

**Regeringens proposition**

**1977/78: 152**

**med anledning av ILO-konvention om miniminormer i handelsfartyg, m. m.;**

beslutad den 6 april 1978.

Regeringen förelägger riksdagen vad som har upptagits i bifogade utdrag av regeringsprotokoll för den åtgärd eller det ändamål som framgår av föredragandens hemställan.

På regeringens vägnar

THORBJÖRN FÄLLDIN

BO TURESSON

**Propositionens huvudsakliga innehåll**

I propositionen föreslås att riksdagen godkänner den av internationella arbetsorganisationen (ILO) antagna konventionen (nr 147) om miniminormer i handelsfartyg. Genom propositionen bereds riksdagen tillfälle att yttra sig över den av ILO antagna rekommendationen (nr 155) om förbättring av normer i handelsfartyg.

Utdrag  
KOMMUNIKATIONSDEPARTEMENTET PROTOKOLL  
vid regeringssammanträde  
1978-04-06

**Närvarande:** statsministern Fälldin, ordförande, och statsråden Bohman, Ullsten, Romanus, Turesson, Gustavsson, Antonsson, Mogård, Olsson, Dahlgren, Åsling, Troedsson, Mundebo, Krönmark, Burenstam Linder, Wikström, Johansson, Friggebo, Wirtén

**Föredragande:** statsrådet Turesson

**Proposition med anledning av ILO-konvention om miniminormer i handelsfartyg, m. m.**

---

## 1 Inledning

Genom sin anslutning till Nationernas förbund den 9 mars 1920 inträdde Sverige som medlem av internationella arbetsorganisationen (ILO).

Organisationens beslutande församling — internationella arbetskonferensen — sammanträder normalt i juni varje år. För behandling av frågor rörande sjöfolkets arbetsförhållanden har vid olika tillfällen i organisationens historia sammanträtt s. k. sjöfartskonferenser. Det nionde konferenssammanträdet ägnat sjöfartsfrågor ägde rum i oktober 1976.

Arbetskonferensen kan enligt artikel 19 i organisationens stadga beträffande förslag, som har förts upp på dess dagordning, besluta antingen om en internationell konvention, avsedd att ratificeras av organisationens medlemmar, eller om en rekommendation, avsedd att övervägas vid lagstiftning eller på annat sätt men utan den bindande karaktär som tillkommer en ratificerad konvention. Om beslutet är av mindre räckvidd eller av väsentligen formell innebörd, t. ex. då det gäller en begäran om utredning, brukar det ges formen av en resolution.

Varje medlem skall inom ett år (undantagsvis arton månader) från avslutandet av ett konferenssammanträde underställa antagna konventioner och rekommendationer vederbörlig myndighet (i vårt land riksdagen) för lagstiftning eller andra åtgärder. Varje medlem har vidare skyldighet att underrätta internationella arbetsbyråns generaldirektör om de åtgärder, som har vidtagits för att underställa konventioner vederbörlig myndighet, liksom om de åtgärder som har vidtagits i övrigt. Medlem, som inte har ratificerat viss konvention, skall tid efter annan till

internationella arbetsbyråns generaldirektör avge redogörelse för såväl lagstiftning och praxis med avseende på de i konventionen behandlade frågorna som den omfattning, vari konventionens bestämmelser har genomförts eller avses att genomföras genom lagstiftning, administrativa åtgärder, kollektivavtal eller på annat sätt. Redogörelse skall också lämnas angående de omständigheter, som förhindrar eller fördröjer ratificeringen av konventionen. Motsvarande gäller i fråga om rekommendationer med det tillägget att redovisning skall lämnas även för sådana jämkningar i rekommendationer, som har befunnits eller kan finnas erforderliga vid antagande eller tillämpning av dem.

De konventioner och rekommendationer, som har beslutats av ILO, skall deponeras hos Förenta nationernas generalsekreterare. Varje ratifikation av en sådan konvention skall delges Förenta nationernas generalsekreterare för registrering i enlighet med bestämmelsen i artikel 102 av Förenta nationernas stadga.

*Internationella arbetskonferensens sextioandra sammanträde* (ILO:s nionde sjöfartskonferens) hölls i Genève under tiden den 13—29 oktober 1976. Konferensen hade föregåtts av en förberedande teknisk sjöfartskonferens i oktober 1975. I konferensen deltog delegationer från 78 av ILO:s 132 medlemsstater samt representanter för mellanstatliga och internationella icke statliga organisationer. Sverige deltog i konferensen med en fullständig delegation, dvs. två regerings-, ett arbetsgivar- och ett arbetstagarombud.<sup>1</sup>

<sup>1</sup> Genom beslut den 2 september 1976 hade regeringen utsett följande personer att delta i ILO:s nionde sjöfartskonferens, nämligen

*för regeringen:* som ombud generaldirektören Lennart Johansson, sjöfartsverket, och departementsrådet Bertil Voss, kommunikationsdepartementet, som experter och ersättare för ombuden hovrättsrådet Lennart Sjöstedt, kommunikationsdepartementet, och departementssekreteraren Bengt Lidal, arbetsmarknadsdepartementet, samt som experter sjösäkerhetsdirektören Per Eriksson och avdelningsdirektörerna Bengt-Erik Stenmark och Lars Tygesen, alla hos sjöfartsverket, departementssekreteraren Jan Hyllengren, kommunikationsdepartementet, förste byråsekreteraren Lennart Revborn, arbetsmarknadsstyrelsen, och ambassadsekreteraren Dag Ahlander, Sveriges ständiga delegation hos de internationella organisationerna i Genève;

*för redarna:* som ombud verkställande direktören i Sveriges redareförening Nils Grenander, som expert och ersättare för ombudet sjökaptenen Lars Bäcklund, Sveriges redareförening, och som experter sjöingenjören Sune Johanson, Sveriges redareförening, sjökaptenen Hans Lovén, Broströmskoncernen, samt ombudsmannen Ragnar Hurdén, Rederiföreningen för mindre fartyg;

*för de ombordanställda:* som ombud avtalssekreteraren Per Wahlström, Svenska sjöfolksförbundet, och som experter förbundsombudsmännen Nils Martinsson och Jan Erik Olsson, båda i Svenska sjöfolksförbundet, ombudsmannen Thorbjörn Carlsson, Landsorganisationen i Sverige, verkställande direktören Karl Rude, Sveriges fartygsbefälsförening, och f. d. verkställande direktören Knut Hadrup, Svenska maskinbefälsförbundet.

I konferensen deltog de utsedda personerna med undantag av Tygesen, Hyllengren, Grenander och Hurdén. På begäran av redarnas fungerande ombud anmäldes senare sjökaptenen Lars Cronberg, Salénrederierna AB, som expert i redaredelegationen. Eriksson anmäldes under sammanträdets gång som ersättare för regeringsombuden och Johanson som ersättare för redareombudet.

Konferensens dagordning upptog följande ämnen.

- I. Generaldirektörens rapport.
- II. Revision av 1949 års konvention (nr 91) om semester för sjöfolk mot bakgrund av bl. a. 1970 års konvention (nr 132) om semester.
- III. Skydd av sjöfarande ungdom.
- IV. Anställningstrygghet för sjöfolk.
- V. Undermåliga fartyg, i synnerhet sådana under bekvämlighetsflagg.

I de ämnen som hänför sig till punkterna II—V på dagordningen antog konferensen internationella instrument, vilka enligt artikel 19 i organisationens stadga skall underställas riksdagen, nämligen

1. konvention (nr 146) om semester för sjöfolk,
2. rekommendation (nr 153) om skydd för unga sjömän,
3. konvention (nr 145) om kontinuitet i sysselsättningen för sjöfolk,
4. rekommendation (nr 154) i samma ämne,
5. konvention (nr 147) om miniminormer i handelsfartyg,
6. rekommendation (nr 155) om förbättring av normer i handelsfartyg.

Regeringen har i proposition 1977/78: 51 behandlat instrumenten under 1—4. Riksdagen har den 15 februari 1978 tagit ställning till dessa (AU 1977/78: 26, rskr 1977/78: 133). Instrumenten under 5 och 6 har krävt ett vidlyftigare remissförfarande. Jag har därför, efter samråd med chefen för arbetsmarknadsdepartementet, utnyttjat den respit som medges enligt artikel 19 i ILO:s stadga. Respiten innebär att medlem skall underställa vederbörande myndighet antagna konventioner och rekommendationer för åtgärder senast inom arton månader efter avslutandet av det konferenssammanträde vid vilket resp. instrument antogs.

Konventionen nr 147 antogs av internationella arbetskonferensen med 160 röster mot 0 och 67 nedlagda och rekommendationen nr 155 med 211 röster mot 0 och 15 nedlagda. För de båda instrumenten röstade samtliga svenska ombud.

Remissbehandlingen av de båda instrumenten har ombesörjts av ILO-kommittén, som i sitt yttrande har beaktat vad övriga remissinstanser har anfört. Kommittén har erhållit yttranden från sjöfartsverket, statens järnvägar, generaltullstyrelsen, fiskeristyrelsen, arbetsmarknadsstyrelsen (AMS), skolöverstyrelsen (SÖ), riksförsäkringsverket, befälsbemanningsutredningen (K 1970: 29), fartygmiljöutredningen (K 1973: 04), Landsorganisationen i Sverige (LO), Svenska arbetsgivareföreningen (SAF), Svenska maskinfälsförbundet, Svenska sjöfolksförbundet och Sveriges redareförening. Statsanställdas förbund och Tjänstemännens centralorganisation har avstått från att yttra sig i ärendet. Yttranden har inte heller inkommit från Rederiföreningen för mindre fartyg, Statstjänstemannaförbundet eller Sveriges fartygsbefälsförening. Vid frågans slutliga behandling i ILO-kommittén har deltagit företrädare för bl. a. sjöfartsverket, Svenska maskinfälsförbundet, Svenska sjöfolksförbundet och Sveriges redareförening.

Texterna på engelska och svenska till konventionen nr 147 och rekommendationen nr 155 bör fogas till regeringsprotokollet i detta ärende som *bilagor 1—2*.

## 2 Konventionen om miniminormer i handelsfartyg

Konventionen (nr 147) om miniminormer i handelsfartyg har en, jämfört med andra ILO-konventioner, ovanlig konstruktion. En stor del av dess materiella innehåll utgörs nämligen av ett åtagande att tillämpa vissa tidigare antagna ILO-konventioner, som är uppräknade i en bilaga till konventionen. Denna kräver att ratificerande stat i sin lagstiftning har bestämmelser som är i huvudsak likvärdiga ("substantially equivalent") med innehållet i de konventioner eller artiklar som anges i bilagan.

Upplysning om var texterna till bilagekonventionerna återfinns bör fogas till regeringsprotokollet i detta ärende som *bilaga 3*.

### 2.1 Konventionens huvudsakliga innehåll

Konventionen är, med vissa närmare angivna undantag, tillämplig på varje sjögående fartyg, som för kommersiella syften används till transport av last eller passagerare eller nyttjas för något annat kommersiellt ändamål. Den är också tillämplig på sjögående bogserfartyg. Undantagna från konventionens tillämpning är segelfartyg, fiskefartyg, små fartyg samt oljeriggar och borrhullar när dessa inte nyttjas till sjöfart (artikel 1).

Enligt artikel 2 åtar sig ratificerande stat att för fartyg, som är registrerade inom dess territorium, föreskriva dels säkerhetsnormer — däri inbegripet normer för behörighet, arbetstid och bemanning — i syfte att trygga säkerheten för människoliv ombord, dels lämpliga åtgärder för social trygghet, dels villkor för sysselsättning och anordningar för livet ombord. Ratificerande stat skall vidare se till att bestämmelserna i dess lagstiftning är i huvudsak likvärdiga med de konventioner eller artiklar i konventionen som anges i bilagan till konventionen nr 147. Staten skall dessutom i de avseenden som nyss har nämnts utöva effektiv jurisdiktion eller kontroll över fartyg som är registrerade inom dess territorium. I fråga om sådana villkor för sysselsättning och anordningar för livet ombord, som inte står under statlig jurisdiktion, skall ratificerande stat övertyga sig om att överenskommelser om åtgärder för effektiv kontroll häröver träffas mellan redarna och de ombordanställdas organisationer.

Artikel 2 kräver vidare följande. Ratificerande stat skall se till att det finns lämpliga förfaranden för rekrytering av sjömän på fartyg, som är registrerade inom dess territorium, och för prövning av klagomål, som

uppstår i detta sammanhang (punkten (d) (i)). Det skall också finnas lämpliga förfaranden för prövning av sådana klagomål ombord på fartyg registrerade i ett främmande land som inom det egna landet förs fram av sjömän av dess egen nationalitet. Sådana klagomål, liksom klagomål från utländska sjömän på utländska fartyg, skall omgående rapporteras till behörig myndighet i det land där fartyget är registrerat (punkten (d) (ii)). Ratificerande stat skall också se till att sjömän, som är anställda på fartyg registrerade inom dess territorium, är på lämpligt sätt kvalificerade eller utbildade för sina arbetsuppgifter (punkten (e)). Genom inspektion eller på annat lämpligt sätt skall medlemsstat kontrollera att det egna landets fartyg uppfyller bl. a. tillämpliga ILO-konventioner (punkten (f)). Sjöförklaring skall anordnas beträffande varje allvarlig sjöolycka som berör det egna landets fartyg, särskilt sådana som har medfört personskada eller förlust av människoliv (punkten (g)).

I mån av möjlighet skall ratificerande medlemsstat informera sina medborgare om de problem som kan uppstå vid anställning på fartyg som är registrerat i en stat som inte har ratificerat konventionen. Denna skyldighet gäller till dess medlemsstaten har övertygat sig om att sådana normer tillämpas som är likvärdiga med dem som fastställs genom konventionen nr 147 (artikel 3).

Om en ratificerande medlemsstat i samband med fartygs besök i någon av dess hamnar mottar klagomål om eller får bevis för att fartyget inte uppfyller normerna i konventionen nr 147, sedan denna har trätt i kraft, kan medlemmen rapportera detta till flaggstatens regering samt vidta åtgärder för att rätta till varje förhållande ombord som uppenbart innebär risk för säkerhet eller hälsa. När sådana åtgärder vidtas skall medlemmen omedelbart underrätta flaggstatens närmaste sjöfarts-, konsulära eller diplomatiska representant och om möjligt låta sådan representant närvara. Fartyget får inte kvarhållas eller fördröjas utan skäl (artikel 4).

Konventionen är öppen för ratifikation av medlemmar som är anslutna till bl. a. 1960 års internationella konvention om säkerheten för människoliv till sjöss eller 1966 års internationella lastlinjekonvention (artikel 5).

Slutligen innehåller konventionen formella bestämmelser om ikraftträdande, uppsägning, verkan av ratifikation m. m. Konventionen träder i kraft tolv månader efter det att ratifikationer av minst tio medlemmar med en sammanlagd andel av världshandelsflottans bruttodräktighet av 25 procent har registrerats.

## 2.2 Instrument förtecknade i bilaga till konventionen

Som framgår av det föregående åtar sig ratificerande stat att i sin lagstiftning ha bestämmelser som är i huvudsak likvärdiga med innehållet i de ILO-konventioner eller särskilda artiklar i konventioner som är

angivna i bilagan. I flera fall kan en av flera konventioner i samma ämne väljas. Konventionerna i bilagan är följande.

1973 års konvention (nr 138) om minimiålder, eller 1936 års konvention (nr 58) om minimiålder för arbete till sjöss (reviderad), eller 1920 års konvention (nr 7) om minimiålder för arbete till sjöss;

1936 års konvention (nr 55) om redarens förpliktelser i fall sjöman drabbas av sjukdom, olycksfall eller döden, eller 1936 års konvention (nr 56) om sjukförsäkring för sjöman, eller 1969 års konvention (nr 130) om läkarvård och kontanta sjukförmåner;

1946 års konvention (nr 73) om läkarundersökning av sjöman;

1970 års konvention (nr 134) om förebyggande av yrkesskador (sjöfolk) (artiklarna 4 och 7);

1949 års konvention (nr 92) om besättningsbostäder (reviderad);

1946 års konvention (nr 68) om kosthåll och utspisning (för fartygsbesättningar) (artikel 5);

1936 års konvention (nr 53) om kompetens hos befäl å handelsfartyg (artiklarna 3 och 4);

1926 års konvention (nr 22) om sjömäns anställningsavtal;

1926 års konvention (nr 23) om hemsändning av sjöman;

1948 års konvention (nr 87) om föreningsfrihet och skydd för organisationsrätten;

1949 års konvention (nr 98) om organisationsrätten och den kollektiva förhandlingsrätten.

Sverige har ratificerat de flesta av dessa konventioner. Jag redogör i det följande kortfattat för ratifikationsläget m. m.

1973 års konvention (nr 138) om minimiålder har inte ratificerats av Sverige. ILO-kommittén har i yttrande över arbetsmiljöutredningens (S 1970: 35) slutbetänkande (SOU 1976: 1) Arbetsmiljölag anhållit att få återkomma till frågan om ratifikation av konventionen nr 138 när fartygsmiljöutredningen har slutfört sitt arbete. Sverige har dock ratificerat såväl 1936 års konvention (nr 58) om minimiålder för arbete till sjöss (reviderad) som 1920 års konvention (nr 7) om minimiålder för arbete till sjöss.

Sverige har ratificerat 1969 års konvention (nr 130) om läkarvård och kontanta sjukförmåner. Däremot har Sverige inte ratificerat 1936 års konventioner (nr 55) om redarens förpliktelser i fall sjöman drabbas av sjukdom, olycksfall eller döden, eller (nr 56) om sjukförsäkring för sjöman.

1946 års konvention (nr 73) om läkarundersökning av sjöman har ratificerats av Sverige. Detsamma gäller 1970 års konvention (nr 134) om förebyggande av yrkesskador (sjöfolk) och 1949 års konvention (nr 92) om besättningsbostäder (reviderad).

1946 års konvention (nr 68) om kosthåll och utspisning för fartygsbesättningar har inte ratificerats av Sverige. Det åtagande, som skulle följa av en ratifikation av konventionen nr 147, är begränsat till "till-

lämpning i huvudsak" av *artikel 5* i konventionen nr 68. Artikeln i fråga lyder:

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

2. Denna lagstiftning skall föreskriva:

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

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

Sverige har inte ratificerat *1936 års konvention (nr 53) om kompetens hos befäl å handelsfartyg*. Konventionen nr 147 kräver bestämmelser som är i huvudsak likvärdiga med *artiklarna 3 och 4* i konventionen nr 53 och att dessa bestämmelser upprätthålls. I en not i bilagan till konventionen nr 147 görs dock följande förbehåll beträffande tillämpningen:

I fall då ett strikt iakttagande av relevanta normer i 1936 års konvention om kompetens hos befäl å handelsfartyg skulle föranleda problem som vållar förfång för de system och förfaranden, som fastställts av en stat för utfärdande av behörighetshandlingar, skall principen om likvärdighet i huvudsak tillämpas så, att ingen konflikt uppkommer med de förfaranden som gäller för utfärdande av behörighetshandlingar i den staten.

Sammanfattningsvis innebär *artikel 3* att undantag från krav på behörighetsbevis för befälhavare och vakthavande fartygs- och maskinbefäl endast får förekomma i fall av force majeure. I *artikel 4* anges i vilka hänseenden särskilda, genom nationell lagstiftning fastställda minimifordringar skall uppfyllas för erhållande av behörighetsbevis (ålder, tjänstetid, examensprov). Under en tid av tre år efter vederbörande medlemsstats ratificering av konventionen får dock utan föregående examensprov utfärdas behörighetsbevis för personer med tillräcklig praktisk erfarenhet, under förutsättning att vederbörande inte har gjort sig skyldig till något allvarligare fel av teknisk innebörd.

*1926 års konvention (nr 22) om sjömäns anställningsavtal* och *1926 års konvention (nr 23) om hemsändning av sjömän* har inte ratificerats av Sverige. Den förstnämnda innehåller regler om bl. a. anställningsavtals form och innehåll, uppsägning och hävande av avtal samt avskedande och entledigande av sjöman. Konventionen nr 23 anger under vilka förutsättningar sjöman som lämnar ett fartyg har rätt att bli hemskickad. Reglerna klargör vad som avses med hemförskaffning och ger besked om vad kostnaderna för hemförskaffning omfattar och när dessa inte kan läggas på sjömannen.

*1948 års konvention (nr 87) om föreningsfrihet och skydd för organisationsrätten* och *1949 års konvention (nr 98) om organisationsrätten och den kollektiva förhandlingsrätten* har båda ratificerats av Sverige.



## 2.3 Remissyttrandena

Såsom jag har anfört i det föregående (avsnitt 1) har frågan om ratifikation av konventionen nr 147 behandlats av den svenska ILO-kommittén, som därvid har inhämtat yttranden från berörda myndigheter och organisationer.

Jag avser i det följande att först redovisa yttrandena över innehållet i konventionen nr 147 och därefter vad remissinstanserna har anfört beträffande de i bilagan förtecknade konventionerna.

### 2.3.1 Konventionen nr 147

Det stora flertalet remissinstanser har tillstyrkt att Sverige ratificerar konventionen. På ett par punkter har dock från några remissinstansers sida förekommit tveksamhet eller ifrågasatts om inte ratifikationshinder föreligger.

Flera instanser uttalar sig allmänt om det positiva värdet av konventionen.

Hit hör bl. a. *generaltullstyrelsen* som anför att konventionen nr 147 har betecknats som ett viktigt genombrott i kontrollen av undermåliga fartyg, särskilt de under bekvämlighetsflagg. Staterna får rätt att avlägga rapporter om undermåliga arbetsförhållanden ombord i fartyg som anlöper deras hamnar och att vidta åtgärder för att rätta till sådana förhållanden som är uppenbart farliga för de ombordvarandes säkerhet och hälsa. På tullverkets kustbevakning ligger det nationella ansvaret när det gäller att bekämpa till sjöss löskomna miljöfarliga ämnen, såsom oljeutsläpp till havs och i kustvatten. Tullverket skall vidare enligt lagen (1965: 719) om säkerheten på fartyg (omtryckt 1978: 109) (sjösäkerhetslagen) medverka vid tillsynen över sjösäkerheten. Tullverkets kustbevakning har sålunda ur såväl miljöskyddssynpunkt som sjösäkerhetssynpunkt anledning att hålla uppsikt över undermåliga fartyg. Konventionen nr 147 ger de svenska tillsynsmyndigheterna ökat folkrättsligt stöd att ingripa mot sådana fartyg och generaltullstyrelsen finner det därför angeläget att Sverige ratificerar konventionen.

Även *sjöfartsverket* ger uttryck för en positiv inställning till konventionen. Enligt verket representerar konventionen nr 147 en säkerhets- och social standard, som svensk sjöfart i de flesta hänseenden uppfyller väl. På några punkter föreligger emellertid ratifikationshinder. Det torde vara ett gemensamt svenskt redare- och sjöfolksintresse att svensk sjöfart inte får försämrade konkurrensförhållanden till följd av att vissa andra länders redare kan göra kostnadsbesparingar genom att eftersätta säkerheten och den sociala standarden. Sjöfartsverket anser därför, att existerande ratifikationshinder bör undanröjas så att Sverige genom ratifikation kan bidra till att konventionen träder i kraft. Eventuellt kan den nödvändiga anpassningen av vissa bestämmelser beslutas med sikte

på att ändringarna skall genomföras när konventionen träder i kraft för Sveriges vidkommande. För varje land finns enligt artikel 6, även sedan konventionen har trätt i kraft, en tidsfrist på tolv månader efter ratifikation. Denna frist kan användas för anpassning av lagstiftningen. Även gentemot sjöfartsländer som inte ratificerar konventionen torde denna kunna få positiv effekt, dels genom att den ger de ratificerande staterna stöd för ett kraftfullare agerande gentemot undermåliga utländska fartyg som anlöper konventionsstaternas hamnar, dels genom att konventionsstaternas efterlevnad av konventionen småningom kan bidra till att skapa en internationell sedvanerätt i konventionens anda.

*Svenska maskinbefälsförbundet* anser det vara av vikt att konventionen snarast kan träda i kraft. Det är förbundets uppfattning att de krav som anges i bilagekonventionerna redan i dag till största delen uppfylls inom den svenska handelsflottan och att denna därmed också har att bära de därmed förbundna kostnaderna. Ett ikraftträdande av dessa konventioner skulle innebära en utjämning av olika handelsflottors kostnader. Befintliga ratifikationshinder bör därför undanröjas. Det är förbundets åsikt att förutsättningarna för ett sådant undanröjande i dag är goda. I flertalet fall, där svenska bestämmelser skiljer sig från dem som föreskrivs i de aktuella konventionerna, torde svenska bestämmelser i praxis vara fullt likvärdiga med de föreskrivna.

I artikel 2 (d) (ii) förutsätts att det i ratificerande stat finns lämpliga förfaranden för att klagomål om anställningsförhållande på fartyg skall kunna prövas efter anmälan av sjöman. Såsom *sjöfartsverket* har påpekat i sitt yttrande kommer sådana ärenden i Sverige att behandlas på olika sätt beroende på vad klagomålet avser. Beträffande säkerheten ombord ger kungörelsen (1965: 908) med tillämpningsföreskrifter till lagen den 19 november 1965 (nr 719) om säkerheten på fartyg (ändrad senast 1976: 773) (sjösäkerhetskungörelsen) sjöfartsinspektionen möjlighet att oavsett nationalitet kontrollera fartyg i detta avseende. När det gäller andra klagomål om förhållandena på utländskt fartyg torde svensk myndighet inte ingripa i dag. Sjöfartsverket kan dock ta på sig uppgiften att företa undersökning även beträffande annat förhållande enligt konventionen än sådant som gäller säkerheten. Verket förordar därför viss författningsändring som utvidgar dess inspektionsmöjlighet. Enligt verkets uppfattning bör de klagomål som tas upp avse i första hand — förutom säkerhetsfrågor — social trygghet, villkoren för sysselsättningen och anordningar för livet ombord, dvs. frågor som omnämns i konventionen. Det kan däremot enligt verket inte vara konventionsstridigt om svensk myndighet underlåter att ta upp klagomål om att t. ex. alltför låg lön har utfästs. Sådana frågor bör liksom f. n. handhas av de fackliga organisationerna.

I samband med artikel 2 (d) (ii) tar *sjöfartsverket* också upp förbudet enligt 14 § sjömanslagen (1973: 282, ändrad senast 1976: 591) för sjö-

man på svenskt fartyg att dra tvist om anställningsförhållande inför utländsk myndighet. Handlande i strid mot detta förbud kan enligt 18 § 6 samma lag medföra att sjömannen skiljs från sin befattning ombord. Sjöfartsverket menar att förbudet att dra tvist inför utländsk myndighet, för att konventionens krav skall uppfyllas, bör inskränkas till att gälla "utländsk domstol eller exekutiv myndighet". *Befälsbemanningsutredningen* framför som sin mening att tillträde till konventionen torde kräva ändring av sjömanslagens regler varvid nämnda förbud skulle upphävas.

*ILO-kommittén* instämmer i sjöfartsverkets uppfattning att verket bör ta på sig uppgiften att utreda frågor som konventionen reglerar. Liksom verket anser kommittén att de frågor som framstår som fackliga naturligen bör lämnas utanför uppgiften. Kommittén förordar således att erforderliga författningsändringar görs.

Beträffande ifrågasatt bristande överensstämmelse mellan sjömanslagens förbud mot att bringa tvist om anställningsförhållande inför utländsk myndighet och konventionens krav anmärker *ILO-kommittén* följande. Tillträde till konventionen medför en förpliktelse för Sverige att utreda eller rapportera klagomål som framförs i Sverige. Följaktligen berörs inte uttryckligen möjligheterna för anställd på svenskt fartyg att framföra klagomål i utlandet. *ILO-kommittén* vill dock med anledning av vad som har framförts vid remissbehandlingen ta upp frågan. I motiven till sjömanslagen (prop. 1973: 40 s. 127 f) anförde föredragande departementschefen att tvister av den art förbudet omfattar bäst löses genom kontakter mellan arbetsgivare och anställd eller dennes organisation. Som ett skäl härför angavs bl. a. att kollektivavtalsregleringen hade byggts ut. Kommittén tolkar detta så att förbudet i sjömanslagen främst tar sikte på lönetvister och andra tvister av ekonomisk art. Sådana frågor regleras enligt kommitténs mening inte av den nu aktuella konventionen. Av det anförda följer att sjömanslagens förbud mot att dra tvist om anställningsförhållande inför utländsk myndighet inte utgör hinder mot att framställa klagomål enligt konventionen. Det gäller här frågor om säkerheten på fartyg, social trygghet, villkoren för sysselsättningen och anordningar för livet ombord. Kommittén anser således till skillnad från befälsbemanningsutredningen att Sverige inte behöver uppgå sitt system enligt sjömanslagen. Sjöfartsverket har såsom nyss framgått föreslagit att man skulle ändra sjömanslagen på så sätt att "utländsk myndighet" ersätts av "utländsk domstol eller exekutiv myndighet". Kommittén vill för sin del framhäva att ett eventuellt svenskt tillträde till nu aktuell konvention inte är avgörande för den behandling ett svenskt fartyg kan bli föremål för i utlandet. Om sjöman på svenskt fartyg drar tvist inför utländsk myndighet — oavsett vilken typ av myndighet — kan följden bli att fartyget kvarhålls eller att beslut motsvarande kvarstad meddelas. Över detta råder givetvis hamnstaten. Med

den syn på begreppet "tvist om anställningsförhållande" som har redovisats i det föregående menar kommittén att sjömanslagen ger erforderligt utrymme för att konventionens anda skall tillvaratas. Någon ändring av sjömanslagen på det sätt sjöfartsverket har föreslagit finner kommittén inte påkallad. Sammanfattningsvis anser ILO-kommittén att 14 och 18 §§ sjömanslagen inte utgör hinder för ratifikation.

### 2.3.2 Konventionerna i bilagan

Remissinstanserna har i sina yttranden lämnat synpunkter beträffande de konventioner som Sverige inte har ratificerat.

Vad först angår 1946 års konvention (nr 68) om kosthåll och utspisning av fartygsbesättning hänvisar sjöfartsverket till att de svenska bestämmelserna härom finns i

- 1) 3 kap. 2 och 6 §§ samt 9 kap. 5 och 8 §§ sjösäkerhetslagen;
- 2) 3 kap. 30—33 §§ sjösäkerhetskungörelsen;
- 3) sjöfartsverkets kungörelse (1970: A4) om bostäder och ekonomilokaler m. m. på fartyg;
- 4) sjöfartsverkets kungörelse (1970: A15) om dricksvatten på fartyg.

Dessutom nämner verket att livsmedelslagen (1971: 511, ändrad senast 1976: 589) och livsmedelskungörelsen (1971: 807, ändrad senast 1976: 830) även gäller för fartyg. Enligt 38 § livsmedelskungörelsen prövar livsmedelsverket fråga om godkännande av livsmedelslokal i registreringspliktigt fartyg. Enligt sjöfartsverkets uppfattning täcker de svenska bestämmelserna reglerna i artikel 5 i konventionen. I fråga om kostens sammansättning är de visserligen allmänt hållna, men konventionen synes inte fordra att de nationella föreskrifterna skall specificera vilka slags produkter som skall ingå i kosten. "Likvärdighet i huvudsak" måste anses föreligga. Till samma slutsats kommer *befälsbemanningsutredningen* och *Sveriges redareförening*.

Mer komplicerad är frågan om Sverige uppfyller kraven enligt artiklarna 3 och 4 i 1936 års konvention (nr 53) om kompetens hos befäl å handelsfartyg.

I denna fråga anför *sjöfartsverket* följande. Kraven i artikel 4 angående villkoren för tilldelning av behörighetsbevis täcks i princip av bestämmelserna i sjöbefälskungörelsen (1960: 487, omtryckt 1976: 774), förordningen (1959: 425) om sjöbefälsskolor (ändrad senast 1976: 775), kungörelsen (1960: 488) om lägre nautisk och maskinteknisk utbildning (ändrad senast 1976: 776), sjöfartsverkets kungörelse (1976: A52) om rätt att tillgodoräkna viss tjänstgöring eller skolutbildning för att erhålla behörighetsbevis som sjöbefäl samt sjöfartsverkets kungörelse (SJÖFS 1977: 15) med föreskrifter om styrd manskapspraktik och tjänstgöring som befälsassistent. Sjöfartsverket fastställer minimibesättningar för fartyg med stöd av sjösäkerhetslagen och sjösäkerhetskungörelsen. Minimialderskrav för befälhavare finns i 7 § sjöbefälskungörelsen. Krav på

minimiålder för fartygs- och maskinbefäl i allmänhet gäller genom examens- och praktikkraven, jämförda med bestämmelserna i 45 § sjömanslagen om minimiålder för fartygsarbete. För handelsfartyg, "engaged in maritime navigation", gäller enligt sjöbefälskungörelsen som villkor för befälsutövning dels avlagd examen, dels fullgjord praktik. I vissa fall får maskinbefäl undvaras på fartyg med en maskinstyrka om högst 550 effektiva hästkrafter, under förutsättning att det ombord finns anställd personal som har avlagt fartygsmekanikerexamen. Något krav på sjöpraktik gäller inte för denna examen. Enligt 34 § sjöbefälskungörelsen får sjöfartsverket medge undantag från villkoren för behörighet att vara befälhavare eller annat befäl eller för erhållande av behörighetsbevis (s. k. personlig dispens). Sådan dispens kan ges om särskilda skäl föreligger och det inte finns anledning anta annat än att det är förenligt med sjösäkerhetens krav. För dispenser som avser mer än en viss resa fordras samråd med redarnas och de ombordanställdas organisationer. Enligt sjöfartsverkets praxis medges i stor kustfart eller mer vidsträckt fart aldrig dispens från krav på att den sökande skall ha avlagt någon form av nautisk resp. maskinteknisk examen. Detta gäller även om vederbörande har god praktik. Med hänsyn till den tolkning av "substantially equivalent", som medges i fotnoten till bilagan till konventionen nr 147, anser sjöfartsverket att de svenska bestämmelserna är i huvudsak likvärdiga med artikel 4 i konventionen nr 53.

I fråga om tillämpningen av *artikel 3* anför *sjöfartsverket* att kravet på att fartygs- och maskinbefälet i fartygen skall vara behörigt givetvis är den huvudprincip som uttrycks i sjöbefälskungörelsen. I fråga om befälhavare får undantag från behörighetskraven inte göras i något fall utom vid dispens av sjöfartsverket. Beträffande det övriga fartygsbefälet samt maskinbefälet finns i 38 § sjöbefälskungörelsen en bestämmelse, som medger s. k. bristmönstring av obehörigt befäl. Har de uppställda fordringarna på behörighet hos annat befäl än befälhavaren inte blivit uppfyllda för viss befattning föreligger straffrihet om förhållandet har föranletts av att lämplig behörig person inte har kunnat erhållas i senast besökta hamn. En liknande föreskrift finns också i 10 kap. 3 § sjösäkerhetslagen. De svenska bristmönstringsbestämmelserna, som hänger samman med den bristande tillgången på behörigt sjöbefäl, ansågs år 1938 utgöra hinder mot ratifikation av konvention nr 53. Bristmönstring förekommer alltså och är inte inskränkt till endast force majeurefallen. Bemanningsskontroll utövas av sjöfartsverket genom dess sjöfartsinspektion och av mönstringsförrättarna. I sjöfartsverkets allmänna mönstringsanvisningar 1974-11-29 har uttalats att det vid påmönstring av obehörig person i bl. a. befälsbefattning måste framgå för mönstringsförrättaren dels att lämplig person med föreskriven behörighet inte kan anskaffas, dels att den tillträdande kan antas uppehålla avsedd befattning utan risk för fartygets säkerhet. Vid bristmönstring skall i sjö-

mansrullan och på sjömannens tjänstgöringsbesked antecknas: "Tills behörig kan anskaffas". Verket har också i mönstringsanvisningarna uttalat, att mönstringsförrättare skall iaktta restriktivitet i fråga om bristmönstring, särskilt beträffande kvalificerade befattningar. Vid mönstring av dels obehörigt befäl och dels behörigt befäl, som ersätter obehörigt sådant, skall mönstringsförrättare sända in anmälan till sjöfartsverket på särskilda blanketter. I förstnämnda fall anger mönstringsförrättare på blanketten vad vederbörande har för meriterande praktik, som kan motivera att han tillåts bristmönstra. Med ledning av inkomna sådana meddelanden tar sjöfartsverket i en del fall kontakt med vederbörande rederi och påtalar att förekommande behörighetsbrister måste anses oacceptabla. Det är enligt sjöfartsverkets uppfattning tveksamt, om den förekommande myndighetskontrollen över bristmönstring i svenska fartyg kan anses vara "substantially equivalent" till det innehav av behörighetsbevis, som förutsätts i artikel 3 i konventionen. På mönstring av obehörigt befäl torde emellertid förekomma i många länders handelsflottor. Med beaktande av bristmönstringsproblemet internationella natur och av att andra ratificerande stater torde ha samma problem, torde Sverige med tvekan kunna hävda att dess bestämmelser är "substantially equivalent" med bestämmelserna i artikel 3. Det skulle dock enligt sjöfartsverkets uppfattning vara önskvärt att uppnå bättre överensstämmelse mellan de svenska reglerna och konventionen nr 53.

*Befälsbemanningsutredningen* är mer tveksam beträffande Sveriges tillämpning av konventionsbestämmelserna i fråga och anför bl. a. att bristmönstringssystemet har kommit till vidsträckt och stadigvarande användning på grund av bristen på behörigt sjöbefäl, främst fartygsbefäl i lägre befattningar och maskinbefäl. Utredningen överväger olika sätt att avskaffa bristmönstringssystemet.

*Sveriges redareförening* uttalar — med instämmande av *SAF* — i fråga om konventionen nr 53 att termen "substantially equivalent" inte kan användas med tanke på svenska förhållanden, eftersom bristmönstringen strider mot konventionens innehåll och mening. Föreningen motsätter sig därför att Sverige ratificerar konvention nr 147. *Svenska maskinbefälsförbundet* förespråkar att en utbildningssatsning görs och tillstyrker att konventionen nr 147 ratificeras. *Svenska sjöfolksförbundet* ansluter sig till sjöfartsverkets ståndpunkt och menar att konventionen nr 147 bör ratificeras.

Efter att ha tagit del av övriga remissinstansers yttranden har *ILO-kommittén* uttalat att Sverige alltjämt inte uppfyller alla fordringarna i konventionen nr 53 och att hinder mot ratifikation av denna kvarstår trots att det på sin tid allvarligaste ratifikationshindret har avlägsnats (prop. 1938: 239). För en anslutning till konventionen nr 147 krävs dock inte mer än att svenska bestämmelser är i huvudsak likvärdiga ("sub-

stantially equivalent”) med de konventioner som anges i bilagan och att dessa bestämmelser upprätthålls. Konventionens uppbyggnad medger således att nationella bestämmelser och dessas tillämpning kan avvika från den internationella normen utan att betraktas som brott häremot. Utgångspunkten måste dock vara att den allmänna målsättningen i åberopad konvention skall respekteras. När det gäller konventionen nr 53 syftar den till att ställa upp minimifordringar på yrkeskompetens hos befälhavare och vakthavande fartygs- och maskinbefäl på handelsfartyg för att säkerheten skall upprätthållas på ett betryggande sätt. Konventionens huvudsakliga fordringar måste anses väl tillgodosedda av gällande svensk lagstiftning. Det svenska bristmönstringssystemet skulle formellt kunna anses strida mot konventionens syfte. Emellertid har systemet inte haft någon menlig inverkan på sjösäkerheten. Frånvaron av behörighet är ofta att hänföra till den rent formella sidan, eftersom vederbörande bristmönstrade befattningshavare av ansvarig mönstringsförrättare bedömts ha de kvalifikationer som krävs för befattningen. Systemet förutsätter en noggrann myndighetskontroll. Sådan utövas i första hand av mönstringsförrättaren ute på fältet. Den övergripande tillsynen sker hos sjöfartsverket som för detta ändamål har inrättat kontroller och som styr utvecklingen genom detaljerade anvisningar. Den bristmönstrades faktiska förmåga att klara arbetsuppgifterna behöver normalt inte sättas i fråga. När bristmönstrat befäl fullgör vakt- eller jourtjänstgöring, ökas det övergripande tillsynsansvar som under alla förhållanden åligger befälhavare och maskinchef så att betryggande sjösäkerhet upprätthålls på normalt sätt. Mot den angivna bakgrunden anser ILO-kommittén att bristmönstringen inte utgör hinder för Sverige att ansluta sig till konventionen nr 147.

*Sjöfartsverket* har granskat gällande svenska bestämmelsers överensstämmelse med *1926 års konventioner (nr 22) om sjömäns anställningsavtal* och *(nr 23) om hemsändning av sjömän*. Verket konstaterar därvid beträffande konventionen nr 22 att vissa ratifikationshinder kvarstår men att huvudsaklig överensstämmelse råder mellan de svenska bestämmelserna och konventionen. Beträffande konventionen nr 23 konstaterar sjöfartsverket likaledes huvudsaklig överensstämmelse mellan de svenska och de internationella bestämmelserna. Verket fäster dock ILO-kommitténs uppmärksamhet på reglerna i bl. a. förordningen (1976: 785) med instruktion om handläggning av sjöfartsärenden vid utrikesrepresentationen och föreslår, att det får ankomma på utrikesdepartementet eller dess understödsnämnd att bedöma om reglerna är likvärdiga med konventionsbestämmelserna. *Utrikesdepartementets konsulära enhet* har härtil anfört att sjöfartsverket har indelat sjömän i två kategorier, nämligen ”sjömän som är svenska medborgare” och ”utländska sjömän”. Sjöfartsverket tyder bestämmelserna så att sjöman som är svensk med-

borgare alltid har möjlighet att av utlandsmyndighet erhålla bistånd för resa till Sverige medan denna möjlighet inte föreligger beträffande utländsk sjöman. Utrikesdepartementets föreskrifter härvidlag, AFUR-S 17 § vilken innefattar 15—16 §§ IFUR-S, gör följande uppdelning: sjöman som är svensk medborgare och inskriven i sjömansregistret, utländsk sjöman som är flykting eller statslös person och bosatt i Sverige samt utländsk sjöman som inte är flykting eller statslös men bosatt i Sverige. Nämda kategorier sjömän kan jämlikt AFUR-S 17 § erhålla bistånd för resa till Sverige. Utländsk sjöman, som inte är flykting eller statslös person och som skilts från svenskt fartyg i annat land än sitt hemland och därefter har råkat i nöd, kan genom utlandsmyndighet efter bemyndigande av utrikesdepartementet erhålla ekonomiskt bistånd om det finns synnerliga skäl till detta. Det förutsätts dock att statsverket eller arbetsgivaren inte är skyldig att svara för sjömannens underhåll samt att bistånd inte har kunnat erhållas från utlandsmyndighet för sjömannens hemland, från lokala myndigheter eller på annat sätt. Bistånd som här avses bör enligt föreskrifterna lämnas endast i undantagsfall, då det med hänsyn till särskilda omständigheter, t. ex. långvarig tjänstgöring på svenska fartyg, avsaknad av lokal diplomatisk eller konsulär representant för sjömannens hemland eller av rent humanitära skäl skulle framstå såsom uppenbart obilligt att inte bistå sjömannen. Med sådant bistånd avses inte ekonomiskt bistånd för resa till vederbörandes hemland, utan en i undantagsfall tillfällig hjälp av rent humanitära skäl.

*ILO-kommittén* kan inte finna att sjöfartsverkets eller utrikesdepartementets påpekanden påverkar bedömningen av möjligheterna att ratificera konventionen nr 147.

Sammanfattningsvis finner *ILO-kommittén* att Sverige i huvudsak tillämpar de konventioner som räknas upp i bilagan till konventionen nr 147.

### 3 Rekommendationen om förbättring av normer i handelsfartyg

Rekommendationen (nr 155) om förbättring av normer i handelsfartyg har ungefär samma uppbyggnad som konventionen nr 147. I själva instrumentet finns rekommendationer om vilka lagstiftningsåtgärder medlemsstaterna bör vidta. En av rekommendationerna innebär att lagstiftningen skall innehålla bestämmelser som är minst likvärdiga med bestämmelserna i de instrument som finns i en bilaga till rekommendationen nr 155.

Uppllysning om var texterna till bilageinstrumenten återfinns bör fogas till regeringsprotokollet i detta ärende som *bilaga 4*.



### 3.1 Rekommendationens huvudsakliga innehåll

Rekommendationen har i *punkt 1* samma tillämpningsområde som konventionen nr 147 (jfr avsnitt 2.1).

I *punkt 2* anges att medlemsstaterna bör se till att bestämmelserna i den lagstiftning som föreskrivs i artikel 2 (a) i konventionen nr 147 är minst likvärdiga med de konventioner som är förtecknade i bilagan till denna konvention. Medlemsstat bör också kontrollera att sådan likvärdighet föreligger i fråga om bestämmelser som reglerar villkoren för sysselsättning och anordningar för livet ombord.

Dessutom bör enligt *punkt 3* åtgärder vidtas — om så erfordras stegvis — för att lagstiftning eller kollektivavtal skall innehålla bestämmelser som är minst likvärdiga med bestämmelserna i de instrument som är förtecknade i bilagan till rekommendationen nr 155.

Slutligen ges i *punkt 4* rekommendationer till medlemsstaterna att vid tillämpningen av konventionen nr 147 och rekommendationen nr 155 beakta varje revision av de instrument som finns förtecknade i bilagorna.

### 3.2 Instrument förtecknade i bilaga till rekommendationen

Följande instrument är upptagna i bilagan till rekommendationen nr 155.

1936 års konvention (nr 53) om kompetens hos befäl å handelsfartyg;

1946 års konvention (nr 68) om kosthåll och utspisning (för fartygsbesättningar);

1970 års konvention (nr 133) om besättningsbostäder (tilläggsbestämmelser);

1970 års konvention (nr 134) om förebyggande av yrkesskador (sjöfolk);

1971 års konvention (nr 135) om arbetstagarnas representanter;

1949 års konvention (nr 91) om semester med bibehållen hyra (reviderad), eller 1976 års konvention (nr 146) om semester för sjöfolk;

1946 års konvention (nr 70) om social trygghet för sjömän;

1970 års rekommendation (nr 137) om yrkesutbildning av sjöfolk;

IMCO/ILO Document for Guidance, 1975.

Rekommendationsbilagan upptar delvis samma instrument som konventionsbilagan, dock med den skillnaden att i rekommendationen hänvisas till hela instrument, medan konventionen i vissa fall enbart hänvisar till någon eller några artiklar. Detta gäller *konventionerna nr 53, 68 och 134*. Av dessa har Sverige ratificerat nr 134. De båda övriga konventionerna har berörts i det föregående.

*1970 års konvention (nr 133) om besättningsbostäder* (tilläggsbestämmelser) ratificerades av Sverige 1972 men har ännu inte trätt i kraft.

Sverige har även ratificerat *1971 års konvention (nr 135) om arbetstagarernas representanter*.

*1949 års konvention (nr 91) om semester med bibehållen hyra* (reviderad) har inte ratificerats av Sverige. Däremot har riksdagen den 15 februari 1978 godkänt *1976 års konvention (nr 146) om semester för sjöfolk* (prop. 1977/78: 51, AU 1977/78: 26, rskr 1977/78: 133) och regeringen har den 2 mars 1978 beslutat att ratificera den.

*1946 års konvention (nr 70) om social trygghet för sjömän* har inte ratificerats av Sverige. Den 1 januari 1978 hade den ratificerats av sju länder (Algeriet, Frankrike, Nederländerna, Peru, Polen, Spanien och Storbritannien). Den har dock inte trätt i kraft ännu.

Konventionen nr 70 avser i första hand att tillförsäkra sjömän, som bor och vistas i fartygets hemland, samma förmåner som lagstiftningen erbjuder industriarbetare i fråga om sjukvård och kontantunderstöd vid arbetsoförmåga, arbetslöshet och hög ålder. Vissa av förmånerna skall vara tillförsäkrade sjömännens även om de inte gäller för industriarbetare. Vidare ges i konventionen föreskrifter om att sjömännens anhöriga skall vara tillförsäkrade vissa förmåner. Utöver dessa socialförsäkringsförmåner av allmän natur avser konventionen att tillförsäkra sjömännens särskilda förmåner, då de till följd av skada eller sjukdom kvarlämnas utomlands. I sådant fall skall sjömannen vara berättigad till sjukvård, kost och logi samt hemsändning och full hyra under minst 12 veckors tid.

*1970 års rekommendation (nr 137) om yrkesutbildning av sjöfolk* har underställts riksdagens prövning i prop. 1971: 158. I denna konstaterade föredragande departementschefen att rekommendationen i stort stämmer överens med de principer efter vilka sjöpersonalutbildningen bedrivs i Sverige.

*IMCO/ILO Document for Guidance, 1975*, är en kortfattad handbok avsedd att tillämpas vid utbildning av sjöfolk. Den har utarbetats gemensamt av den Mellanstatliga rådgivande sjöfartsorganisationen (IMCO) och ILO och innehåller råd som, utan att vara bindande för någon stat, är avsedda att vara till praktisk hjälp när nationella planer och fordringar för säkerhetsutbildning upprättas, ändras eller utvecklas.

### 3.3 Remissyttrandena

Enligt *ILO-kommittén* är *rekommendationen nr 155* till stor del så utformad att dess tillämpning utgör ett steg på vägen mot en tillämpning av konventionen nr 147. I vissa fall är dock de rekommenderade normerna mer avancerade än motsvarande konventionsnormer. *ILO-kommittén* ansluter sig till rekommendationens syften och vill för deras förverkligande föreslå, dels att möjligheterna att ratificera konventionen (nr 70) om social trygghet för sjömän tas upp till förnyad prövning, dels att rekommendationen av regeringen överlämnas till fartygsmiljöutred-

ningen och andra berörda utredningar för beaktande i deras fortsatta arbete.

Beträffande rekommendationen nr 155 och de i bilagan till denna omnämnda instrumenten anför *riksförsäkringsverket* att medlemmarna enligt rekommendationens punkt 2 bör se till att bestämmelserna i den lagstiftning som föreskrivs i artikel 2 (a) i 1976 års konvention nr 147 om miniminormer i handelsfartyg är minst likvärdiga med de konventioner eller artiklar i konventioner som förtecknas i bilagan till nämnda konvention. Den bestämmelse i konventionen som berör verkets ämbetsområde är nämnda artikel 2 (a). Den föreskriver bl. a. att varje medlem som ratificerar konventionen skall åta sig att genom lagstiftning för fartyg, som är registrerade inom dess territorium, föreskriva lämpliga åtgärder för social trygghet. Av de i bilagan till konventionen förtecknade konventionerna har bl. a. 1969 års konvention (nr 130) om läkarvård och kontanta sjukförmåner ratificerats av Sverige. Enligt riks-försäkringsverkets mening uppfyller den svenska socialförsäkringslagstiftningen de normer som har fastställts i konventionen nr 147 och hinder synes därför inte föreligga att anta rekommendationen i fråga.

Yttrandena över *konventionerna nr 53 och 68* har redovisats under avsnitt 2.3.2.

*Befälsbemanningsutredningen* erinrar om att *rekommendationen (nr 137) om yrkesutbildning av sjöfolk* har ingått i det material som har legat till grund för arbetet i den av SÖ tillsatta Utredningen sjöpersonalens utbildning (UTSJÖ). Dess förslag bearbetas f. n. inom utbildningsdepartementet och SÖ. Befälsbemanningsutredningen har att ta särskild ställning till vilka utbildningskrav som skall ställas upp för att nybörjare skall få tillträda befattning till sjöss. Därvid iakttas artikel 15 i rekommendationen. I övrigt torde svensk sjömans- och sjöbefälsutbildning uppfylla rekommendationen, men det bör observeras att teoretisk utbildning inte är obligatorisk för manskap i någon befattning. *Document for Guidance, 1975*, torde få läggas till grund för utformningen av kursplanerna i den nya sjöbefälsutbildningen.

*Sveriges redareförening* påpekar beträffande nämnda *Document for Guidance, 1975*, att detta inte har remissbehandlats eller godtagits av Sverige. SÖ förklarar dock i sitt yttrande att dokumentet i tillämpliga delar beaktas vid översynen av läroplaner.

Sammanfattningsvis menar *ILO-kommittén* att yttrandena över konventionerna i bilagan till rekommendationen nr 155 tyder på god, om än inte fullständig, tillämpning av de behandlade instrumenten.

#### 4 Föredraganden

Internationella arbetskonferensen, som är den internationella arbetsorganisationens (ILO) beslutande församling, har — vid sidan av de år-

liga allmänna sammanträdena — mer eller mindre regelbundet sammanträtt för att behandla frågor rörande sjöfolkets arbetsförhållanden. Arbetskonferensens sextioandra sammanträde var samtidigt den nionde sjöfartskonferensen. Vid konferensen antogs sex instrument av sådan beskaffenhet att de skall underställas riksdagen, nämligen

1. konvention (nr 146) om semester för sjöfolk,
2. rekommendation (nr 153) om skydd för unga sjömän,
3. konvention (nr 145) om kontinuitet i sysselsättningen för sjöfolk,
4. rekommendation (nr 154) i samma ämne,
5. konvention (nr 147) om miniminormer i handelsfartyg,
6. rekommendation (nr 155) om förbättring av normer i handelsfartyg.

De fyra förstnämnda instrumenten har redan behandlats av riksdagen (prop. 1977/78: 51, AU 1977/78: 26, rskr 1977/78: 133). I det följande kommer jag därför endast att uppehålla mig vid konventionen nr 147 och rekommendationen nr 155.

Båda dessa instrument har fått en speciell utformning. Det huvudsakliga materiella innehållet utgörs av ett åtagande resp. en rekommendation att tillämpa vissa tidigare antagna ILO-instrument. Dessa finns uppräknade i bilagor till konventionen nr 147 och rekommendationen nr 155.

De båda instrumenten har remissbehandlats av ILO-kommittén, som har inhämtat yttranden från berörda myndigheter och organisationer. Remissinstanserna har i allmänhet uttalat sig positivt om instrumenten och förordat att konventionen nr 147 godkänns.

*Konventionen nr 147* kommer genom sin konstruktion att ange miniminormer i många olika avseenden, bl. a. i fråga om sjukförmåner, besättningsbostäder, kompetens hos befäl, anställningsavtal, föreningsfrihet och skydd för organisationsrätten. Genom sitt breda tillämpningsområde framstår den som ett speciellt viktigt instrument i strävandena att motverka förekomsten av undermåliga fartyg, i synnerhet sådana som är registrerade under bekvämlighetsflagg. För ett land som Sverige, som länge i olika internationella sammanhang har arbetat för att främja säkerheten till sjöss och förbättra förhållandena för de ombordanställda, framstår det därför som angeläget att konventionen nr 147 får en så bred anslutning som möjligt. En given utgångspunkt måste vara att Sverige skall godkänna konventionen. Om ratifikationshinder föreligger bör övervägas hur dessa skall undanröjas.

Eftersom konventionens materiella innehåll huvudsakligen återfinns i bilagekonventionerna finner jag det naturligt att först granska hur svenska bestämmelser förhåller sig till dessa. Av de i bilagan uppräknade instrumenten har Sverige ratificerat 1936 års konvention (nr 58) om minimiålder för arbete till sjöss (reviderad), 1920 års konvention (nr 7) i samma ämne, 1969 års konvention (nr 130) om läkarvård och kon-

tanta sjukförmåner, 1946 års konvention (nr 73) om läkarundersökning av sjömän, 1970 års konvention (nr 134) om förebyggande av yrkesskador (sjöfolk), 1949 års konvention (nr 92) om besättningsbostäder (revi-derad), 1948 års konvention (nr 87) om föreningsfrihet och skydd för organisationsrätten samt 1949 års konvention (nr 98) om organisationsrätten och den kollektiva förhandlingsrätten. Genom lagstiftning och på annat sätt har de krav som dessa konventioner ställer uppfyllts.

För att Sverige — med hänsyn till bilagekonventionerna — skall kunna ansluta sig till konventionen nr 147 krävs i svensk lagstiftning bestämmelser som är i huvudsak likvärdiga ("substantially equivalent") med reglerna i artikel 5 i 1946 års konvention (nr 68) om kosthåll och utspisning (för fartygsbesättningar), artiklarna 3 och 4 i 1936 års konvention (nr 53) om kompetens hos befäl å handelsfartyg samt 1926 års konventioner (nr 22) om sjömäns anställningsavtal och (nr 23) om hem-sändning av sjömän.

Enligt sjöfartsverkets uppfattning täcker de svenska bestämmelserna reglerna i artikel 5 i konventionen nr 68. I fråga om kostens samman-sättning är de enligt verket visserligen allmänt hållna, men konventio-nen synes inte fordra att de nationella föreskrifterna skall specificera vilka slags produkter som skall ingå i kosten. "Likvärdighet i huvudsak" måste anses föreligga enligt verket. Till samma slutsats har även befäls-bemanningsutredningen (K 1970: 29) och Sveriges redareförening kom-mit. För egen del instämmer jag i denna uppfattning.

Under ILO-kommitténs remissbehandling har olika meningar uttalats i frågan huruvida Sverige uppfyller kraven enligt artiklarna 3 och 4 i 1936 års konvention (nr 53) om kompetens hos befäl å handelsfartyg. Sålunda anser både sjöfartsverket och befälsbemanningsutredningen det tveksamt om Sverige uppfyller fordringarna. Sveriges redareför-ening anser att det svenska bristmönstringssystemet strider mot konven-tionens innehåll och mening. I ILO-kommitténs yttrande konstateras att det för anslutning till konventionen nr 147 krävs att svenska be-stämmelser är i huvudsak likvärdiga ("substantially equivalent") med de konventioner som anges i bilagan och att dessa bestämmelser upp-rätthålls. Konventionens uppbyggnad medger således att nationella be-stämmelser och dessas tillämpning kan avvika från den internationella normen utan att betraktas som brott häremot. Den allmänna målsätt-ningen i åberopad konvention skall dock respekteras. Det svenska brist-mönstringssystemet skulle enligt kommittén formellt kunna anses strida mot konventionens syfte. Frånvaron av behörighet är ofta att hänföra till den rent formella sidan och systemet har inte haft någon menlig inverkan på sjösäkerheten. En noggrann myndighetskontroll utövas i första hand av mönstringsförretaren ute på fältet. Den övergripande tillsynen sker hos sjöfartsverket. Den bristmönstrades faktiska förmåga att klara arbetsuppgifterna behöver normalt inte sättas i fråga. ILO-

kommittén anser därför att bristmönstringen inte utgör hinder för Sverige att ansluta sig till konvention nr 147.

För egen del ansluter jag mig till den bedömning ILO-kommittén har gjort.

De svenska bestämmelsernas överensstämmelse med 1926 års båda konventioner har granskats av sjöfartsverket. Verket konstaterar beträffande konventionen nr 22 att vissa ratifikationshinder kvarstår men att huvudsaklig överensstämmelse råder mellan de svenska bestämmelserna och konventionen. Beträffande konventionen nr 23 konstaterar sjöfartsverket likaledes huvudsaklig överensstämmelse mellan de svenska och de internationella bestämmelserna. Med hänsyn härtill och till vissa kompletterande upplysningar som har lämnats av utrikesdepartementets konsulära enhet finner jag att hänvisningen till 1926 års konventioner inte utgör hinder för ratifikation av konventionen nr 147.

Sedan det sålunda kunnat konstateras att konventionerna i bilagan inte lägger hinder i vägen för ett godkännande återstår att överväga innehållet i konventionen nr 147. Denna är enligt artikel 5 öppen för ratifikation av medlemmar, som är anslutna till någon av vissa uppräknade konventioner, bl. a. 1960 års internationella konvention om säkerheten för människoliv till sjöss och 1966 års internationella lastlinjekonvention. Sverige har ratificerat båda dessa konventioner. Vid remissbehandlingen har pekats på att det i svensk lagstiftning inte finns sådana regler för klagomål om anställningsförhållande på fartyg som avses i artikel 2 (d) (ii). Sjöfartsverket har förklarat sig kunna ta på sig sådana undersökningar som konventionen kräver. För detta ändamål behövs vissa författningsändringar. Jag ber att få återkomma till denna fråga i annat sammanhang.

I samband med artikel 2 (d) (ii) har några remissinstanser tagit upp frågan om 14 och 18 §§ sjömanslagen (1973: 282, ändrad senast 1976: 591) är förenliga med konventionens krav. I 14 § sjömanslagen förbjuds sjöman på svenskt fartyg att dra tvist om anställningsförhållande inför utländsk myndighet. Handlande i strid mot detta förbud kan enligt 18 § 6 samma lag medföra att sjömannen skiljs från sin befattning ombord. Både sjöfartsverket och befälsbemanningsutredningen menar att det blir nödvändigt med ändringar i sjömanslagen för att konventionens krav skall uppfyllas.

ILO-kommittén redovisar i denna fråga en annan inställning än sjöfartsverket och befälsbemanningsutredningen. Kommittén anger att tillträde till konventionen medför en förpliktelse för Sverige att utreda eller rapportera klagomål som framförs i Sverige. Följaktligen berörs inte uttryckligen möjligheterna för anställd på svenskt fartyg att framföra klagomål i utlandet. Kommittén tolkar förbudet i sjömanslagen så att det främst tar sikte på lönetvister och andra tvister av ekonomisk art. Sådana frågor regleras emellertid inte av den nu aktuella konventionen.

Kommittén anser således att Sverige inte behöver ge upp sitt system enligt sjömanslagen. Kommittén menar också att sjömanslagen ger erforderligt utrymme för att konventionens anda skall tillvaratas och att någon ändring av sjömanslagen inte är påkallad. Sammanfattningsvis anser ILO-kommittén att 14 och 18 §§ sjömanslagen inte utgör hinder för ratifikation.

För egen del instämmer jag i ILO-kommitténs uppfattning att bestämmelserna i sjömanslagen inte utgör ratifikationshinder. Mot bakgrund av det anförda föreslår jag att Sverige ansluter sig till konventionen nr 147.

Enligt min mening blir konventionen, när den träder i kraft, ett värdefullt medel i kampen mot undermåliga fartyg. Det kan nämnas i detta sammanhang att sjöfartsmyndigheterna i Nordsjöregionen, bl. a. Sverige, den 2 mars 1978 har undertecknat en överenskommelse om gemensamma riktlinjer för och samarbete i övrigt i fråga om kontroll av fartyg i regionens hamnar. Överenskommelsen bygger på bestämmelserna i konventionen nr 147 och tar sikte på normerna i vissa av bilagkonventionerna. Den träder i kraft den 1 juli 1978 men kan bli helt effektiv först sedan konventionen nr 147 har ratificerats av alla Nordsjöstaterna och har trätt i kraft.

I fråga om *rekommendationen nr 155* utmynnar ILO-kommitténs yttrande i ett förslag att texten till rekommendationen överlämnas till fartygsmiljöutredningen (K 1973: 04) och andra utredningar för beaktande i deras fortsatta arbete. Jag ansluter mig till förslaget att rekommendationstexten överlämnas till fartygsmiljöutredningen och förordar dessutom att den överlämnas till sjöfartsverket för beaktande vid verkets författningsarbete.

## 5 Hemställan

Med hänvisning till vad jag nu har anfört hemställer jag att regeringen

*dels* föreslår riksdagen att godkänna konventionen (nr 147) om miniminormer i handelsfartyg,

*dels* lämnar riksdagen tillfälle att avge yttrande över vad jag har anfört om rekommendationen (nr 155) om förbättring av normer i handelsfartyg.

## 6 Beslut

Regeringen ansluter sig till föredragandens överväganden och beslutar att genom proposition förelägga riksdagen vad föredraganden har anfört för den åtgärd eller det ändamål som föredraganden har hemställt om.

(Översättning)

**Convention (No. 147) Concerning Minimum Standards in Merchant Ships**

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 Sixty-second Session on 13 October 1976, and

Recalling the provisions of the Seafarer's Engagement (Foreign Vessels) Recommendation, 1958, and of the Social Conditions and Safety (Seafarers) Recommendation, 1958, and

Having decided upon the adoption of certain proposals with regard to substandard vessels, particularly those registered under flags of convenience, 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,

adopts this twenty-ninth day of October of the year one thousand nine hundred and seventy-six the following Convention, which may be cited as the Merchant Shipping (Minimum Standards) Convention, 1976:

*Article 1*

1. Except as otherwise provided in this Article, 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.

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 sea-going tugs.

4. This Convention does not apply to—

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

**Konvention (nr 147) om miniminormer i handelsfartyg**

Internationella arbetsorganisationens allmänna konferens,

som av styrelsen för internationella arbetsbyrån sammankallats till Genève och där samlats den 13 oktober 1976 till sitt sextioandra sammanträde,

som hänvisar till bestämmelserna i 1958 års rekommendation om anställning på utländska fartyg och 1958 års rekommendation om sociala villkor och säkerhet för sjöfolk,

som beslutat anta vissa förslag avseende undermåliga fartyg, i synnerhet sådana som är registrerade under bekvämlighetsflagg, en fråga som utgör den femte punkten på sammanträdet dagordning,

och som beslutat att dessa förslag skall ta formen av en internationell konvention,

antar denna den tjugonionde dagen i oktober månad år nittonhundrasjuttiosex följande konvention, som kan benämnas 1976 års konvention om handelsfartyg (miniminormer):

*Artikel 1*

1. Om inte annorlunda föreskrivs i denna artikel, är denna konvention tillämplig på varje sjögående fartyg, vare sig det är offentligt eller privat ägt, som för kommersiella syften används till transport av last eller passagerare eller nyttjas för något annat kommersiellt ändamål.

2. Den nationella lagstiftningen skall bestämma när fartyg skall betraktas som sjögående fartyg i denna konventions mening.

3. Denna konvention är tillämplig på sjögående bogserfartyg.

4. Denna konvention är inte tillämplig på:

(a) fartyg som huvudsakligen framdrivs med segel, oavsett om de är utrustade med hjälpmaskineri eller inte;



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

(c) small vessels and vessels such as oil rigs and drilling platforms when not engaged in navigation, the decision as to which vessels are covered by this subparagraph to be taken by the competent authority in each country in consultation with the most representative organisations of shipowners and seafarers.

5. Nothing in this Convention shall be deemed to extend the scope of the Conventions referred to in the Appendix to this Convention or of the provisions contained therein.

#### Article 2

Each Member which ratifies this Convention undertakes—

(a) to have laws or regulations laying down, for ships registered in its territory—

(i) safety standards, including standards of competency, hours of work and manning, so as to ensure the safety of life on board ship;

(ii) appropriate social security measures; and

(iii) shipboard conditions of employment and shipboard living arrangements, in so far as these, in the opinion of the Member, are not covered by collective agreements or laid down by competent courts in a manner equally binding on the shipowners and seafarers concerned; and to satisfy itself that the provisions of such laws and regulations are substantially equivalent to the Conventions or Articles of Conventions referred to in the Appendix to this Convention, in so far as the Member is not otherwise bound to give effect to the Conventions in question;

(b) to exercise effective jurisdiction or control over ships which are registered in its territory in respect of—

(i) safety standards, including standards of competency, hours of work and manning, prescribed by national laws or regulations;

(ii) social security measures prescribed by national laws or regulations;

(iii) shipboard conditions of employment and shipboard living arrangements

(b) fartyg som nyttjas till fiske eller till valfångst eller till liknande verksamhet;

(c) små fartyg och fartyg sådana som oljeriggjar och borrplattformar när dessa inte nyttjas till sjöfart; beslut om vilka fartyg som skall avses i detta delmoment skall fattas av behörig myndighet i varje land i samråd med de mest representativa redare- och sjöfolksorganisationerna.

5. Intet i denna konvention skall anses vidga tillämpningsområdet för de konventioner som förtecknas i bilagan till denna konvention eller för bestämmelserna i dessa.

#### Artikel 2

Varje medlem som ratificerar denna konvention åtar sig:

(a) att genom lagstiftning för fartyg, som är registrerade inom dess territorium, föreskriva:

(i) säkerhetsnormer, däri inbegripet normer för behörighet, arbetstid och bemanning, i syfte att trygga säkerheten för människoliv ombord;

(ii) lämpliga åtgärder för social trygghet;

(iii) villkor för sysselsättning och anordningar för livet ombord, i den mån de inte enligt medlemmens åsikter regleras genom kollektivavtal eller är bestämda av behörig domstol på ett för berörda redare och ombordanställda lika bindande sätt;

samt att tillse att bestämmelserna i en sådan lagstiftning är i huvudsak likvärdiga med de konventioner eller artiklar i konventioner som anges i bilagan till denna konvention, i den mån medlemmen inte på annat sätt är förpliktad att tillämpa ifrågavarande konventioner;

(b) att utöva effektiv jurisdiktion eller kontroll över fartyg som är registrerade inom dess territorium, med avseende på:

(i) säkerhetsnormer, däri inbegripet normer för behörighet, arbetstid och bemanning, som föreskrivs genom nationell lagstiftning;

(ii) åtgärder för social trygghet som föreskrivs genom nationell lagstiftning;

(iii) villkor för sysselsättning och anordningar för livet ombord vilka är förc-

prescribed by national laws or regulations, or laid down by competent courts in a manner equally binding on the shipowners and seafarers concerned;

(c) to satisfy itself that measures for the effective control of other shipboard conditions of employment and living arrangements, where it has no effective jurisdiction, are agreed between shipowners or their organisations and seafarers' organisations constituted in accordance with the substantive provisions of the Freedom of Association and Protection of the Right to Organise Convention, 1948, and the Right to Organise and Collective Bargaining Convention, 1949;

(d) to ensure that—

(i) adequate procedures—subject to over-all supervision by the competent authority, after tripartite consultation amongst that authority and the representative organisations of shipowners and seafarers where appropriate—exist for the engagement of seafarers on ships registered in its territory and for the investigation of complaints arising in that connection;

(ii) adequate procedures—subject to over-all supervision by the competent authority, after tripartite consultation amongst that authority and the representative organisations of shipowners and seafarers where appropriate—exist for the investigation of any complaint made in connection with and, if possible, at the time of the engagement in its territory of seafarers of its own nationality on ships registered in a foreign country, and that such complaint as well as any complaint made in connection with and, if possible, at the time of the engagement in its territory of foreign seafarers on ships registered in a foreign country, is promptly reported by its competent authority to the competent authority of the country in which the ship is registered, with a copy to the Director-General of the International Labour Office;

(e) to ensure that seafarers employed on ships registered in its territory are properly qualified or trained for the duties for which they are engaged, due regard being

skrivna genom nationell lagstiftning eller bestämda genom behöriga domstolar på ett för berörda redare och ombordanställda lika bindande sätt;

(c) att, om medlemmen inte utövar effektiv jurisdiktion, övertyga sig om att överenskommelser om åtgärder för effektiv kontroll över andra villkor för sysselsättning och anordningar för livet ombord träffas mellan redarna eller deras organisationer och ombordanställdas organisationer, bildade i enlighet med de grundläggande bestämmelserna i 1948 års konvention om föreningsfrihet och skydd för organisationsrätten samt 1949 års konvention om organisationsrätten och den kollektiva förhandlingsrätten;

(d) att tillse att

(i) det existerar lämpliga förfaranden — underkastade en allmän övervakning av behörig myndighet, då så är lämpligt efter trepartsöverläggningar mellan denna myndighet och representativa redare- och sjöfolksorganisationer — beträffande rekrytering av sjömän på fartyg som är registrerade inom dess territorium och beträffande prövning av klagomål som uppstår i detta sammanhang;

(ii) det existerar lämpliga förfaranden — underkastade en allmän övervakning av behörig myndighet, då så är lämpligt efter trepartsöverläggningar mellan denna myndighet och representativa redare- och sjöfolksorganisationer — för prövning av varje klagomål som framförs i samband med och om möjligt vid tidpunkten för anställandet inom dess territorium av sjömän av dess egen nationalitet på fartyg registrerade i ett främmande land och att sådana klagomål liksom varje klagomål som framförs i samband med och om möjligt vid tidpunkten för anställandet inom dess territorium av utländska sjömän på fartyg registrerade i ett främmande land, omgående rapporteras av dess behöriga myndighet till behörig myndighet i det land där fartyget är registrerat, med kopia till internationella arbetsbyråns generaldirektör;

(e) att tillse att sjömän anställda på fartyg registrerade inom dess territorium är på lämpligt sätt kvalificerade eller utbildade för de uppgifter för vilka de anställs med be-

had to the Vocational Training (Seafarers) Recommendation, 1970;

(f) to verify by inspection or other appropriate means that ships registered in its territory comply with applicable international labour Conventions in force which it has ratified, with the laws and regulations required by subparagraph (a) of this Article and, as may be appropriate under national law, with applicable collective agreements;

(g) to hold an official inquiry into any serious marine casualty involving ships registered in its territory, particularly those involving injury and/or loss of life, the final report of such inquiry normally to be made public.

### Article 3

Any Member which has ratified this Convention shall, in so far as practicable, advise its nationals on the possible problems of signing on a ship registered in a State which has not ratified the Convention, until it is satisfied that standards equivalent to those fixed by this Convention are being applied. Measures taken by the ratifying State to this effect shall not be in contradiction with the principle of free movement of workers stipulated by the treaties to which the two States concerned may be parties.

### Article 4

1. If a Member which has ratified this Convention and in whose port a ship calls in the normal course of its business or for operational reasons receives a complaint or obtains evidence that the ship does not conform to the standards of this Convention, after it has come into force, it may prepare a report addressed to the government of the country in which the ship is registered, with a copy to the Director-General of the International Labour Office, and may take measures necessary to rectify any conditions on board which are clearly hazardous to safety or health.

2. In taking such measures, the Member shall forthwith notify the nearest maritime, consular or diplomatic representative of the flag State and shall, if possible, have such

aktande av 1970 års rekommendation om yrkesutbildning för sjöfolk;

(f) att genom inspektion eller på annat lämpligt sätt kontrollera att fartyg registrerade inom dess territorium uppfyller tillämpliga ILO-konventioner som är i kraft och som medlemmen har ratificerat, den lagstiftning som krävs enligt mom. (a) i denna artikel samt, då så är lämpligt med hänsyn till nationell lagstiftning, tillämpliga kollektivavtal;

(g) att anordna sjöförklaring beträffande varje allvarlig sjöolycka som berör fartyg registrerade inom dess territorium, särskilt sådana som har medfört personskada och/eller förlust av människoliv; slutrapport över sådan sjöförklaring skall normalt offentliggöras.

### Artikel 3

Varje medlem som har ratificerat denna konvention skall i mån av möjlighet informera sina medborgare om de problem som kan uppstå vid anställning på fartyg som är registrerade i en stat som inte har ratificerat konventionen, till dess den övertygat sig om att normer tillämpas som är likvärdiga med dem som fastställs genom denna konvention. Åtgärder som vidtas av den ratificerande staten i detta syfte får ej strida mot principen om fri rörlighet för arbetstagare som stipuleras genom avtal till vilka de båda berörda staterna eventuellt är anslutna.

### Artikel 4

1. Om en medlem, som har ratificerat denna konvention och vars hamn anlöps av ett fartyg under dess normala verksamhet eller av anledning som betingas av dess drift, mottar klagomål eller får bevis för att detta fartyg ej uppfyller normerna i denna konvention, sedan denna har trätt i kraft, kan medlemmen utarbeta en rapport ställd till regeringen i det land där fartyget är registrerat, med kopia till internationella arbetsbyråns generaldirektör, och vidta åtgärder för att rätta till varje förhållande ombord som uppenbart innebär risk för säkerhet eller hälsa.

2. När sådana åtgärder vidtas skall medlemmen omgående underrätta närmaste sjöfarts-, konsulära eller diplomatiska representant för flaggstaten och skall om möj-

representative present. It shall not unreasonably detain or delay the ship.

3. For the purpose of this Article, "complaint" means information submitted by a member of the crew, a professional body, an association, a trade union or, generally, any person with an interest in the safety of the ship, including an interest in safety or health hazards to its crew.

#### Article 5

1. This Convention is open to the ratification of Members which—

(a) are parties to the International Convention for the Safety of Life at Sea, 1960, or the International Convention for the Safety of Life at Sea, 1974, or any Convention subsequently revising these Conventions; and

(b) are parties to the International Convention on Load Lines, 1966, or any Convention subsequently revising that Convention; and

(c) are parties to, or have implemented the provisions of, the Regulations for Preventing Collisions at Sea of 1960, or the Convention on the International Regulations for Preventing Collisions at Sea, 1972, or any Convention subsequently revising these international instruments.

2. This Convention is further open to the ratification of any Member which, on ratification, undertakes to fulfil the requirements to which ratification is made subject by paragraph 1 of this Article and which are not yet satisfied.

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

#### Article 6

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 at least ten Members with a total share in world shipping gross tonnage of 25 per cent.

ligt låta sådan representant närvara. Den skall ej utan skäl kvarhålla eller fördröja fartyget.

3. I denna artikel avses med "klagomål" information som har givits av medlem av besättningen, av ett yrkesmässigt kompetent organ, förening, facklig organisation eller allmänt varje person som har ett intresse av fartygets säkerhet, även med hänsyn till risker för besättningens säkerhet eller hälsa.

#### Artikel 5

1. Denna konvention är öppen för ratifikation av medlemmar som:

(a) är anslutna till 1960 års internationella konvention om säkerheten för människoliv till sjöss eller 1974 års internationella konvention om säkerheten för människoliv till sjöss, eller konvention som senare kan komma att revidera dessa konventioner;

(b) är anslutna till 1966 års internationella lastlinjekonvention eller konvention som senare kan komma att revidera denna konvention;

(c) är anslutna till eller tillämpar föreskrifterna i 1960 års sjövägsregler eller 1972 års konvention om internationella sjövägsregler eller konvention som senare kan komma att revidera dessa internationella instrument.

2. Denna konvention är vidare öppen för ratifikation av medlem som vid ratifikation åtar sig att uppfylla de krav som enligt mom. 1 i denna artikel är villkor för ratifikation och som ännu ej har uppfyllts.

3. De officiella ratifikationerna av denna konvention skall sändas till internationella arbetsbyråns generaldirektör för registrering.

#### Artikel 6

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

2. Den träder i kraft tolv månader efter det att ratifikationer av minst tio medlemmar med en sammanlagd andel av världshandelsflottans bruttodräktighet av 25 procent har registrerats.

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

#### Article 7

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.

#### Article 8

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 the conditions provided for in Article 6, paragraph 2, above have been fulfilled, the Director-General shall draw the attention of the Members of the Organisation to the date upon which the Convention will come into force.

#### Article 9

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.

#### Article 10

At such times as it may consider necessary the Governing Body of the Interna-

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

#### Artikel 7

1. Medlem som ratificerar denna konvention kan, sedan tio år har förflutit från den tidpunkt då konventionen först trädde i kraft, säga upp den genom en skrivelse som sänds till internationella arbetsbyråns generaldirektör för registrering. Uppsägningen träder inte i kraft förrän ett år efter det den har registrerats.

2. Varje medlem, som ratificerar denna konvention och inte inom ett år efter utgången av den tioårsperiod som har nämnts i föregående moment gör bruk av den uppsägningsrätt som medges i denna artikel, skall vara bunden för ny period av tio år och kan därefter, på de i denna artikel föreskrivna villkoren, säga upp konventionen vid utgången av varje tioårsperiod.

#### Artikel 8

1. Internationella arbetsbyråns generaldirektör skall underrätta samtliga medlemmar av internationella arbetsorganisationen om registreringen av alla ratifikationer och uppsägningar som han har tagit emot från organisationens medlemmar.

2. När de i artikel 6, mom. 2 ovan angivna villkoren har uppfyllts, skall generaldirektören fästa medlemmarnas uppmärksamhet på den dag då konventionen kommer att träda i kraft.

#### Artikel 9

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

#### Artikel 10

När helst internationella arbetsbyråns styrelse finner att det behövs, skall den lämna

tional 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.

#### Article 11

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 Convention shall *ipso jure* involve the immediate denunciation of this Convention, notwithstanding the provisions of Article 7 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 12

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

### Appendix

Minimum Age Convention, 1973 (No. 138), or  
Minimum Age (Sea) Convention (Revised),  
1936 (No. 58), or  
Minimum Age (Sea) Convention, 1920 (No.  
7);  
Shipowners' Liability (Sick and Injured Sea-  
men) Convention, 1936 (No. 55), or  
Sickness Insurance (Sea) Convention, 1936  
(No. 56), or  
Medical Care and Sickness Benefits Conven-  
tion, 1969 (No. 130);  
Medical Examination (Seafarers) Convention,  
1946 (No. 73);  
Prevention of Accidents (Seafarers) Convention,  
1970 (No. 134) (Articles 4 and 7);

internationella arbetsorganisationens allmänna konferens en redogörelse för denna konventions tillämpning och överväga om det finns skäl att på konferensens dagordning föra upp frågan om att revidera konventionen, helt eller delvis.

#### Artikel 11

1. Om konferensen antar en ny konvention, varigenom denna konvention helt eller delvis revideras, och den nya konventionen inte föreskriver annat,

(a) skall, under förutsättning att den nya konventionen har trätt i kraft, en medlems ratifikation av den nya konventionen i sig innefatta omedelbar uppsägning av denna konvention, utan hinder av bestämmelserna i artikel 7;

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

2. Denna konvention skall likväl förbli gällande till form och innehåll för de medlemmar som har ratificerat den men inte har ratificerat den nya konvention varigenom denna konvention revideras.

#### Artikel 12

De engelska och franska texterna till denna konvention är lika giltiga.

### Bilaga

1973 års konvention (nr 138) om minimiålder, eller 1936 års konvention (nr 58) om minimiålder för arbete till sjöss (reviderad), eller 1920 års konvention (nr 7) om minimiålder för arbete till sjöss;  
1936 års konvention (nr 55) om redarens förpliktelser i fall sjöman drabbas av sjukdom, olycksfall eller döden, eller 1936 års konvention (nr 56) om sjukförsäkring för sjömän, eller 1969 års konvention (nr 130) om läkarvård och kontanta sjukförmåner;  
1946 års konvention (nr 73) om läkarundersökning av sjömän;  
1970 års konvention (nr 134) om förebyggande av yrkesskador (sjöfolk) (artiklarna 4 och 7);

Accommodation of Crews Convention (Revised)), 1949 (No. 92);  
 Food and Catering (Ships' Crews) Convention, 1946 (No. 68) (Article 5);  
 Officers' Competency Certificates Convention, 1936 (No. 53) (Articles 3 and 4)<sup>1</sup>;  
 Seamen's Articles of Agreement Convention, 1926 (No. 22);  
 Repatriation of Seamen Convention, 1926 (No. 23);  
 Freedom of Association and Protection of the Right to Organise Convention, 1948 (No. 87);  
 Right to Organise and Collective Bargaining Convention, 1949 (No. 98).

1949 års konvention (nr 92) om besättningsbostäder (reviderad);  
 1946 års konvention (nr 68) om kosthåll och utspisning (för fartygsbesättningar) (artikel 5);  
 1936 års konvention (nr 53) om kompetens hos befäl å handelsfartyg (artiklarna 3 och 4)<sup>1</sup>;  
 1926 års konvention (nr 22) om sjömäns anställningsavtal;  
 1926 års konvention (nr 23) om hemsändning av sjömän;  
 1948 års konvention (nr 87) om föreningsfrihet och skydd för organisationsrätten;  
 1949 års konvention (nr 98) om organisationsrätten och den kollektiva förhandlingsrätten.

<sup>1</sup> In cases where the established licensing system or certification structure of a State would be prejudiced by problems arising from strict adherence to the relevant standards of the Officers' Competency Certificates Convention, 1936, the principle of substantial equivalence shall be applied so that there will be no conflict with that State's established arrangements for certification.

<sup>1</sup> I fall då ett strikt iakttagande av relevanta normer i 1936 års konvention om kompetens hos befäl å handelsfartyg skulle föranleda problem som vållar förfång för de system och förfaranden, som har fastställts av en stat för utfärdande av behörighetshandlingar, skall principen om likvärdighet i huvudsak tillämpas så, att ingen konflikt uppkommer med de förfaranden som gäller för utfärdande av behörighetshandlingar i den staten.

## Bilaga 2

(Översättning)

**Recommendation (No. 155) Concerning the Improvement of Standards in Merchant Ships**

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 Sixty-second Session on 13 October 1976, and

Having decided upon the adoption of certain proposals with regard to substandard vessels, particularly those registered under flags of convenience, 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 Merchant Shipping (Minimum Standards) Convention, 1976,

adopts this twenty-ninth day of October of the year one thousand nine hundred and seventy-six the following Recommendation, which may be cited as the Merchant Shipping (Improvement of Standards) Recommendation, 1976:

1. (1) Except as otherwise provided in this Paragraph, this Recommendation 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.

(2) National laws or regulations should determine when ships are to be regarded as sea-going ships for the purpose of this Recommendation.

(3) This Recommendation applies to sea-going tugs.

(4) This Recommendation does not apply to—

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

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

**Rekommendation (nr 155) om förbättring av normer i handelsfartyg**

Internationella arbetsorganisationens allmänna konferens,

som av styrelsen för internationella arbetsbyrån sammankallats till Genève och där samlats den 13 oktober 1976 till sitt sextioandra sammanträde,

som beslutat anta vissa förslag avseende undermåliga fartyg, i synnerhet sådana som är registrerade under bekvämlighetsflagg, en fråga som utgör den femte punkten på sammanträdet dagordning,

och som beslutat att dessa förslag skall ta formen av en rekommendation som kompletterar 1976 års konvention om miniminormer i handelsfartyg,

antar denna den tjugonionde dagen i oktober månad år nittonhundrasjuttiosex följande rekommendation, som kan benämnas 1976 års rekommendation om förbättring av normer i handelsfartyg:

1. (1) Om inte annorlunda föreskrivs i denna punkt, är denna rekommendation tillämplig på varje sjögående fartyg, vare sig det är offentligt eller privat ägt, som för kommersiella syften används till transport av last eller passagerare eller nyttjas för något annat kommersiellt ändamål.

(2) Den nationella lagstiftningen bör bestämma när fartyg skall betraktas som sjögående fartyg i denna rekommendations mening.

(3) Denna rekommendation är tillämplig på sjögående bogserfartyg.

(4) Denna rekommendation är inte tillämplig på:

(a) fartyg som huvudsakligen framdrivs med segel, oavsett om de är utrustade med hjälpmaskineri eller inte;

(b) fartyg som nyttjas till fiske eller till valfångst eller till liknande verksamhet;



(c) small vessels and vessels such as oil-rigs and drilling platforms when not engaged in navigation, the decision as to which vessels are covered by this clause to be taken by the competent authority in each country in consultation with the most representative organisations of shipowners and seafarers.

(5) Nothing in this Recommendation should be deemed to extend the scope of the instruments referred to in the Appendix to the Merchant Shipping (Minimum Standards) Convention, 1976, or in the Appendix to this Recommendation.

#### 2. Members should—

(a) ensure that the provisions of the laws and regulations provided for in Article 2, subparagraph (a), of the Merchant Shipping (Minimum Standards) Convention, 1976, and

(b) satisfy themselves that such provisions of collective agreements as deal with shipboard conditions of employment and shipboard living arrangements,

are at least equivalent to the Conventions or Articles of Conventions referred to in the Appendix to the Merchant Shipping (Minimum Standards) Convention, 1976.

3. In addition, steps should be taken, by stages if necessary, with a view to such laws or regulations, or as appropriate collective agreements, containing provisions at least equivalent to the provisions of the instruments referred to in the Appendix to this Recommendation.

4. (1) Pending steps for such revision of the Merchant Shipping (Minimum Standards) Convention, 1976, as may become necessary in the light of changes in the circumstances and needs of merchant shipping, cognisance should be taken in the application of that Convention, after consultation with the most representative organisations of shipowners and seafarers, of any revision of individual Conventions referred to in the Appendix thereto that has come into force.

(2) Cognisance should be taken in the application of this Recommendation, after consultation with the most representative organisations of shipowners and seafarers, of any revision of individual Conventions referred to in the Appendix thereto that

(c) små fartyg och fartyg sådana som oljeriggar och borrhplattformar när dessa inte nyttjas till sjöfart; beslut om vilka fartyg som skall avses i detta delmoment skall fattas av behörig myndighet i varje land i samråd med de mest representativa redare- och sjöfolksorganisationerna.

(5) Intet i denna rekommendation skall anses vidga tillämpningsområdet för de instrument som förtecknas i bilagan till 1976 års konvention om miniminormer i handelsfartyg eller i bilagan till denna rekommendation.

#### 2. Medlemmarna bör:

(a) tillse att bestämmelserna i den lagstiftning som föreskrivs i artikel 2 (a) i 1976 års konvention om miniminormer i handelsfartyg

(b) kontrollera att sådana bestämmelser i kollektivavtal som reglerar villkoren för samsättning och anordningar för livet ombord

är minst likvärdiga med de konventioner eller artiklar i konventioner som förtecknas i bilagan till 1976 års konvention om miniminormer i handelsfartyg.

3. Dessutom bör åtgärder vidtas, om så erfordras stegvis, för att sådan lagstiftning eller då så är lämpligt kollektivavtal skall innehålla bestämmelser som är minst likvärdiga med bestämmelserna i de instrument som förtecknas i bilagan till denna rekommendation.

4. (1) I avvaktan på att åtgärder vidtas för en sådan revision av 1976 års konvention om miniminormer i handelsfartyg, som kan bli erforderlig med hänsyn till förändringar i handelsflottans förhållanden och behov, bör, efter samråd med de mest representativa redare- och sjöfolksorganisationerna, vid tillämpningen av denna konvention beaktas varje revision av de konventioner, som förtecknas i bilagan till sagda konvention och som har trätt i kraft.

(2) Vid tillämpningen av denna rekommendation bör, efter samråd med de mest representativa redare- och sjöfolksorganisationerna, beaktas varje revision av de konventioner, som förtecknas i bilagan härtill, som har trätt i kraft, och varje revision av

has come into force and of any revision of other instruments therein referred to that has been adopted.

andra i denna bilaga förtecknade instrument som har antagits.

### **Appendix**

Officers' Competency Certificates Convention, 1936 (No. 53);  
Food and Catering (Ships' Crews) Convention, 1946, (No. 68);  
Accommodation of Crews (Supplementary Provisions) Convention, 1970 (No. 133);  
Prevention of Accidents (Seafarers) Convention, 1970 (No. 134);  
Workers' Representatives Convention, 1971 (No. 135);  
Paid Vacations (Seafarers) Convention (Revised), 1949 (No. 91); or Seafarers' Annual Leave Convention, 1976 (No. 146);  
Social Security (Seafarers) Convention, 1946 (No. 70);  
Vocational Training (Seafarers) Recommendation, 1970 (No. 137);  
IMCO/ILO Document for Guidance, 1975.

### **Bilaga**

1936 års konvention (nr 53) om kompetens hos befäl å handelsfartyg;  
1946 års konvention (nr 68) om kosthåll och utspisning (för fartygsbesättningar);  
1970 års konvention (nr 133) om besättningsbostäder (tilläggsbestämmelser);  
1970 års konvention (nr 134) om förebyggande av yrkesskador (sjöfolk);  
1971 års konvention (nr 135) om arbetstagarnas representanter;  
1949 års konvention (nr 91) om semester med bibehållen hyra (reviderad); eller 1976 års konvention (nr 146) om semester för sjöfolk;  
1946 års konvention (nr 70) om social trygghet för sjömän;  
1970 års rekommendation (nr 137) om yrkesutbildning för sjöfolk;  
IMCO/ILO Document for Guidance, 1975.

*Bilaga 3***Texterna i de konventioner som är upptagna i bilagan till konventionen (nr 147) om miniminormer i handelsfartyg finns som bilagor till följande propositioner**

1973 års konvention (nr 138) om minimiålder	prop. 1974: 6 bilaga 3
1936 års konvention (nr 58) om minimiålder för arbete till sjöss (reviderad)	prop. 1938: 223 bilaga C
1920 års konvention (nr 7) om minimiålder för arbete till sjöss	prop. 1921: 361
1936 års konvention (nr 55) om redarens förpliktelser i fall sjöman drabbas av sjukdom, olycksfall eller döden	prop. 1938: 239 bilaga 3
1936 års konvention (nr 56) om sjukförsäkring för sjömän	prop. 1938: 239 bilaga 4
1969 års konvention (nr 130) om läkarvård och kontanta sjukförmåner	prop. 1970: 21 bilaga 3
1946 års konvention (nr 73) om läkarundersökning av sjömän	prop. 1947: 321 bilaga H och prop. 1961: 163 bilaga B
1970 års konvention (nr 134) om förebyggande av yrkesskador (sjöfolk)	prop. 1971: 158 bilaga 4
1949 års konvention (nr 92) om besättningsbostäder (reviderad)	prop. 1950: 207 bilaga B
1946 års konvention (nr 68) om kosthåll och utspisning (för fartygsbesättningar)	prop. 1947: 321 bilaga A
1936 års konvention (nr 53) om kompetens hos befäl å handelsfartyg	prop. 1938: 239 bilaga 2
1926 års konvention (nr 22) om sjömans anställningsavtal	prop. 1928: 152 bilaga 1
1926 års konvention (nr 23) om hemsändning av sjömän	prop. 1927: 152 bilaga 2
1948 års konvention (nr 87) om föreningsfrihet och skydd för organisationsrätten	prop. 1949: 162 bilaga A
1949 års konvention (nr 98) om organisationsrätten och den kollektiva förhandlingsrätten	prop. 1950: 188 bilaga H

*Bilaga 4*

**Texterna i de instrument som är upptagna i bilagan till rekommendationen (nr 155) om förbättring av normer i handelsfartyg finns som bilagor till följande propositioner**

1936 års konvention (nr 53) om kompetens hos befäl å handelsfartyg	prop. 1938: 239 bilaga 2
1946 års konvention (nr 68) om kosthåll och utspisning (för fartygsbesättningar)	prop. 1947: 321 bilaga A
1970 års konvention (nr 133) om besättningsbostäder (tilläggsbestämmelser)	prop. 1971: 158 bilaga 1
1970 års konvention (nr 134) om förebyggande av yrkesskador (sjöfolk)	prop. 1971: 158 bilaga 4
1971 års konvention (nr 135) om arbetstagarnas representanter	prop. 1972: 10 bilaga 1
1949 års konvention (nr 91) om semester med bibehållen hyra (reviderad)	prop. 1950: 207 bilaga A
1976 års konvention (nr 146) om semester för sjöfolk	prop. 1977/78: 51 bilaga 1
1946 års konvention (nr 70) om social trygghet för sjömän	prop. 1947: 321 bilaga C
1970 års rekommendation (nr 137) om yrkesutbildning av sjöfolk	prop. 1971: 158 bilaga 6

IMCO/ILO Document for Guidance, 1975, An International maritime training guide har utgivits av ILO i Genève.

**Innehåll**

Propositionen .....	1
Propositionens huvudsakliga innehåll .....	1
Utdrag ur protokoll vid regeringssammanträde den 6 april 1978 ..	2
1 Inledning .....	2
2 Konventionen om miniminormer i handelsfartyg .....	5
2.1 Konventionens huvudsakliga innehåll .....	5
2.2 Instrument förtecknade i bilaga till konventionen .....	6
2.3 Remissyttrandena .....	9
2.3.1 Konventionen nr 147 .....	9
2.3.2 Konventionerna i bilagan .....	12
3 Rekommendationen om förbättring av normer i handelsfartyg ..	16
3.1 Rekommendationens huvudsakliga innehåll .....	17
3.2 Instrument förtecknade i bilaga till rekommendationen ....	17
3.3 Remissyttrandena .....	18
4 Föredraganden .....	19
5 Hemställan .....	23
6 Beslut .....	23
<i>Bilaga 1</i> Konventionen (nr 147) om miniminormer i handelsfartyg i engelsk originaltext och svensk översättning .....	24
<i>Bilaga 2</i> Rekommendationen (nr 155) om förbättring av normer i handelsfartyg i engelsk originaltext och svensk översätt- ning .....	32
<i>Bilaga 3</i> Upplysningar om var texterna finns till de konventioner som är upptagna i bilagan till konventionen nr 147 ....	35
<i>Bilaga 4</i> Upplysningar om var texterna finns till de instrument som är upptagna i bilagan till rekommendationen nr 155	36

