for continuing development of the former and the growing importance of the latter, and

Considering the importance of recognising the role of statutory welfare bodies and voluntary organisations in this field and of seeking their expert assistance, and

Having decided upon the adoption of certain proposals with regard to seafarers' welfare at sea and in port, which is the seventh item on the agenda of the session, and

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

adopts this twenty-ninth day of October of the year one thousand nine hundred and seventy the following Recommendation, which may be cited as the Seafarers' Welfare Recommendation, 1970:

Rekommendation 138

Rekommendation om sjöfolks välfärd till sjöss och i hamn

Internationella arbetsorganisationens allmänna konferens,

som av styrelsen för Internationella arbetsbyrån sammankallats till Genève och där samlats den 14 oktober 1970 till sitt femtiofemte sammanträde, och

som beaktar bestämmelserna i 1936 års rekommendation om åtgärder till befrämjande av sjömännens välfärd i hamnar, och

som är medveten om det väsentliga behovet av välfärdsanordningar både i hamn och ombord på fartyg och i synnerhet, med hänsyn till förändringen av förhållanden som utmärker sjöfartsnäringen, behovet av fortsatt utveckling av de förra och den växande betydelsen av de senare, och

som tager hänsyn till betydelsen av att erkänna rollen av föreskrivna välfärdsorgan och frivilliga organisationer inom detta område och av att söka dessas sakkunniga bistånd, och

som beslutat antaga vissa förslag rörande sjöfolks välfärd till sjöss och i hamn, vilken fråga utgör den sjunde punkten på sammanträdets dagordning, och

som bestämt att dessa förslag skall taga form av en rekommendation,

antager denna den tjugonionde dagen i oktober månad nittonhundrasjuttio följande rekommendation, som kan benämnas 1970 års rekommendation om sjöfolks välfärd.

I. Organisation and Financing of Welfare Activities

1. Welfare schemes should be systematically organised and financing should be on an adequate and regular basis.

2. Welfare services should be reviewed frequently to ensure that they keep pace with changes in the needs of seafarers resulting from technical, operational and other developments in the shipping industry.

3. There should be national, regional and/or port welfare boards, on which representative shipowners' and seafarers' organisations, the competent authorities and, where desirable and appropriate, voluntary organisations and social bodies concerned should be represented.

4. The functions of such boards should include surveying the need for, and assisting and co-ordinating, welfare facilities in the area for which the board is responsible.

5. Consuls and local representatives of foreign welfare organisations should, as appropriate, be associated with the work of regional and port welfare boards.

6. Measures should be taken to ensure that, as necessary, technically competent persons are employed full time in the operation of seafarers' welfare facilities, in addition to voluntary workers.

7. Where large numbers of seafarers of different nationalities require facilities such as hotels, clubs and sports facilities in a particular port, the competent authorities or bodies of the countries of origin of the seafarers and of the flag States should consult and cooperate with the competent authorities and bodies of the country in which the port is situated and with each other, with a view

I. Organisation och finansiering av välfärdsverksamhet

1. Välfärdssystemen bör vara planmässigt organiserade och finansieringen bör ha en ändamålsenlig och fast grund.

2. Välfärdsåtgärder bör ofta ses över för att säkerställa, att de håller jämna steg med förändringar i sjöfolkets behov, orsakade av teknisk, driftsmässig och övrig utveckling inom sjöfartsnäringen.

3. Nationella, regionala och/eller lokala (hamn) välfärdsstyrelser bör finnas, i vilka redarnas och ombordanställdas representativa organisationer, vederbörande myndigheter och, om detta är önskvärt och lämpligt, frivilliga organisationer och berörda sociala institutioner bör vara företrädda.

4. Dessa styrelsers verksamhet bör innefatta kartläggning av behovet av välfärdsanordningar samt bistånd och samordning inom det område, för vilket styrelsen är ansvarigt.

5. Konsuler och lokala representanter för utländska välfärdsorganisationer bör, om så är lämpligt, knytas till arbetet hos regionala och lokala (hamn) välfärdsstyrelser.

6. Åtgärder bör vidtagas för att säkerställa att yrkeskunniga personer i erforderlig utsträckning sysselsätts på heltid i arbetet med välfärdsanordningar för sjöfolk utöver den frivilliga arbetskraften.

7. Om stort antal sjöfolk av olika nationaliteter gör anspråk på sådana anordningar som hotell, klubbar och möjligheter för utövning av idrott i en viss hamn bör vederbörande myndigheter eller organ i sjöfolkets hemländer och i flaggstaterna överlägga och samarbeta sinsemellan och med vederbörande myndigheter eller organ i det land i vilket hamnen är belägen, i avsikt att såväl slå samman

both to the pooling of resources and to avoiding unnecessary duplication.

8. With a view to better organising welfare and leisure activities and stimulating the use of welfare materials on board ship, instruction in the organisation of welfare activities on board should be included in training courses for officers and ratings. Consideration should be given to the periodic assignment to merchant vessels of an officer specially trained in such work.

II. Accommodation in Ports

9. Seafarers' hotels or hostels should be maintained in all ports of interest to international shipping where there is a need for them; they should provide facilities equal to those found in a good-class hotel, and should wherever possible be located in good surroundings away from the immediate vicinity of the docks.

10. These accommodation facilities should be open to seafarers of all nationalities, irrespective of colour, race or creed. Without in any way infringing this principle, it may be necessary in certain ports to provide several types of facilities, comparable in standard but adapted to the customs and needs of different groups of seafarers.

11. Where necessary and possible, provision should be made for accommodating seafarers' families in seafarers' hotels and hostels.

12. Prices charged for board and accomodation in seafarers' hotels and hostels should be kept at a reasonable level.

13. Seafarers' hotels and hostels should be properly supervised on the same basis as other comparable establishments.

resurser som undvika onödigt dubbelarbete.

8. I syfte att organisera välfärds- och fritidsverksamheten bättre och att stimulera till att välfärdsanordningar används ombord på fartyg bör undervisning i organiserandet av sådan verksamhet ingå i utbildningskurser för befäl och manskap. Det bör övervägas att periodvis på handelsfartyg placera en befälsperson med särskild utbildning för sådant arbete.

II. Bostäder i hamn

9. Sjömanshotell eller sjömanshem bör upprättas i alla de hamnar av intresse för den internationella sjöfarten där behov av dem föreligger. De bör erbjuda anordningar likvärdiga med dem i hotell av god klass och bör, där så är möjligt, förläggas till goda omgivningar och utanför dockornas omedelbara närhet.

10. Dessa bostäder bör vara öppna för sjöfolk av alla nationaliteter oberoende av färg, ras eller trosbekännelse. Utan att på något sätt kränka denna princip kan det i särskilda hamnar vara nödvändigt att anordna flera typer av logimöjligheter jämförbara i standard men anpassade till sedvänjor och behov hos olika grupper av sjöfolk.

11. Där så är nödvändigt och möjligt bör åtgärder vidtagas så att sjöfolks familjer kan inkvarteras på sjömanshotell och sjömanshem.

12. Kostnaderna för kost och logi på sjömanshotell och sjömanshem bör hållas på en rimlig nivå.

13. Sjömanshotell och sjömanshem bör underkastas behörig kontroll på samma grunder som andra jämförbara anläggningar.

III. General Welfare Measures in Port and on Board Ship

14. Governments should take measures designed to overcome restrictions on and to expedite the free circulation among ships, central supply agencies and welfare establishments of welfare material such as films, books, newspapers and sports equipment for use by seafarers on board their ships and in welfare centres ashore.

15. Every effort should be made to ensure that the forwarding of seafarers' mail is as reliable and expeditious as possible. Efforts should be made also to avoid seafarers being required to pay additional postage when mail has to be readdressed owing to circumstances beyond their control.

16. Adequate means of transportation at moderate prices should be available at any reasonable time when needed in order to enable seafarers to reach city centres from port areas.

17. Every effort should be made by those responsible to facilitate the granting of shore leave to officers and ratings as soon as possible after a ship's arrival in port.

18. In order to ensure the maintenance of seafarers' family ties in the special conditions of their employment, the granting of leave at home at reasonable intervals should be encouraged.

19. Measures should be taken to ensure, subject to any national or international laws or regulations, that whenever possible and reasonable both officers and ratings are expeditiously granted permission to have their wives, other relatives and friends as visitors on board their ships when in port.

20. Consideration should be given to the possibility of allowing

III. Allmänna välfärdsåtgärder i hamn och ombord på fartyg

14. Regeringarna bör vidtaga åtgärder ämnade att övervinna hinder för och att påskynda fri cirkulation mellan fartyg, centrala förrådsförmedlingar och välfärdsanläggningar av välfärdsmateriel såsom film, böcker, tidningar och idrottsutrustning för användning av sjöfolk ombord på fartygen och i välfärdscentraler i land.

15. Varje ansträngning bör göras för att säkerställa att post till sjöfolk eftersänds så tillförlitligt och så snabbt som möjligt. Ansträngningar bör också göras för att undvika att sjöfolk avkrävs tilläggsporto när post berocnde på omständigheter utanför deras kontroll måste eftersändas.

16. Lämpliga transportmedel till måttliga priser bör finnas tillgängliga vid varje rimlig tid när detta behövs för att sätta sjöfolk i stånd att nå stadscentra från hamnområden.

17. Varje ansträngning bör göras av dem som är ansvariga för att underlätta beviljande av landpermission för befäl och manskap så snart som möjligt efter ett fartygs ankomst till hamn.

18. För att säkerställa att sjöfolkets familjeband upprätthålls bör under de för sjöfolket speciella sysselsättningsförhållandena beviljandet av hempermission med skäliga mellanrum uppmuntras.

19. Med förbehåll för alla nationella eller internationella lagar och förordningar bör åtgärder vidtagas för att säkerställa att såväl befäl som manskap, när detta är möjligt och rimligt, snabbt beviljas tillstånd att ha sina hustrur, andra anhöriga och vänner på besök ombord, när deras fartyg befinner sig i hamn.

20. Möjligheten att tillåta sjöfolks hustrur att tillfälligt medfölja

the wives of seafarers to accompany their husbands on an occasional voyage, where this is practicable and reasonable. Wives who so accompany their husbands should carry adequate insurance cover against accident and illness; the shipowner should give every assistance to the seafarer to effect such insurance.

21. Where possible and appropriate, the provision of canteens on board ship for officers and ratings should be considered, unless this is contrary to national, religious or social customs.

22. Where possible, consideration should be given to the provision on board ship of facilities for the projection of films, television viewing, handicrafts and reading.

IV. Recreation Facilities in Port and on Board Ship

23. Centres providing meeting and recreation rooms for seafarers of all nationalities should be established or developed in all ports of interest to international shipping where there is a need for them.

24. Healthy recreation such as hobbies, gymnastics, games or sports, both ashore and on board, as well as excursions to places of interest, should be encouraged and should be organised by and for seafarers with assistance as appropriate from the port welfare bodies. Where possible, facilities for swimming should be provided on board ship.

25. All seafarers visiting a port should, where practicable and possible, have the opportunity of taking part in sports and outdoor recreation; for this purpose suitable facilities should be made available, for example by providing sports fields for the use of seafarers or by arranging for them access to existing sports fields.

sina makar på en resa, när detta är utförbart och rimligt, bör övervägas. Hustrur, som på detta sätt åtföljer sina makar, bör vara tillräckligt försäkrade mot olycksfall och sjukdom; redaren bör ge sjöfolket allt bistånd med att teckna sådan försäkring.

21. Där detta är möjligt och lämpligt bör anordnandet av marketenterier ombord för befäl och manskap övervägas, såvida icke detta strider mot nationella, religiösa eller sociala seder.

22. Där detta är möjligt bör anordnandet ombord på fartyg av möjligheter att visa film, se television, handarbeta och läsa övervägas.

IV. Rekreationsmöjligheter i hamn och ombord på fartyg

23. Centra med samlings- och rekreationsrum för sjöfolk av alla nationaliteter bör inrättas och utbyggas i alla de hamnar av intresse för den internationella sjöfarten, när behov av dem föreligger.

24. Hälsosam rekreationsverksamhet såsom hobbyverksamhet, gymnastik, spel eller idrott, både i land och ombord, liksom utflykter till intressanta platser bör uppmuntras och organiseras av och för sjöfolk med hjälp, när så är lämpligt, av välfärdsorganen i land. Där det är möjligt bör anordningar för simning vidtagas ombord på fartyg.

25. Allt sjöfolk på besök i en hamn bör, om detta är utförbart och möjligt, ha tillfälle att deltaga i idrott och utomhusrekreation. I detta syfte bör lämpliga anläggningar göras tillgängliga, t. ex. genom att anordna idrottsplatser för sjöfolk eller genom att ordna tillträde för dem till befintliga idrottsplatser.

26. There should be co-operation among the competent authorities of different countries, shipowners' and seafarers' organisations, welfare organisations and ships' captains in the establishment of international seafarers' sports competitions such as lifeboat races, athletics and football matches.

V. Information and Educational Facilities in Port and on Board Ship

27. Appropriate vocational training schemes for seafarers should include education and information on matters affecting their welfare, including general health hazards.

28. Information should be disseminated among seafarers concerning facilities open to the general public in ports of call—particularly transport, welfare and educational facilities and places of worship—as well as facilities provided specifically for seafarers. Such information could be in the form of a booklet, printed in several languages, which also contains a plan of the city and port.

29. Interesting and culturally profitable spare-time activities on board ship should be encouraged through the supply of suitable literature and assistance in pursuing hobby activities and amateur entertainment.

30. Correspondence courses in a variety of subjects of interest to seafarers should be available; other educational aids, such as film projectors, film library services and a tape recorder, should be provided on individual ships where appropriate.

26. Vederbörande myndigheter i olika länder, redares och ombordanställdas organisationer, välfärdsorganisationer och fartygsbefälhavare bör samarbeta i fråga om anordnandet av internationella tävlingar för sjöfolk t. ex. tävlingar i livbåtsrodd, tävlingar i allmän idrott och fotbollsmatcher.

V. Informations- och undervisningsmöjligheter i hamn och ombord på fartyg

27. Vederbörliga yrkesutbildningssystem för sjöfolk bör innefatta undervisning och information om förhållanden som har betydelse för sjöfolks välfärd, däribland de allmänna hälsoriskerna.

28. Information bör spridas bland sjöfolk såväl om anordningar som är tillgängliga för allmänheten i anlöpshamnarna, — särskilt kommunikations-, välfärds- och undervisningsmöjligheter samt andaktsrum — som om anordningar som är särskilt avsedda för sjöfolk. Sådan information kan ges formen av en broschyr, tryckt på flera språk, vilken också innehåller en karta över staden och hamnen.

29. Intressanta och kulturellt givande fritidsaktiviteter ombord på fartyg bör uppmuntras genom tillhandahållande av passande litteratur och genom bistånd att bedriva hobbyverksamhet och amatörunderhållning.

30. Korrespondenskurser i olika slag av ämnen av intresse för sjöfolk bör tillhandahållas; andra läromedel, såsom filmprojektorer, filmarkiv och bandspelare, bör tillhandahållas på varje fartyg, när så är lämpligt.

Bilaga 8
(Översättning)

Recommendation 139

Recommendation Concerning Employment Problems Arising from Technical Developments on Board Ship

The General Conference of the International Labour Organisation,

Having been convened at Geneva by the Governing Body of the International Labour Office, and having met in its Fifty-fifth Session on 14 October 1970, and

Considering that in times of accelerated changes in the operation of merchant ships, both as regards technical and organisational methods and as regards economic aspects, special attention needs to be given to the employment problems which may arise from such changes in order to safeguard and improve the conditions of seafarers, provide sufficient and suitable manpower for the maritime industry, and generally secure for all concerned the greatest benefits from technical progress, and

Considering further that in the establishment and implementation of national and regional manpower plans under the World Employment Programme of the International Labour Organisation adequate attention should be given to the changing manpower requirements of the maritime industry, and

Noting that technical co-operation is available from the International Labour Organisation for the purpose of maritime man-

Rekommendation 139

Rekommendation om sysselsättningsproblem på grund av teknisk utveckling ombord på fartyg

Internationella arbetsorganisationens allmänna konferens,

som av styrelsen för Internationella arbetsbyrån sammankallats till Genève och där samlats den 14 oktober 1970 till sitt femtiofemte sammanträde, och

som finner att det, i tider av accelererande förändringar i fråga om driften av handelsfartyg både när det gäller tekniska och organisatoriska metoder och när det gäller ekonomiska aspekter, är nödvändigt att de sysselsättningsproblem som kan uppstå på grund av sådana förändringar ägnas särskild uppmärksamhet för att trygga och förbättra sjöfolkets villkor, förse sjöfartsnäringen med tillräcklig och lämplig arbetskraft och allmänt sett tillförsäkra alla som är berörda största möjliga fördelar av den tekniska utvecklingen, och

som vidare finner att det vid införande och tillämpning av nationell och regional arbetskraftsplanering enligt Internationella arbetsorganisationens världsomfattande sysselsättningsprogram bör tagas behörig hänsyn till sjöfartsnäringens skiftande arbetskraftsbehov, och

som beaktar att Internationella arbetsorganisationen medverkar i tekniskt samarbete för planering och teknisk utveckling beträffan-

power planning and development, including the introduction and adaptation of maritime training schemes to meet the requirements of modern merchant ships, and

Noting the terms of existing international labour Conventions and Recommendations which may be relevant to employment problems arising from technical developments, and in particular of the Placing of Seamen Convention, 1920, the Seafarers' Pensions Convention, 1946, the Employment Service Convention and Recommendation, 1948, the Termination of Employment Recommendation, 1963, and the Employment Policy Convention and Recommendation, 1964, and

Considering that it is important to adopt a programme of action specifically designed to meet the requirements of the maritime industry, and

Having decided upon the adoption of certain proposals with regard to problems arising from technical developments and modernisation of board ship, which is the fourth item on the agenda of the session, and

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

adopts this twenty-ninth day of October of the year one thousand nine hundred and seventy the following Recommendation, which may be cited as the Employment of Seafarers (Technical Developments) Recommendation, 1970:

de arbetskraft inom sjöfarten, innefattande införande av och anpassning till utbildningssystem i fråga om sjöfart som möter de krav som ställs i moderna handelsfartyg, och

som beaktar bestämmelserna i existerande internationella arbetskonventioner och arbetsrekommendationer som kan vara av betydelse vid sysselsättningsproblem på grund av teknisk utveckling, särskilt 1920 års konvention om arbetsförmedling för sjömän, 1946 års konvention om pensionering av sjömän, 1948 års konvention och rekommendation om den offentliga arbetsförmedlingens organisation, 1963 års rekommendation om uppsägning av anställningsavtal och 1964 års konvention och rekommendation om sysselsättningspolitik, och

som finner att det är viktigt att antaga ett handlingsprogram som är särskilt utformat för att möta sjöfartsnäringens krav, och

som beslutat antaga vissa förslag med anledning av problem som uppstår på grund av teknisk utveckling och modernisering ombord på fartyg, vilken fråga utgör den fjärde punkten på sammanträdets dagordning, och

som bestämt att dessa förslag skall taga form av en rekommendation,

antager denna den tjugonionde dagen i oktober månad nittonhundrasjuttio följande rekommendation, som kan benämnas 1970 års rekommendation om sysselsättning för sjöfolk (teknisk utveckling).

I. Manpower Planning

1. Each Member which has a maritime industry should ensure the establishment of national manpower plans for that industry with-

I. Arbetskraftsplanering

1. Varje medlem som har en sjöfartsnäring bör säkerställa att nationella arbetskraftsplaner upprättas för denna näring inom ra-

in the framework of its national employment policy.

2. In preparing such manpower plans account should be taken of

(a) the conclusions drawn from periodic studies of the size of the maritime labour force, the nature and extent of employment, the distribution of the labour force by such characteristics as age and occupational group and probable future trends in these fields;

(b) studies of trends in the evolution of new techniques in the maritime industry both at home and abroad, in relation, among other things, to structural changes in the industry in the form of—

(i) changed methods of operation of ships, technically and organisationally; and

(ii) modifications in manning scales and job contents on different types of ships;

(c) forecasts, in the light of the foregoing studies, of the probable requirements, at different dates in the future, for various categories and grades of seafarers.

3. Such manpower plans should be designed to obtain for shipowners and seafarers as well as for the community as a whole the greatest benefits from technical progress, and to protect from hardship seafarers whose employment is affected thereby.

4. (1) If they do not formulate the manpower plans themselves, representatives of shipowners' and seafarers' organisations should be consulted in connection with their formulation and subsequent adjustment, and the co-operation and participation of these organisations should be sought in the practical application of the plans.

(2) There should be regular consultation between shipowners

men för den nationella sysselsättningspolitiken.

2. Vid utarbetandet av sådana arbetskraftsplaner bör hänsyn tagas till

a) slutsatser som drages av periodiska studier om storleken av arbetsstyrkan till sjöss, sysselsättningens art och omfattning, arbetsstyrkans fördelning efter sådana utmärkande drag som ålder och yrkesgrupp samt troliga framtida tendenser inom dessa områden;

b) studier av utvecklingstendenser i fråga om ny teknik inom sjöfartsnäringen både hemma och utomlands i förhållande bl. a. till strukturförändringar inom industrin i form av

i) ändrade metoder, i tekniskt och organisatoriskt avseende, för drift av fartyg; och

ii) jämkningar i bemanningsskalor och arbetsuppgifter på olika typer av fartyg;

c) prognoser, med ledning av förut nämnda studier, om sannolika behov vid olika tidpunkter i framtiden av sjöfolk av skilda kategorier och grader.

3. Sådana arbetskraftsplaner bör utformas så att de ger såväl redare och sjöfolk som samhället i sin helhet största möjliga fördelar av den tekniska utvecklingen och skyddar sjöfolk, vars anställning påverkas av utvecklingen, från umbärande.

4. 1) Om representanter för redares och ombordanställdas organisationer icke själva utformar arbetskraftsplanerna bör de rådfrågas i samband med planernas utformning och vid senare justering och dessa organisationer bör anmodas att samarbeta och deltaga i den praktiska tillämpningen av planerna.

2) Redarna och ombordanställda samt deras skilda organisatio-

and seafarers and their various organisations on employment problems related to technical change.

ner bör ha regelbundna samråd om sysselsättningsproblem som har samband med tekniska förändringar.

II. Recruitment and Placement

5. Recruitment of seafarers into the maritime industry should take account of existing manpower plans and of the forecasts contained therein.

6. (1) Mobility within the maritime labour force should be facilitated by the operation of an effective employment service.

(2) Where the placement of seafarers is the concern of specialised employment offices, and where these offices are responsible for finding jobs ashore, placement in such jobs should be facilitated by close collaboration between those offices and the general public employment service.

7. (1) Having regard to natural wastage, positive steps should be taken by those responsible to avert or minimise as far as practicable the effects of any material reductions in the number of seafarers employed, by such measures as providing employment opportunities on as wide a range of ships as is reasonable and practicable, and by retraining where appropriate.

(2) The selection of seafarers to be affected by a reduction of the workforce should be made according to agreed criteria and on a basis appropriate to the special conditions of the maritime industry.

8. Up-to-date information should be made available on the nature of technical changes on board ship for the guidance of seafarers and potential seafarers.

II. Rekrytering och förmedling

5. Rekrytering av sjöfolk till sjöfartsnäringen bör ske med beaktande av existerande arbetskraftsplaner och av prognoserna som dessa innehåller.

6. 1) Rörligheten av arbetskraften inom sjöfartsnäringen bör underlättas genom en effektiv arbetsförmedlingsverksamhet.

2) Om förmedling av sjöfolk är en angelägenhet för särskilda förmedlingskontor och om dessa kontor är ansvariga för att skaffa arbete i land bör förmedling av sådant arbete underlättas genom nära samarbete mellan dessa kontor och den allmänna offentliga arbetsförmedlingen.

7. 1) Med beaktande av naturlig avgång bör de som är ansvariga vidtaga aktiva åtgärder för att så långt möjligt förhindra eller begränsa följderna av varje väsentlig reduktion av antalet ombordanställda genom sådana åtgärder som att föranstalta om sysselsättningsmöjligheter ombord på en så vid krets av fartyg som är rimligt och utförbart samt genom vidareutbildning när detta är lämpligt.

2) Utväljandet av sjöfolk, som påverkas av en minskning av arbetsstyrkan bör göras enligt överenskomna kriterier och på en grundval anpassad till sjöfartsnäringens speciella förhållanden.

8. Aktuell information om innebörden av de tekniska förändringarna ombord på fartyg bör göras tillgänglig för vägledning av sjöfolk och av personer som överväger gå till sjöss.

III. Training and Retraining

9. Where technical changes require study of the need to train seafarers and to help them to adapt to these changes, account should be taken of the Vocational Training (Seafarers) Recommendation, 1970.

10. Where changes in functions and required skills arising from technical developments are likely to affect seafarers, basic training of those concerned, including certificated personnel, should be reviewed to take account of these changes and to ensure that seafarers are adequately trained for the functions they will be required to carry out.

11. Where the nature of technical developments so requires, consideration should be given to the possibility of retraining seafarers to enable them to take full advantage of the opportunities offered by these developments.

12. There should be consultation with shipowners' and seafarers' organisations, and between them, where technical developments are likely le lead to changes in manning scales or in certification requirments or to significant changes in the duties and functions of various categories of seafarers.

13. Changes in the duties and functions of the various categories of seafarers should be explained clearly and with adequate notice to those involved.

IV. Regularity of Employment and Income

14. (1) Consideration should be given to schemes providing regularity of employment and income for seafarers and suitable personnel to man ships.

III. Utbildning och vidareutbildning

9. Om tekniska förändringar gör det nödvändigt att studera behovet av att utbilda sjöfolk och att hjälpa dem att anpassa sig till förändringarna, bör 1970 års rekommendation om yrkesutbildning (sjöfolk) beaktas.

10. Om förändringar i arbetsuppgifter och i kraven på kunnande på grund av teknisk utveckling förväntas få följder för sjöfolk, bör grundutbildningen för dem som berörs, innefattande personal med behörighetsbevis, omprövas med beaktande av dessa förändringar och för att säkerställa att sjöfolket är lämpligt utbildat för de arbetsuppgifter de blir satta att utföra.

11. Om arten av teknisk utveckling gör det nödvändigt, bör möjligheten att vidareutbilda sjöfolket övervägas för att göra det möjligt för sjöfolket att draga full nytta av de tillfällen denna utveckling erbjuder.

12. Samråd med redares och ombordanställdas organisationer och mellan dessa bör äga rum, om teknisk utveckling förväntas leda till ändringar i bemanningsskalor eller i behörighetskraven eller till påtagliga ändringar i ansvar och arbetsuppgifter för olika kategorier av sjöfolk.

13. Ändringar i ansvar och arbetsuppgifter för olika kategorier av sjöfolk bör tydligt och med lämpligt varsel förklaras för dem som berörs.

IV. Regelbundenhet i sysselsättning och inkomster

14. 1) Övervägande om system, som medför regelbundenhet i sysselsättning och inkomster för sjöfolk samt tillhandahåller lämplig personal för bemanning av fartyg, bör ske.

(2) Such schemes might provide, for instance, for contracts of employment with a company or with the industry for seafarers with appropriate qualifications.

15. Consideration should also be given to arranging for seafarers, as part of the national social security system or otherwise, some form of benefits during periods of unemployment.

16. (1) Efforts should be made to meet the needs of seafarers, particularly older persons, who have special diffculty in adjusting to technical change.

(2) Amongst possible measures, consideration should be given to—

(a) retraining for other industries through government and other schemes that are available; and

(b) the provision of adequate benefits, within the framework of social security systems or other schemes, for those who are required to leave the maritime industry at an earlier age than is generally the case.

V. International Co-operation

17. To avoid hardship to such seafarers employed in foreign ships as are likely to be affected by technical changes aboard ship, the governments and shipowners' and seafarers' organisations concerned should undertake early consultation and should co-operate with a view to—

(a) adjusting the supply of these seafarers gradually to the changing requirements of the foreign countries on whose ships they are employed; and

(b) minimising the effects of redundancy by the joint application of relevant provisions of this Recommendation.

2) Sådana system kan t. ex. avse anställningskontrakt med ett rederi eller med näringen för sjöfolk med lämpliga kvalifikationer.

15. Det bör också övervägas att, såsom del av det nationella sociala försäkringssystemet eller på annat sätt, för sjöfolk ordna någon form av understöd under perioder av arbetslöshet.

16. 1) Ansträngningar bör göras för att möta behov hos sjöfolk, särskilt äldre personer, som har särskilda svårigheter att anpassa sig till tekniska förändringar.

2) Bland möjliga åtgärder bör övervägas

a) omskolning till arbete inom andra näringar genom statliga eller andra tillgängliga system; och

b) föranstaltande om lämpliga understöd inom ramen för ett socialt försäkringssystem eller på annat sätt till dem som är nödsakade lämna sin anställning inom rederinäringen vid en tidigare ålder än som vanligen är fallet.

V. Internationellt samarbete

17. För att undvika svårigheter för sådant sjöfolk, som är anställt i utländska fartyg och som kan förväntas bli berört av tekniska förändringar ombord på fartygen, bör regeringarna och berörda organisationer för redare och ombordanställda överlägga i ett tidigt skede och samarbeta i syfte att

a) anpassa tillförseln av detta sjöfolk gradvis till de ändrande behoven i de främmande länder på vars fartyg de är anställda; och

b) begränsa verkningarna av överskott genom tillämpning gemensamt av relevanta bestämmelser i denna rekommendation.

Bilaga 9

Resolutioner

I. Resolution om förhållandena mellan arbetsmarknadens parter inom sjöfartsnäringen.
II. Resolution om semester med bibehållen lön.
III. Resolution om sjöfolks hälsa.
IV. Resolution om revision av konventioner.
V. Resolution om sammankallande av den gemensamma sjöfartskommissionen (The Joint Maritime Commission).
VI. Resolution om kompensationsledighet.
VII. Resolution om skydd av ungdom till sjöss.
VIII. Resolution om bekvämlighetsflagg.
IX. Resolution om tekniskt bistånd.
X. Resolution om regionala sjöfartskonferenser.
XI. Resolution om välfärd ombord (omhändertagande av avloppsvatten från toaletter).
XII. Resolution om minimigrundlön för matroser.
XIII. Resolution om kontinuitet i sjöfolks sysselsättning.
XIV. Resolution om idrottsaktiviteter för sjöfolk.
XV. Resolution om internationellt samarbete på området för sjöfolks välfärd.

Bilaga 10
(Översättning)

Resolution (nr XII) om minimigrundlön för matroser

Internationella arbetsorganisationens allmänna konferens,

som uppmärksammar att 1958 års rekommendation om löner, arbetstid och bemanning (sjöfart), antagen av Internationella arbetsorganisationens konferens vid dess 41:a sammanträde (sjöfartskonferens), i punkten 2 föreskriver följande: "Grundlönen eller lönen för en kalendermånads tjänst för en matros, anställd på ett fartyg, varå denna rekommendation är tillämplig, bör icke understiga det belopp motsvarande tjugofem pund i det Förenade Konungariket Storbritanniens och Norra Irlands valuta eller sjuttio dollars i Amerikas förenta staters valuta, därvid motvärdet beräknas efter den av dessa båda summor som vid varje tillfälle är den högsta — — —",

som beaktar att penningvärdet i allmänhet har fallit sedan rekommendationen antogs år 1958 och kan förmodas komma att variera ytterligare i framtiden,

som finner det, i syfte att behålla rekommendationens standard, önskvärt att det värde som svarar mot de i rekommendationen angivna lönebeloppen bestäms periodiskt med hänsynstagande till penningvärdets fall,

1. drager den slutsatsen att på dessa grunder beloppen 42 pund och 100 dollars kan anses nu svara mot lönebeloppen enligt rekommendationen;

2. uppmanar styrelsen för Internationella arbetsbyrån att anmoda den gemensamma sjöfartskommissionen att vid dess nästa och vid varje följande sammanträde åter granska frågan och i en resolution ange de belopp som den anser vid dessa tillfällen svara mot lönebeloppen enligt rekommendationen med hänsynstagande uteslutande till penningvärdets fall;

3. uppmanar medlemmarna att vid genomförandet av rekommendationen i stället för de däri angivna lönebeloppen godtaga belopp som anges i punkten 1 ovan och därefter de belopp som vid varje tillfälle kan vara rekommenderade av den gemensamma sjöfartskommissionen i enlighet med punkten 2 ovan;

4. anmodar styrelsen för Internationella arbetsbyrån att fästa alla medlemmars av Internationella arbetsorganisationen uppmärksamhet på denna resolution, och

5. anhåller att Internationella arbetsbyråns generaldirektör försäkrar sig om att det i samband med varje undersökning om rekommendationens genomförande tages hänsyn till bestämmelserna i denna resolution.

MARCUS BOKTR. STHLM 1971 71 0455