

Regeringens proposition

1999/2000:119

Instrument antagna av Internationella
arbetskonferensens åttiofjärde möte,
ILO:s elfte sjöfartssession m.m.

Prop.
1999/2000:119

Regeringen överlämnar denna proposition till riksdagen.

Stockholm den 4 maj 2000

Lena Hjelm-Wallén

Mona Sahlin
(Näringsdepartementet)

Propositionens huvudsakliga innehåll

I propositionen föreslås att riksdagen godkänner de av Internationella arbetskonferensen år 1996 antagna konventionerna (nr 178) om tillsyn av sjömäns arbets- och levnadsförhållanden och (nr 180) om sjömäns arbetstid och bemanningen på fartyg samt ett samma år antaget protokoll till 1976 års konvention (nr 147) om miniminormer i handelsfartyg.

I samband härmed informeras riksdagen även om de av konferensen antagna rekommendationerna (nr 185) om tillsyn av sjömäns arbets- och levnadsförhållanden och (nr 187) om sjömäns löner och arbetstid samt bemanningen på fartyg.

I propositionen föreslås ändringar i fartygssäkerhetslagen och sjömanslagen. Minimiåldern för fartygsarbete ändras till 16-årsdagen och en tidsram om tre månader införs för sådan särskild besiktning som skall ske när fartyg genomgått större ombyggnad, reparation eller förnyelse.

I propositionen lämnar regeringen även en redogörelse för ILO:s konvention (nr 179) och rekommendation (nr 186) om rekrytering av och arbetsförmedling för sjömän i enlighet med vad som föreskrivs i ILO:s stadga. Regeringen anser att Sverige för närvarande inte bör tillträda konventionen nr 179.

1	Förslag till riksdagsbeslut	4
2	Lagtext	5
2.1	Förslag till lag om ändring i fartygssäkerhetslagen (1988:49)	5
2.2	Förslag till lag om ändring i sjömanslagen (1973:282).....	7
3	Ärendet och dess beredning	8
4	Konventionen (nr 178) och rekommendationen (nr 185) om tillsyn av sjömäns arbets- och levnadsförhållanden.....	9
4.1	Bakgrund	9
4.2	Konventionens och rekommendationens huvudsakliga innehåll	10
4.3	Förslag till ändring i fartygssäkerhetslagen (1988:49).....	11
4.4	Godkännande av konventionen	12
5	Konventionen (nr 179) och rekommendationen (nr 186) om rekrytering av och arbetsförmedling för sjömän.....	13
5.1	Inledande debatt.....	13
5.2	Konventionens och rekommendationens huvudsakliga innehåll	14
5.3	Regeringens överväganden.....	18
6	Konventionen (nr 180) om sjömäns arbetstid och bemanningen på fartyg och rekommendationen (nr 187) om sjömäns löner och arbetstid samt bemanningen på fartyg	21
6.1	Bakgrund	21
6.2	Konventionens och rekommendationens huvudsakliga innehåll	22
6.3	Förslag till ändring i sjömanslagen (1973:282) och i fartygssäkerhetslagen (1988:49).....	25
6.4	Godkännande av konventionen	27
7	1996 års protokoll till konventionen (nr 147) om miniminormer i handelsfartyg.....	29
7.1	Konventionen (nr 147) om miniminormer i handelsfartyg.....	29
7.2	Protokollets huvudsakliga innehåll.....	30
7.3	Godkännande av protokollet.....	32
Bilaga 1	ILO:s konvention (nr 178) om tillsyn av sjömäns arbets- och levnadsförhållanden	34
Bilaga 2	ILO:s rekommendation (nr 185) om tillsyn av sjömäns arbets- och levnadsförhållanden.....	45
Bilaga 3	ILO:s konvention (nr 179) om rekrytering av och arbetsförmedling för sjömän	51
Bilaga 4	ILO:s rekommendation (nr 186) om rekrytering av och arbetsförmedling för sjömän	61
Bilaga 5	ILO:s konvention (nr 180) om sjömäns arbetstid och bemanningen på fartyg.....	66

Bilaga 6	ILO.s rekommendation (nr 187) om sjömäns löner och arbetstid samt bemanningen på fartyg	79	Prop. 1999/2000:119
Bilaga 7	1996 års protokoll till 1976 års konvention (nr 147) om miniminormer i handelsfartyg.....	88	
Bilaga 8	Konvention (nr 147) om miniminormer i handelsfartyg.....	95	
	Utdrag ur protokoll vid regeringssammanträde den 4 maj 2000.....	105	

1 Förslag till riksdagsbeslut

Regeringen föreslår att riksdagen

dels antar regeringens förslag till

1. lag om ändring i fartygssäkerhetslagen (1988:49),
2. lag om ändring i sjömanslagen (1973:282),

dels godkänner ILO:s konventioner (nr 178) om tillsyn av sjömäns arbets- och levnadsförhållanden och (nr 180) om sjömäns arbetstid och bemanningen på fartyg samt 1996 års protokoll till 1976 års konvention (nr 147) om miniminormer i handelsfartyg.

2 Lagtext

Regeringen har följande förslag till lagtext.

2.1 Förslag till lag om ändring i fartygssäkerhetslagen (1988:49)

Härigenom föreskrivs att 6 kap. 10 a § och 10 kap. 7 § fartygssäkerhetslagen (1988:49) skall ha följande lydelse.

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

6 kap. 10 a §¹

Befälhavaren skall se till att annan än arbetstagare inte anlitas till eller utför fartygsarbete i yrkesmässig verksamhet *före det kalenderår under vilket* han fyller 16 år och inte heller innan han har fullgjort sin skolplikt.

Utan hinder av första stycket får en minderårig som har fyllt tretton år anlitas till eller utföra lätt fartygsarbete som inte är av sådant slag att det kan inverka skadligt på den minderåriges hälsa, utveckling eller skolgång. Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får meddela föreskrifter om sådant arbete.

Befälhavaren skall se till att annan än arbetstagare inte anlitas till eller utför fartygsarbete i yrkesmässig verksamhet *innan* han *eller hon* fyller 16 år och inte heller innan han *eller hon* har fullgjort sin skolplikt.

Utan hinder av första stycket får, *inom fiskerinäringen*, en minderårig som har fyllt tretton år anlitas till eller utföra lätt fartygsarbete som inte är av sådant slag att det kan inverka skadligt på den minderåriges hälsa, utveckling eller skolgång. Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får meddela föreskrifter om sådant arbete.

10 kap. 7 §

Ett fartyg som har besiktigats enligt 6 § skall besiktigas särskilt, om det har genomgått någon större ombyggnad, reparation eller förnyelse eller har lidit skada som kan inverka menligt på sjövärdigheten.

Ett fartyg som har besiktigats enligt 6 § skall besiktigas särskilt, om det har genomgått någon större ombyggnad, reparation eller förnyelse eller har lidit skada som kan inverka menligt på sjövärdigheten. *En sådan besiktning skall*

¹ Senaste lydelse 1990:723.

ske inom tre månader från det att ombyggnaden, reparationen eller förnyelsen är avslutad. Prop. 1999/2000:119

Denna lag träder i kraft den 1 januari 2001.

2.2 Förslag till lag om ändring i sjömanslagen (1973:282)

Härigenom föreskrivs att 45 § sjömanslagen (1973:282) skall ha följande lydelse.

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

45 §²

Arbetstagare får *ej* sysselsättas i fartygsarbete *före det kalenderår under vilket* han fyller 16 år och *ej* heller, om det inte sker som ett led i skolutbildningen, innan han har fullgjort sin skolplikt.

Den som är under 18 år får användas i fartygsarbete som eldare endast om sjöfartsverket medger det.

En arbetstagare får *inte* sysselsättas i fartygsarbete *innan* han *eller hon* fyller 16 år och *inte* heller, om det inte sker som ett led i skolutbildningen, innan han *eller hon* har fullgjort sin skolplikt.

Den som är under 18 år får användas i fartygsarbete som eldare endast om Sjöfartsverket medger det.

Denna lag träder i kraft den 1 januari 2001.

² Senaste lydelse 1982:199.

3 Ärendet och dess beredning

Genom sin anslutning till Nationernas förbund år 1920 inträdde Sverige som medlem av Internationella arbetsorganisationen (ILO).

ILO:s beslutande församling – Internationella arbetskonferensen – sammanträder i regel en gång per år. Arbetskonferensen kan enligt artikel 19 i organisationens stadga beträffande förslag, som förts upp på mötets 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 en ratificerad konvention har. Om beslutet är av mindre räckvidd eller huvudsakligen av formell innebörd, t.ex. då det gäller en begäran om utredning, brukar det ges formen av en resolution.

Inom högst arton månader efter att konferensens session avslutats skall varje medlemsstat förelägga landets lagstiftande församling antagna konventioner och rekommendationer för lagstiftning eller andra åtgärder. Varje medlemsstat har vidare skyldighet att underrätta Internationella arbetsbyråns generaldirektör om de åtgärder som har vidtagits för att uppfylla denna förpliktelse samt om vilka åtgärder som i övrigt har vidtagits.

År 1996 höll Internationella arbetskonferensen två möten.

Internationella arbetskonferensens 83:e möte hölls i Genève den 4–20 juni 1996. Mötet antog en konvention (nr 177) och en rekommendation (nr 184) om hemarbete, om vilka riksdagen informerats genom prop. 1997/98:185.

Den 8–22 oktober 1996 anordnade ILO en särskild sjöfartskonferens ägnad åt sjöfolks levnads- och arbetsförhållanden. Det var den 84:e Internationella arbetskonferensen och den elfte sjöfartssessionen sedan organisationens tillkomst år 1919. Den hade föregåtts av ett förberedande möte den 28 november–9 december 1994, i vilket 30 sjöfartsnationer däribland Sverige deltog.

Konferensen tillsatte tre utskott för behandling av de fyra dagordningspunkterna enligt följande:

1. Revidering av 1926 års rekommendation (nr 28) om inspektion av sjöfolks arbetsförhållanden och Delvis revidering av 1976 års konvention (nr 147) om miniminormer i handelsfartyg.
2. Revidering av 1958 års konvention (nr 109) och rekommendation (nr 109) om löner, arbetstid och bemanning på fartyg.
3. Revidering av 1920 års konvention (nr 9) om arbetsförmedling för sjömän.

Efter avslutad utskottsbehandling antog konferensen sju nya sjöfartsinstrument, nämligen tre konventioner och tre rekommendationer samt ett protokoll.

Konventionen (nr 178) och rekommendationen (nr 185) om tillsyn av sjömäns arbets- och levnadsförhållanden antogs med 205 röster för, en emot och 10 nedlagda resp. 210 röster för, ingen emot och 9 nedlagda. Konventionen (nr 179) och rekommendationen (nr 186) om rekrytering av och arbetsförmedling för sjömän antogs med 197 röster för, fem emot

och 17 nedlagda resp. 201 röster för, fyra emot och 10 nedlagda. Konventionen (nr 180) om sjömäns arbetstid och bemanningen på fartyg och rekommendationen (nr 187) om sjömäns löner och arbetstid samt bemanningen på fartyg antogs med 209 röster för, en emot och 13 nedlagda resp. 197 röster för, 11 emot och 16 nedlagda. Protokollet till konventionen (nr 147) om miniminormer i handelsfartyg antogs med 201 röster för, 4 emot och 19 nedlagda.

Av de svenska ombuden röstade såväl regerings-, som arbetsgivar- och arbetstagarrepresentanterna för samtliga sju instrument.

Texterna på engelska och svenska till de sju instrumenten och till konventionen (nr 147) om miniminormer i handelsfartyg finns i *bilagorna 1–8*.

Ärendet har, enligt bestämmelserna i ILO-konventionen (nr 144) om samråd på trepartsbasis för att främja genomförandet av ILO:s normer, remitterats till ILO-kommittén, som i sin tur inhämtat yttranden från av respektive fråga berörda myndigheter och organisationer.

Näringsdepartementet har vidare remitterat två promemorior av den 17 januari 2000 och av den 10 mars 2000 med förslag till lagändringar för att möjliggöra ratifikation av konventionen (nr 178) om tillsyn av sjömäns arbets- och levnadsförhållanden samt av konventionen (nr 180) om sjömäns arbetstid och bemanningen på fartyg. Promemoriornas lagförslag överensstämmer med de förslag regeringen lämnar i denna proposition.

Sammanställningar av remissyttrandena finns att tillgå i Näringsdepartementet (dnr N1999/1207/ARM).

Lagrådet

De förslag till lagändringar som regeringen föreslår i denna proposition torde formellt höra till Lagrådets granskning. Lagförslagen är emellertid av så enkel beskaffenhet att Lagrådets hörande skulle sakna betydelse.

4 Konventionen (nr 178) och rekommendationen (nr 185) om tillsyn av sjömäns arbets- och levnadsförhållanden

4.1 Bakgrund

Konventionen nr 178 och rekommendationen nr 185 handlar om tillsyn av sjömäns arbets- och levnadsförhållanden. Inom ILO har detta ämne tidigare reglerats endast genom 1926 års rekommendation (nr 28) om inspektion av sjöfolks arbetsförhållanden. Dock har krav på tillsyn funnits i de konventioner som reglerar specifika aspekter av sjöfolks arbetsförhållanden och i konventionen (nr 147) om miniminormer i handelsfartyg.

År 1995 antog Internationella arbetskonferensen ett protokoll till konventionen (nr 81) om arbetsinspektion (industri och handel), varigenom den konventionens tillämpningsområde utsträcktes till att gälla den icke

kommersiella tjänstesektorn. Protokollet ratificerades av Sverige år 1997 (prop. 1996/97:96). I propositionen påpekades att den kommersiella sjöfarten inte omfattades av vare sig konventionen nr 81 eller dess tilläggsprotokoll men väl av den nya konventionen nr 178 med tillhörande rekommendation nr 185.

4.2 Konventionens och rekommendationens huvudsakliga innehåll

Konventionen består av en preambel, en operativ del samt slutbestämmelser.

I *preambeln* anges bakgrunden till konventionens tillkomst och andra fakta som har betydelse för tolkningen. Således noteras förändringarna i sjöfartsnäringens natur och som följd därav ändringarna i sjöfolks arbets- och levnadsförhållanden sedan tillkomsten av 1926 års rekommendation. Hänvisning sker till 1976 års konvention (nr 147) om miniminormer i handelsfartyg. Vidare noteras att ILO år 1947 har antagit en konvention (nr 81) om arbetsinspektion inom industri och handel i land. Båda konventionerna har ratificerats av Sverige. I och med att sjöfolks arbets- och levnadsförhållanden skall skyddas genom bl.a. konventionen nr 147 kan den nya konventionen uppfattas som en reglering av själva tillsynen. Tillämpningen av konventionen nr 178 skall övervakas enbart genom flaggstatskontroll.

Konventionens *operativa del* omfattar nio artiklar. Inledningsvis fastställs att konventionen är tillämplig på *alla sjögående fartyg med en bruttodräktighet av minst 500* som är registrerade i en medlemsstat för vilken konventionen är i kraft och *som används för transport av last eller passagerare i handelssyfte* eller som används för något annat kommersiellt ändamål. Den är också tillämplig på sjögående *bogserfartyg*. Beträffande *fiskefartyg* skall konventionen tillämpas på fartyg för yrkesmässigt fiske till havs i den utsträckning som den centrala samordnande myndigheten finner det genomförbart efter att ha rådfrågat de representativa organisationerna för fiskefartygsredare och fiskare. Vidare definieras vad som i konventionen menas med central samordnande myndighet, inspektör, lagar och bestämmelser, sjömän och sjömäns arbets- och levnadsförhållanden (art. 1).

Varje medlemsstat för vilken konventionen är i kraft skall *upprätthålla ett system för tillsyn av sjömäns arbets- och levnadsförhållanden*. Den centrala samordnande myndigheten skall fastställa vilka principer som skall iakttas. Myndigheten skall i alla situationer vara ansvarig för tillsynen. Myndigheten får dock auktorisera offentliga institutioner eller andra organisationer som den erkänner som kompetenta och oberoende att utföra inspektioner på myndighetens vägnar (art. 2).

Kontrollen över arbets- och levnadsförhållanden ombord på ett fartyg som är registrerat i en medlemsstats territorium skall ske *med tidsintervall som inte överstiger tre år och där det är möjligt årligen*. Därutöver skall kontroll företas när en medlemsstat mottar klagomål eller får bevis för att ett fartyg inte uppfyller nationella lagar och föreskrifter beträffande sjömäns arbets- och levnadsförhållanden. En tredje situation är när fartyget genomgått väsentliga förändringar i fråga om konstruktion eller

bostadsarrangemang. Fartyget skall då inspekteras *inom tre månader* från det att förändringen inträffat (art. 3).

Varje medlemsstat skall utse *inspektörer* som är kvalificerade att utföra sina uppgifter och skall vidta nödvändiga åtgärder för att inspektörer skall finnas i tillräckligt antal för att uppfylla konventionens krav på åtgärder (art. 4). Inspektörerna skall ha sådan status och sådana anställningsförhållanden att de är oberoende av regeringsskiftet och av obehörig påverkan utifrån. Inspektörernas befogenheter preciseras (art. 5).

Ansträngningar skall göras för att undvika att fartyg otillbörligen kvarhålls eller försenas i samband med inspektioner (art. 6).

Nationella lagar eller föreskrifter skall innehålla bestämmelser om lämpliga påföljder vid överträdelser av de lagar och bestämmelser vilkas tillämpning inspektörerna har att övervaka (art. 7).

Inspektörerna skall avge rapport om varje inspektion till den centrala myndigheten. Ett exemplar av rapporten på engelska språket eller på fartygets arbetsspråk skall överlämnas till fartygets befälhavare och ett exemplar skall anslås ombord eller tillställas sjömännens representanter (art. 9).

Den centrala samordnande myndigheten skall föra förteckning över utförda inspektioner och publicera en årlig rapport över verksamheten (art. 8).

I *rekommendationen* sägs bl.a. att inspektörerna bör ha kvalifikationer och en adekvat utbildning för att utföra sina uppgifter samt, där det är möjligt, en maritim utbildning eller erfarenhet som sjöfolk. De bör ha adekvata kunskaper om sjöfolks arbets- och levnadsförhållanden samt om det engelska språket. De bör också vidareutbildas under sin anställning. Varje medlemsstat bör också vidta åtgärder så att vederbörligen kvalificerade tekniska experter och specialister vid behov kan tillkallas för att biträda i inspektörernas arbete.

Slutligen antogs en *resolution* om tillsynen av sjömäns arbets- och levnadsförhållanden. I resolutionen erinrar konferensen om publikationen ”Inspection of labour conditions on board ship: Guidelines for procedure”, som utgivits av Internationella arbetsbyrån år 1990, och föreslår ett ytterligare expertmöte för att göra en översyn av riktlinjerna.

4.3 Förslag till ändring i fartygssäkerhetslagen (1988:49)

Regeringens förslag: En tidsram om tre månader inom vilken en särskild besiktning skall ske efter en större fartygsombyggnad, reparation eller förnyelse införs i fartygssäkerhetslagen (1988:49).

Promemorians förslag: Överensstämmer med regeringens.

Remissinstanserna: Följande remissinstanser har beretts möjlighet att yttra sig över Näringsdepartementets promemorior med förslag till lagändringar för att möjliggöra ratifikation av konventionen (nr 178) om tillsyn av sjömäns arbets- och levnadsförhållanden samt av konventionen (nr 180) om sjömäns arbetstid och bemanningen på fartyg: Sjöfartsverket, Arbetarskyddsstyrelsen, Fiskeriverket, Svenska Arbetsgivareföreningen (SAF), Sveriges Redareförening, Sveriges Redareförening för

mindre passagerarfartyg, Landsorganisationen (LO), Facket för Service och Kommunikation (SEKO), Tjänstemännens Centralorganisation (TCO), Sveriges Akademikers Centralorganisation (SACO), Sveriges Fartygsbefälsförening, Ledarna, Svenska Maskinbefälsförbundet och Sveriges Fiskares Riksförbund.

De remissinstanser som har yttrat sig tillstyrker förslaget.

Skälen för regeringens förslag: Svenska författningar uppfyller i stort sett vad som krävs för att en ratifikation av konventionen nr 178 skall vara möjlig. Ett mindre antal författningsändringar är dock nödvändiga. Konventionen innehåller, som nämnts ovan i avsnitt 4.2, ett krav i artikel 3.3 på att ett fartyg skall besiktigas inom tre månader från det att fartyget har genomgått väsentliga förändringar i konstruktion eller bostadsarrangemang. Fartygssäkerhetslagen (1988:49) innehåller redan i dag en bestämmelse om särskild besiktning när ett fartyg har genomgått någon större ombyggnad, reparation eller förnyelse eller när fartyget har lidit skada som kan inverka menligt på sjövärdigheten. Någon tidsram, motsvarande konventionens gräns på tre månader, inom vilken en sådan besiktning skall ske finns dock inte. Att besiktningen skall ske i nära anslutning till den förändring som föranleder besiktningen är ett högst rimligt krav. Med beaktande härav och för att uppnå överensstämmelse med konventionen i detta avseende föreslår regeringen att det i 10 kap. 7 § fartygssäkerhetslagen införs en tidsram om tre månader inom vilken en särskild besiktning skall ske. Tremånadersfristen föreslås börja när en ombyggnad, reparation eller förnyelse av fartyget är avslutad.

4.4 Godkännande av konventionen

Regeringens förslag: Riksdagen godkänner konventionen (nr 178) om tillsyn av sjömäns arbets- och levnadsförhållanden.

ILO-kommittén: Ärendet har remitterats till ILO-kommittén som i sin tur inhämtat yttranden från Sjöfartsverket, Arbetarskyddsstyrelsen, Arbetslivsinstitutet, Fiskeriverket, Sveriges Redareförening genom SAF, Sveriges Redareförening för mindre passagerarfartyg, SEKO genom LO, TCO, SACO, Ledarna och Sveriges Fiskares Riksförbund.

ILO-kommittén förordar att Sverige ratificerar konventionen.

Remissinstanserna: Inte någon remissinstans invänder mot en svensk ratifikation av konventionen nr 178.

Sjöfartsverket anser konventionens krav på tillsyn av fartyg väl uppfyllda genom befintlig lagstiftning och tillstyrker en svensk ratifikation av konventionen. Vissa justeringar behöver emellertid göras enligt verket i både fartygssäkerhetslagen (1988:49) och fartygssäkerhetsförordningen (1988:594):

– Artikel 3.3 i konventionen angående inspektion inom tre månader efter det att ett fartygs konstruktion eller bostadsförhållanden genomgått väsentliga förändringar har i dag ingen motsvarighet i svensk lagstiftning. Fartygssäkerhetslagen ställer i 10 kap. 7 § krav på att ett fartyg som genomgått någon större ombyggnad skall besiktigas särskilt, men säger ingenting om inom vilken tid detta skall ske.

– Artikel 8.2 i konventionen anger att den centrala samordnande myndigheten, således Sjöfartsverket, skall publicera en årsrapport över inspektionsverksamheten. Så sker inte i dag och på denna punkt måste någon form av reglering införas.

– Bestämmelserna i artikel 9 i konventionen föranleder en ändring i rådande rutiner så att rapportering av större händelser sker inom en månad.

Enligt *Ledarna* bör fartygssäkerhetslagen kompletteras med en klar regel om regelbundna inspektioner av sjömäns arbets- och levnadsförhållanden.

Fiskeriverket och *Sveriges fiskares riksförbund* hyser den gemensamma uppfattningen att konventionen inte är tillämplig på yrkesfiskare i Sverige.

Skälen för regeringens förslag: Regler för tillsynen av svenska fartyg finns i fartygssäkerhetslagen (1988:49), fartygssäkerhetsförordningen (1988:594) och Sjöfartsverkets författningar. Sjöfartsverket är den centralt samordnande myndigheten i konventionens mening och utövar tillsyn. Enligt fartygssäkerhetslagen skall dock Arbetarskyddsstyrelsen och Yrkesinspektionen biträda Sjöfartsverket med viss tillsyn enligt fartygssäkerhetslagen och föreskrifter från Sjöfartsverket, särskilt vad avser arbetsmiljön (jfr konventionens artikel 2.3). Yrkesinspektionens inspektörer uppfyller i tillämpliga delar kraven enligt artiklarna 4, 5 och 6.

Regeringen konstaterar att konventionen (nr 178) om tillsyn av sjömäns arbets- och levnadsförhållanden, vilken kompletterar ILO:s regler om arbetsinspektion i konventionen nr 81 med protokoll, fick en bred anslutning av samtliga tre parter vid konferensen. I Sverige har samtliga sjöarbetsmarknadens parter – såväl redarna som sjöfolkets organisationer – tillstyrkt en svensk ratifikation. För att Sverige skall kunna ratificera konventionen behövs emellertid ändringar i fartygssäkerhetslagen och fartygssäkerhetsförordningen. Regeringen har i avsnitt 4.3 ovan föreslagit ändring i fartygssäkerhetslagen. De övriga ändringar som erfordras kan väl genomföras innan konventionen träder i kraft för svensk del, dvs. tolv månader efter den dag då ratifikationen registrerats hos ILO:s generaldirektör.

5 Konventionen (nr 179) och rekommendationen (nr 186) om rekrytering av och arbetsförmedling för sjömän

5.1 Inledande debatt

I den inledande debatten i det konferensutskott som behandlade frågan om rekrytering av och arbetsförmedling för sjömän anförde redargruppen att redarnas målsättning var att man skulle

a) sträva efter att utarbeta instrument som tillförsäkrar att alla byråer och organisationer för rekrytering och förmedling arbetar enligt normer som förebygger missbruk eller exploatering av sjömän,

b) se till att dessa normer får en vidsträckt acceptans i de viktigaste länderna som tillhandahåller arbetskraft,

c) åstadkomma normer vilka är tillämpliga på samma sätt på avgiftskrävande byråer och avgiftsfria offentliga förmedlingskontor,

d) se till att alla sådana byråer endast arbetar under nära övervakning av myndigheter.

Arbetstagargruppen menade att det fanns en grundläggande strukturell kris inom sjöfartssektorn. Krisen manifesterades i bristen på yrkesskickliga och kvalificerade sjömän, världsfloTTans stigande ålder, det stora antal människoliv som gått förlorade till sjöss, bristen på genomförande av vedertagna normer från flaggstaternas sida och det stigande antalet kvarhållanden av fartyg vid hamnstatskontroller. Enligt sjöfolksgruppens synsätt låg de huvudsakliga orsakerna till krisen i orättvis konkurrens och den konkurrensmässiga skevhet som orsakades av systemet med bekvämlighetsflagg. Krisen hade svåra konsekvenser för sjöfolk. Sjömän exploaterades av avgiftskrävande arbetsförmedlingsbyråer år 1920, då konventionen (nr 9) om arbetsförmedling för sjömän antogs, och sjömän från utvecklingsländer exploaterades även idag. Detta förhållande förvärrades genom kommersiella arbetsförmedlingsbyråers arbetssätt. Deras uppenbara och väldokumenterade försummelser utgjorde ett av symptomen på krisen.

Sjömännens roll och anställningsförhållanden var avgörande för säkerheten för människoliv till sjöss och skyddet av den marina miljön. Detta faktum illustrerades av att International Shipowners' Federation hade antagit en kod om god sed (code of good practice) för bemanningsagenter.

Arbetstagargruppen var medveten om de växande kraven på att skapa en säkerhetskultur ombord i fartygen. Centralt för en säkerhetskultur var att sjömännen hade den kompetens och de kvalifikationer som fordras och erhöLL sådana befogenheter, att de faktiskt skulle ha möjlighet att utöva inflytande på sådana frågor på operationell nivå.

5.2 Konventionens och rekommendationens huvudsakliga innehåll

Den nya konventionen nr 179 utgör en revidering av 1920 års konvention (nr 9) om arbetsförmedling för sjömän, vilken ratificerats av 39 länder, däribland Sverige (prop. 1921:361).

Konventionen består av en preambel, en operativ del samt slutbestämmelser.

I *preambeln* hänvisas till följande ILO-instrument:

- konventionen (nr 22) om sjömäns anställningsavtal (ej ratificerad av Sverige, men likvärdighet i huvudsak utlovad enligt konvention nr 147),
- konventionen (nr 87) om föreningsfrihet och skydd för organisationsrätten (ratificerad av Sverige),
- konventionen (nr 88) om den offentliga arbetsförmedlingen (ratificerad av Sverige) med tillhörande rekommendation (nr 83),
- konventionen (nr 98) om organisationsrätten och den kollektiva förhandlingsrätten (ratificerad av Sverige),
- rekommendationen (nr 107) om sjömäns anställning på utländska fartyg,

- konventionen (nr 111) om diskriminering (anställning och yrkesutövning) (ratificerad av Sverige),
- rekommendationen (nr 139) om sysselsättning för sjöfolk (teknisk utveckling),
- konventionen (nr 138) om minimiålder för tillträde till arbete (ratificerad av Sverige),
- konventionen (nr 145) om kontinuitet i sysselsättningen (sjöfolk) (ratificerad av Sverige), med tillhörande rekommendation (nr 154),
- konventionen (nr 147) om miniminormer i handelsfartyg (ratificerad av Sverige),
- konventionen (nr 166) om sjömäns hemresa (reviderad) (ej ratificerad av Sverige),
- konventionen (nr 178) om tillsyn av sjömäns arbets- och levnadsförhållanden, samt till
- FN:s havsrättskonvention av år 1982, som trädde i kraft den 16 november 1994 (ratificerad av Sverige den 25 juni 1996, prop. 1995/96:140).

Konventionens *operativa del* omfattar sex artiklar. Inledningsvis definieras vad som i konventionen menas med behörig myndighet, rekryterings- och arbetsförmedlingskontor, redare och sjöman (art. 1.1).

För konventionens ändamål betyder rekryterings- och arbetsförmedlingskontor varje person, bolag, institution, agentur eller annan organisation, inom den allmänna eller den privata sektorn, som är engagerad i att rekrytera sjömän enligt uppdrag av arbetsgivare eller att förmedla arbeten åt sjömän hos arbetsgivare. Sjöman är varje person som uppfyller villkoren för att anställas eller anlitas i någon befattning ombord på ett sjögående fartyg, dock inte statsfartyg som används för militära eller ickekommersiella ändamål.

Den behöriga myndigheten får, i den utsträckning som den anser det vara genomförbart, tillämpa konventionens bestämmelser på fiskare eller på sjömän som arbetar på maritima mobila offshore-enheter. Härvid förutsätts, att ett samråd har skett med de representativa organisationerna för fiskefartygsägare och fiskare eller med organisationerna för ägare av maritima mobila offshore-enheter och för sjömän som arbetar på sådana enheter (art. 1.2).

Artikel 2.1 handlar om medlemsstaters rätt att ha eller inte ha en avgiftsfri offentlig rekryterings- och arbetsförmedlingsservice samt privata rekryterings- och förmedlingskontor. Ingenting i konventionen skall sålunda anses:

a) hindra en medlemsstat från att upprätthålla en avgiftsfri offentlig rekryterings- och arbetsförmedlingsservice för sjömän inom ramen för en politik som går ut på att möta sjömäns och redares behov, oavsett om denna service ingår som del i eller är samordnad med en offentlig arbetsförmedling för alla arbetstagare och arbetsgivare;

b) ålägga en medlemsstat någon förpliktelse att upprätta ett system för drift av privata rekryterings- och arbetsförmedlingskontor.

Om privata rekryterings- och arbetsförmedlingskontor upprättas, skall de drivas inom medlemsstatens territorium endast i överensstämmelse med ett licensierings- eller certifieringssystem eller någon annan form av reglering. Ett sådant system skall upprättas eller ändras endast efter samråd med representativa organisationer för redare och sjöfolk. Obefogad

spridning av privata rekryterings- och förmedlingskontor skall inte främjas (art. 2.2).

Konventionen påverkar inte en medlemsstats rätt att tillämpa sina lagar och bestämmelser om rekrytering av och arbetsförmedling för sjömän på fartyg som för dess flagg (art. 2.3).

Ingenting i konventionen skall på något sätt inverka menligt på en sjömans förmåga att utöva grundläggande mänskliga rättigheter, inklusive fackliga rättigheter (art. 3).

Artikel 4 handlar om skyldigheter som en medlemsstat åtar sig beträffande reglering och övervakning av verksamheten. Genom nationella lagar eller tillämpliga bestämmelser skall medlemsstaten således (art. 4.1):

a) säkerställa, att inga avgifter eller andra pålagor för rekrytering eller för att skaffa anställning åt sjömän kommer att bäras av sjömannen, vare sig direkt eller indirekt, helt eller delvis; dock räknas inte kostnader för i nationell författning föreskriven läkarundersökning, behörighetsbevis, personlig färdhandling och nationell sjöfartsbok till ”avgifter eller andra pålagor”.

b) fastställa huruvida och på vilka villkor rekryterings- och förmedlingskontor får placera eller rekrytera sjömän utomlands;

c) specificera, med tillbörlig hänsyn till den enskildes rätt till integritet och behovet av att skydda att uppgifter hålls konfidentiella, på vilka villkor personliga uppgifter om sjömän får hanteras av rekryterings- och arbetsförmedlingskontor, inkl. hur sådana uppgifter inhämtas, lagras, kombineras och meddelas till en tredje part;

d) fastställa på vilka villkor licensen, certifikatet eller en liknande auktorisation för ett rekryterings- eller arbetsförmedlingskontor får suspenderas eller återkallas, om brott mot relevanta lagar eller andra bestämmelser sker; och

e) specificera, i de fall där ett annat regelsystem än ett licensierings- eller certifieringssystem förekommer, på vilka villkor rekryterings- och arbetsförmedlingskontor kan arbeta, liksom även vilka påföljder som gäller i händelse av brott mot dessa villkor.

Medlemsstaten skall även säkerställa, att den behöriga myndigheten (art. 4.2):

a) nära övervakar alla rekryterings- och arbetsförmedlingskontor;

b) beviljar eller förnyar licensen, certifikatet eller en liknande auktorisation endast efter att ha konstaterat, att vederbörande rekryterings- och arbetsförmedlingskontor uppfyller kraven i nationella lagar och bestämmelser ;

c) fordrar att ledningen och personalen på rekryterings- och arbetsförmedlingskontor för sjömän skall bestå av vederbörligen utbildade personer, som har relevanta kunskaper om sjöfartsnäringen;

d) förbjuder rekryterings- och arbetsförmedlingskontor att använda medel, förfaranden eller förteckningar vilka är avsedda att hindra eller avhålla sjömän från att förvärva en anställning;

e) fordrar att rekryterings- och arbetsförmedlingskontor vidtar åtgärder för att så långt det är möjligt säkerställa, att arbetsgivaren har resurser att skydda sjömän från att bli strandsatta i en främmande hamn; och

f) säkerställer att ett skyddssystem upprättas, genom försäkring eller en därmed likvärdig lämplig åtgärd, för att ersätta sjömän för penningförlust

som de kan utsättas för till följd av att ett rekryterings- eller arbetsförmedlingskontor underlåter att uppfylla sina förpliktelser mot dem.

Medan artikel 4 således handlar om skyldigheter som en medlemsstat åtar sig beträffande reglering och övervakning av verksamheten ålägger artikel 5 direkt rekryterings- och arbetsförmedlingskontoren vissa skyldigheter.

Alla rekryterings- och arbetsförmedlingskontor skall således vidmakthålla ett register över alla sjömän som rekryteras eller placeras genom dem. Registret skall vara tillgängligt för tillsyn utförd av den behöriga myndigheten (art. 5.1).

Alla rekryterings- och arbetsförmedlingskontor skall vidare säkerställa (art. 5.2), att:

- a) varje sjöman som rekryteras eller placeras av dem är kvalificerad och innehar de handlingar som är nödvändiga för arbetet ifråga;
- b) anställningskontrakt och tjänstevillkor står i överensstämmelse med tillämpliga lagar, förordningar och kollektivavtal;
- c) sjömän före eller under anställningsförfarandet upplyses om sina rättigheter och skyldigheter enligt deras anställningskontrakt och enligt tjänstevillkoren; och att
- d) tillbörliga arrangemang vidtas för att sjömännen skall gå igenom sina anställningskontrakt och tjänstevillkoren, före och efter det att dessa undertecknas och för att sjömännen skall erhålla ett exemplar av anställningskontraktet.

Dessa skyldigheter för rekryterings- och arbetsförmedlingskontoren får inte tolkas som en minskning av skyldigheter och ansvar för redare eller befälhavare (art. 5.3).

Artikel 6 handlar om anordningar och förfaranden för prövning av klagomål mot rekryterings- och arbetsförmedlingskontors verksamhet, om ett kontors egen undersökning av klagomål och om vidarebefordran av klagomål angående arbets- eller levnadsförhållanden ombord på fartyg.

Konventionens *slutbestämmelser* utgörs av artiklarna 7–15.

Den nya arbetsförmedlingskonventionen reviderar 1920 års konvention (nr 9) om arbetsförmedling för sjömän (art. 7). Sverige har år 1921 ratificerat konvention nr 9.

Konventionen träder i kraft tolv månader efter den dag då ratifikationer från två medlemmar har registrerats. En medlemsstats ratifikation av den nya konventionen medför omedelbar uppsägning av konventionen nr 9 från den dag då konventionen nr 179 träder i kraft (art. 9).

Rekommendationen som kompletterar konventionen består av en preambel och fyra punkter, vilkas ämnesområden kan beskrivas enligt följande.

I punkt 1 behandlas åtgärder som den behöriga myndigheten bör vidta för att stödja en fungerande sjöarbetsmarknad. I punkt 2 förklaras, vilka typer av normer för driften av rekryterings- och arbetsförmedlingskontor som den behöriga myndigheten bör föreskriva eller godkänna. I punkt 3 ställs ytterligare krav på normerna för driften. I punkt 4 föreslås internationellt samarbete mellan medlemsstater och relevanta organisationer samt anges vilka arbetsfält ett sådant samarbete kan omfatta.

Arbetskonferensen antog slutligen två *resolutioner* i anslutning till konventionen om arbetsförmedling.

I den första resolutionen (antagen på initiativ av sjöfolksgruppen) inbjuder konferensen ILO:s styrelse att bl.a. främja att konventionen nr 179 tillämpas på fiskare av medlemsstaterna efter samråd mellan representativa organisationer för fiskare och fiskefartygsägare samt behörig myndighet.

Den andra resolutionen (antagen på initiativ av redargruppen) syftade till att upprätthålla distinktionen mellan arbetstagare på fartyg och landbaserade arbetstagare i konventionen nr 179, resp. 1949 års konvention (nr 96) om avgiftskrävande arbetsförmedlingsbyråer, vilken förutsågs revideras vid Internationella arbetskonferensens 85:e session 1997. Den år 1997 antagna konventionen (nr 181) om privat arbetsförmedling föreskriver i linje härmed (art. 2.2) att den inte äger tillämpning på rekrytering av och förmedling för sjömän.

5.3 Regeringens överväganden

Regeringens bedömning: Sverige bör för närvarande inte tillträda konventionen (nr 179) om rekrytering av och arbetsförmedling för sjömän.

ILO-kommittén: Konventionen (nr 179) och rekommendationen (nr 186) om rekrytering av och arbetsförmedling för sjömän har remitterats till ILO-kommittén som i sin tur har inhämtat yttranden från Sjöfartsverket, Arbetsmarknadsstyrelsen, Arbetslivsinstitutet, Fiskeriverket, Sveriges Redareförening genom SAF, Sveriges Redareförening för mindre passagerarfartyg, SEKO genom LO, TCO, SACO, Ledarna och Sveriges Fiskares Riksförbund.

ILO-kommittén finner att Sverige för närvarande inte bör ratificera konventionen (nr 179) om rekrytering av och arbetsförmedling för sjömän.

Remissinstanserna: *Arbetsmarknadsstyrelsen (AMS)* finner sammanfattningsvis att Sverige för närvarande inte fullt ut uppfyller konventionskraven i artikel 4 punkt 2d), 2e) och 2f) och i artikel 5 punkt 2b), 2c) och 2d) och konstaterar att ratifikationshinder därför torde föreligga för svensk del. *Sveriges Redareförening* motsätter sig inte ratifikation av konventionen, *Ledarna* ser inga hinder för ratifikation medan LO (SEKO) inte tar ställning till om ratifikationshinder kan föreligga. *Fiskeriverket* och *Sveriges Fiskares Riksförbund* hyser den gemensamma uppfattningen att konventionen inte är tillämplig på yrkesfiskare i Sverige.

Skälen för regeringens bedömning: Arbetsförmedling för sjömän bedrivs inom den offentliga förmedlingen vid sju förmedlingskontor i landet. Verksamheten är lokaliserad till Stockholm, Göteborg, Malmö, Helsingborg, Kalmar, Visby och Sundsvall. Arbetet följs upp och samordnas av Arbetsmarknadsstyrelsen; enheten för arbetsmarknadsservice; sektionen för specialförmedlingar. Sektionen fungerar också som kansli för den centrala arbetsgruppen för sjöfartens arbetsmarknad med representanter för AMS, Sjöfartsverket, Sveriges Redareförening, Sveriges Fartygsbefälsförening, Svenska Maskinbefälsförbundet och SEKO Sjöfolk.

Antalet personer anmälda som arbetssökande vid landets arbetsförmedlingar inom sjöfartens arbetsområde har sjunkit de senaste åren och ligger numera på ca 2 400 personer varje månad, varav ungefär hälften anmälda på specialförmedlingarna för Af Sjöfart. Nyinskrivna arbetslösa har det senaste året uppgått till mellan 300 och 400 personer per månad, antalet lediga platser inom området till ca 300 per månad och antalet personer som fått arbete via förmedlingen till ca 325 per månad.

Sverige är genom ratifikation bundet att tillämpa *ILO:s konvention (nr 88) om den offentliga arbetsförmedlingen*, antagen år 1948 och ratificerad av Sverige år 1949 (prop 1949:162). Enligt konventionen nr 88 är varje medlemsstat som ratificerat den skyldig att upprätthålla en avgiftsfri offentlig arbetsförmedling (art. 1). Konventionen gör inga undantag för några speciella kategorier arbetssökande eller arbetsgivare. Däremot anges att åtgärder skall vidtas för att inom de olika arbetsförmedlingskontoren underlätta specialisering efter skilda yrken och näringsgrenar, exempelvis jordbruket och andra verksamhetsgrenar, där en dylik specialisering kan vara till gagn (art. 7).

Sverige är som nämnts ovan också bundet att tillämpa *konventionen (nr 9) om arbetsförmedling för sjömän* (prop. 1921:361) som reviderats genom den nya konventionen (nr 179) om rekrytering av och arbetsförmedling för sjömän men fortsätter att gälla till dess den nya konventionen trätt i kraft (och därefter för länder som ratificerat konventionen nr 9 men inte konventionen nr 179).

Däremot sade Sverige år 1992 upp *konventionen (nr 96) om avgiftskrävande arbetsförmedlingsbyråer* (prop. 1991/92:89) med verkan fr.o.m. den 4 juni 1993 för att möjliggöra ett avskaffande av det offentliga arbetsförmedlingsmonopolet. Konventionen nr 96 har därefter reviderats av den år 1997 antagna *konventionen (nr 181) om privat arbetsförmedling*. Som nämnts äger denna konvention, liksom konventionen nr 96, inte tillämpning vid rekrytering av och förmedling för sjömän. ILO-kommittén har nyligen efter remissförfarande lämnat yttrande över konventionen nr 181 och den tillhörande rekommendationen nr 188.

Den 1 juli 1993 trädde lagen (1993:440) om privat arbetsförmedling och uthyrning av arbetskraft i kraft och den tidigare lagen (1991:746) som i princip förbjöd fristående arbetsförmedlingar upphörde att gälla. Lagen (1993:440) gäller arbetsförmedling som bedrivs av någon annan än den offentliga arbetsförmedlingen. Lagen innehåller ett förbud att ta betalt av arbetssökande eller arbetstagare (6 §). Dessutom får enligt lagen (3 §) arbetsförmedling för sjömän inte bedrivas mot ersättning. Detta undantag beträffande privat arbetsförmedling för sjömän föranleddes bl.a. av Sveriges åtaganden enligt konventionen nr 9.

Regeringen konstaterar att konventionen nr 179 erbjuder en hög grad av flexibilitet – sannolikt för att möjliggöra en ratificering av största möjliga antal stater. Enligt konventionens artikel 2 kan en medlemsstat således välja att ha en avgiftsfri offentlig rekryterings- och arbetsförmedlingsservice och/eller privata rekryterings- och förmedlingskontor.

Om Sverige skulle välja alternativet att ha endast en offentlig rekryterings- och arbetsförmedlingsservice för sjömän synes konventionens krav i huvudsak tillgodosedda genom förordningen (1987:405) om den arbetsmarknadspolitiska verksamheten, instruktionen (1988:1139) för Arbetsmarknadsverket, AMS föreskrifter (AMSFS 1995:27) om vissa verk-

samheter inom länsarbetsnämnderna, lagen (1994:459) om arbetsförmedlingsregister, bestämmelserna om sekretess för enskildas personliga förhållanden i 7 kap. 10 § sekretesslagen (1980:100), bestämmelserna om disciplinära påföljder i 15 § lagen (1994:260) om offentlig anställning, beträffande utredningsskyldighet genom de allmänna reglerna för myndigheter i 4–7 §§ förvaltningslagen (1986:223) och beträffande underrättelse om ouppklarade klagomål genom rapporteringsskyldigheten till Justitiekanslern varje år enligt 30 § verksförordningen (1995:1322). I anslutning till konventionens artikel 6, som handlar om hanteringen av klagomål, informerar AMS att en rikstäckande informationscentral inom AMV för telefoninformation till arbetssökande och arbetsgivare f.n. är under uppbyggnad. Allvarliga klagomål över arbets- eller levnadsförhållanden på ett fartyg (art. 6.3) lämnas vidare från förmedlingen till Sjöfartsinspektionen; jfr allmänna bestämmelser om myndigheters service-skyldighet i 4 § 3 stycket förvaltningslagen (1986:223). Detta förfarande synes stämma överens med det som föreskrivs i ILO-konventionen (nr 147) om miniminormer i handelsfartyg, art. 4 om hamnstatskontroll. Det blir i förekommande fall Sjöfartsverkets uppgift att vidarebefordra klagomålet till utländsk ansvarig myndighet eller ingripa enligt reglerna om hamnstatskontroll.

AMS har dock påtalat att Sverige på vissa punkter inte uppfyller konventionens krav. I anslutning till konventionens artikel 4. 2 e) bedömer AMS det inte heller som möjligt att införa bestämmelser för att säkerställa att arbetsgivaren har medel att förhindra att sjömän blir strandsatta i främmande hamn. I anslutning till artikel 4. 2 f) bedömer AMS det inte som möjligt att införa ett skyddssystem för att ersätta sjömän för penningförlust de kan ha åsamkats genom att den svenska arbetsförmedlingen inte har uppfyllt sina skyldigheter. Det är inte sannolikt att de allmänna bestämmelser som finns i skadeståndslagen om skadestånd från det allmänna för fel eller försummelse vid myndighetsutövning är tillräckliga för att klara det skydd som föreskrivs i konventionen. I anslutning till artikel 5. 2 b) påpekar AMS att någon formell granskning av anställningskontrakt och tjänstevillkor inte sker. Arbetsförmedlingen gör dock alltid en bedömning utifrån information från arbetsgivaren. Här kan erinras om den av Sjöfartsverket fastställda blanketten för tjänstgöringsbesked, där den mönstringsansvarige arbetsgivarrepresentanten förutsätts kryssa i rutan ”Tjänstevillkor enligt skriftligt anställningsavtal och gällande kollektivavtal”.

I anslutning till artikel 5. 2 d) finner AMS det knappast förenligt med praxis på svensk arbetsmarknad att arbetsförmedlingen försäkras sig om att vederbörliga åtgärder vidtas för att allt skall gå rätt till när det gäller anställningskontrakt. Här erinrar Sjöfartsverket om att 4 § sjömanslagen (1973:282) föreskriver, att arbetsgivaren skall sörja för att anställningsavtal med sjöman om fartygsarbete upprättas skriftligt. Dock torde det finnas redare som inte iakttar denna regel, och för vilka konventionens krav på arbetsförmedlingen torde komma att indirekt utgöra ett tryck att upprätta skriftliga anställningsavtal.

Om Sverige sålunda skulle välja att ha endast en offentlig rekryterings- och arbetsförmedlingsservice för sjömän finner ILO-kommittén att en ytterligare prövning av möjligheterna att undanröja nämnda ratifikationshinder bör vägas mot möjligheten av en fortsatt anslutning till konvent-

ionen nr 9, varvid bör övervägas vilket alternativ som bäst gagnar den svenska sjöarbetsmarknaden.

Om däremot medgivandet i konventionen nr 179 av privata rekryterings- och arbetsförmedlingskontor för sjömän utnyttjas i Sverige innebär detta att förbudet mot arbetsförmedling för sjömän mot ersättning i 3 § lagen (1993:440) om privat arbetsförmedling och uthyrning av arbetskraft kan avskaffas. Om Sverige öppnar möjlighet att bedriva privata rekryterings- och arbetsförmedlingskontor för sjömän kan sekretessregler för denna verksamhet dock behöva införas.

Det bör också observeras i fråga om privata rekryterings- och förmedlingskontor, att dessa enligt konventionens artikel 2.2 förutsätter ett licensierings- eller certifieringssystem eller någon annan form av reglering, samt att deras verksamhet skall övervakas enligt artikel 4.1 och 2. Någon motsvarande myndighetstillsyn i fråga om privata arbetsförmedlingar för landanställda föreskrivs inte i den nuvarande lagen. Behovet av kontroll torde vara mycket olika mellan å ena sidan förmedlingskontor inom den internationella sjöfarten och å andra sidan förmedlingskontor för landanställda i Sverige; jfr den av arbetskonferensen antagna resolutionen angående rekrytering av och arbetsförmedling för sjömän ovan.

Det är regeringens avsikt att göra en samlad bedömning av Sveriges förhållande till ILO:s arbetsförmedlingskonventioner när underlag för ett ställningstagande föreligger även beträffande den av Internationella arbetskonferensen år 1997 antagna konventionen (nr 181) om privat arbetsförmedling.

6 Konventionen (nr 180) om sjömäns arbetstid och bemanningen på fartyg och rekommendationen (nr 187) om sjömäns löner och arbetstid samt bemanningen på fartyg

6.1 Bakgrund

ILO har under årens lopp antagit fyra konventioner om löner, arbetstid och bemanning på fartyg. Ingen av dem har erhållit ett tillräckligt antal ratifikationer för att träda i kraft. Den femte, år 1996, antagna konventionen (nr 180) reviderar 1958 års konvention (nr 109) om löner, arbetstid och bemanning på fartyg samt de tre tidigare i ämnet (nr 93, nr 76 och nr 57). Denna gång har frågan om löner hänvisats till den anslutande rekommendationen.

6.2 Konventionens och rekommendationens huvudsakliga innehåll

Konventionen består av en preambel, en operativ del, uppdelad på avsnitt om tillämpningsområde (art. 1–2), sjömäns arbetstid och vilotid (art. 3–

10), bemanningen på fartyg (art. 11–12), redares och befälhavares ansvar (art. 13) och tillämpning (art. 14–15), samt slutbestämmelser.

I *preambeln* hänvisas till följande ILO-instrument:

– konventionen (nr 147) om miniminormer i handelsfartyg (ratificerad av Sverige) och 1996 års protokoll till konventionen nr 147 (se avsnitt 7) och

– konventionen (nr 178) om tillsyn av sjömäns arbets- och levnadsförhållanden, samt till följande instrument antagna av Internationella sjöfartsorganisationen (IMO):

– 1974 års konvention om säkerheten för människoliv till sjöss (SOLAS),

– 1978 års konvention om normer för sjöfolks utbildning, certifiering och vakthållning (STCW-konventionen) i dess lydelse efter 1995 års ändringar,

– 1981 års resolution A 481 (XII) om principer för betryggande bemanning,

– 1993 års resolution A 741 (18) om internationella organisationsregler för säker drift av fartyg och för förhindrande av förorening (dvs. International Safety Management (ISM) Code) och

– 1993 års resolution A 772 (18) om trötthetsfaktorer vid bemanning och i säkerhetsarbete, samt till

FN:s havsrättskonvention av år 1982, som trädde i kraft den 16 november 1994 (ratificerad av Sverige den 25 juni 1996, prop. 1995/96:140).

Konventionens *operativa del* omfattar 15 artiklar. Den skall enligt artikel 1 tillämpas på sjögående fartyg som vanligen används i kommersiell drift till havs. I den utsträckning som det bedöms genomförbart skall den behöriga myndigheten tillämpa konventionens bestämmelser på yrkesfiske till havs. Det finns inte någon lägsta bruttodräktighetsgräns för tillämpningen av konventionen.

I artikel 2 definieras vad som i konventionen menas med behörig myndighet, arbetstid, vilotid, sjöman och redare.

I artikel 3 föreskrivs att man, inom de ramar som anges i artikel 5, skall fastställa *antingen* ett högsta antal arbetstimmar som inte får överskridas under en given tidsperiod *eller* ett minsta antal vilotimmar som skall tillhandahållas under en given tidsperiod.

Enligt artikel 4 skall en medlemsstat som ratificerar konventionen bekräfta att den normala arbetstiden för sjömän, liksom för andra arbetstagar, skall baseras på åtta timmars arbetsdag med en vilodag i veckan och med vila på allmänna helgdagar. Emellertid skall detta inte hindra en medlemsstat från att ha förfaranden för att auktorisera eller registrera ett kollektivavtal som fastställer sjömäns normala arbetstid, dvs. den ordinarie arbetstiden, på en grund som inte är mindre gynnsam än denna norm.

I artikel 5.1 regleras arbetstid och vilotid. Arbetstiden får inte överstiga 14 timmar under någon 24-timmarsperiod och inte heller 72 timmar under någon sjudagarsperiod. Här avses alltså vilken 24-timmarsperiod som helst och vilken sjudagarsperiod som helst.

Som ett alternativ till maximigränser för arbetstiden ges i artikeln möjlighet att tillämpa minimigränser för vilotiden. Vilotiden får inte understiga 10 timmar under någon 24-timmarsperiod och inte heller 77 timmar

under någon sjudagarsperiod. Även här avses vilken 24-timmarsperiod som helst och vilken sjudagarsperiod som helst.

En sjudagarsperiod består av $7 \times 24 = 168$ timmar. Om man väljer att följa artikel 5.1 a), som reglerar arbetstiden, får 72 timmars arbetstid tas ut på sju dagar. Om man i stället väljer att följa artikel 5.1 b), som reglerar vilotiden, skall vilotiden vara minst 77 timmar under sju dagar. Det får till följd att $168 - 77 = 91$ timmar får tas ut som arbetstid under sjudagarsperioden. Mellan de båda alternativen finns sålunda en skillnad på 19 timmar i fråga om medgiven arbetstid. Kravet på 77 timmars vilotid tillförsäkrar sjömannen sju timmar mer vilotid per sjudagarsperiod än STCW-konventionens bilaga STCW-koden med sitt krav på 10 vilotimmar per 24-timmarsperiod. Sistnämnda krav betyder 70 timmars vilotid per sjudagarsperiod. STCW-kodens krav gäller för vakthavande befäl och för manskap som ingår i en vakt.

I artikel 5.2 stadgas att vilotiden får delas upp i högst två perioder varav en period om minst sex timmar. Tiden mellan två viloperioder får inte överstiga 14 timmar.

I artikel 5.6 finns undantagsbestämmelser som ger flexibilitet åt bestämmelserna i artikel 5.1 och 5.2. Här sägs att inget i artikel 5.1 och 5.2 skall hindra en medlemsstat från att ha nationella lagar eller bestämmelser, eller ha ett förfarande för att auktorisera eller registrera kollektivavtal, vilka medger undantag från de angivna gränserna. Sådana undantag skall, så långt det är möjligt, följa de angivna normerna men får beakta mer frekventa eller längre ledighetsperioder eller kompensationsledighet för vaktgående sjömän eller för sjömän vilka arbetar ombord på fartyg som går på korta resor.

Enligt artikel 5.7 skall medlemsstaten fordra att en arbetsordning anslås på en lätt tillgänglig plats ombord. Arbetsordningen skall för varje befattning innehålla ett arbetsschema för tjänstgöringen ombord samt uppgift om den maximala arbetstiden eller kortaste vilotiden som föreskrivs enligt lag eller gällande kollektivavtal.

Enligt artikel 5.8 skall den i 5.7 avsedda arbetsordningen upprättas enligt ett standardformulär, dels på det eller de arbetsspråk som används på fartyget, dels på engelska.

I artikel 6 föreskrivs att ingen sjöman under 18 år får arbeta under natten. Med natt avses enligt artikeln en period om minst nio på varandra följande timmar inkl. tiden mellan kl. 24.00 och kl. 05.00. Bestämmelsen behöver inte tillämpas om det skulle försämra en effektiv utbildning av sjömän mellan 16 och 18 års ålder i enlighet med etablerade program och tidsscheman.

Enligt artikel 7 skall inget som stadgas i konventionen anses försvaga fartygsbefälhavares rätt att fordra att en sjöman fullgör all den arbetstid som behövs med hänsyn till den omedelbara säkerheten för fartyget, personer ombord eller lasten, eller som behövs för att assistera andra fartyg eller personer i sjönöd. Befälhavaren får då tillfälligt upphäva arbetstids- eller vilotidsschemat och fordra, att en sjöman fullgör all den arbetstid som behövs, till dess den normala situationen har återställts. Så snart som möjligt därefter skall befälhavaren se till att de sjömän, som har utfört arbete under en schemalagd viloperiod, kompenseras med en adekvat viloperiod.

I artikel 8 föreskrivs bl.a. att medlemsstaten skall fordra att journaler över sjömäns dagliga arbets- eller vilotimmar förs så att detta möjliggör övervakning av att bestämmelserna i artikel 5 efterlevs. Den behöriga myndigheten skall antingen fastställa formulär till journalerna med beaktande av tillgängliga riktlinjer från ILO eller använda ett standardformulär som upprättats av ILO. Formuläret skall fastställas på det eller de arbetspråk som föreskrivs i artikel 5.8, dvs. på arbetspråket eller arbetspråken på fartyget samt på engelska.

I artikel 9 föreskrivs att den behöriga myndigheten skall granska och påteckna de i artikel 8 avsedda journalerna med lämpliga tidsintervaller för att övervaka efterlevnaden av de bestämmelser som reglerar arbetstid eller vilotid och som ger verkan åt konventionen.

Det tredje avsnittet i konventionen, som handlar om bemanning på fartyg, innehåller endast två artiklar.

Enligt artikel 11.1 skall varje fartyg som konventionen är tillämplig på vara bemannat tillräckligt, betryggande och dugligt, i överensstämmelse med det dokument om minsta betryggande bemanning eller en motsvarighet, som utfärdats av den behöriga myndigheten.

Artikel 11.2 föreskriver att den behöriga myndigheten, när den fastställer, godkänner eller reviderar bemanningsnivåer, skall ta hänsyn till dels behovet av att undvika eller i möjligaste mån minimera arbetstidsöverskridanden, för att garantera tillräcklig vila och för att begränsa utmattningsnivån, dels de internationella instrument som identifierats i preambeln.

Artikel 12 innehåller en bestämmelse om minimiålder för arbete till sjöss. Artikel 12 föreskriver att "ingen person som är yngre än 16 år får arbeta ombord på ett fartyg".

Konventionens fjärde avsnitt omfattar artikel 13 och har rubriken Redares och befälhavares ansvar. Enligt artikel 13 skall redaren tillse att befälhavaren har nödvändiga resurser för att uppfylla förpliktelserna i konventionen, bl.a. angående lämplig bemanning på fartyget. Befälhavaren skall vidta alla nödvändiga åtgärder för att säkerställa att de krav på sjömäns arbetstid och vilotid, som följer av konventionen, uppfylls.

Enligt artikel 18 träder konventionen i kraft sex månader efter det att fem medlemsstater har ratificerat konventionen. Av dessa medlemsstater skall tre ha en handelsflotta med en bruttodräktighet av minst en miljon vardera.

Här kan nämnas att den svenska handelsflottans bruttodräktighet den 31 december 1998 uppgick till 2 708 000, fördelat på 412 fartyg med en bruttodräktighet av minst 100. Av dessa hade 174 fartyg med bruttodräktigheten 1500 eller däröver en sammanlagd bruttodräktighet av 2 634 000.

Rekommendationen om sjömäns löner och arbetstid samt bemanningen på fartyg utgör ett supplement till konventionen om sjömäns arbetstid och bemanningen på fartyg. Rekommendationen anger regler om lönerna och om uppdelningen på normal arbetstid, t.ex. 48 timmar per vecka, och övertid vid löneberäkningen samt om journal över fullgjord övertid, men inte några regler om den totala arbetstiden eller om bemanningen. Vidare finns regler om minimilön. Av det anförda följer att "normal arbetstid" vid löneberäkningen per vecka ofta är lägre än den faktiska "ordinarie arbetstiden" per vecka ombord. Den lägsta månatliga basbetalning eller

grundlön för behörig matros, som anges i rekommendationens punkt 10, har genom beslut av ILO:s paritetiska sjöfartskommission (Joint Maritime Commission) höjts till 435 US dollar fr.o.m. den 1 januari 1998.

I anslutning till konventionen nr 180 antogs också två resolutioner. I den ena av dessa begärs att ILO:s styrelse låter utarbeta riktlinjer och standardiserade formulär som avses i artiklarna 5 och 8 i konventionen. Det rekommenderas att en trepartisk expertgrupp sammankallas för att biträda i detta arbete.

I den andra resolutionen sker ett klarläggande av förhållandet mellan vilotidsreglerna i ILO-konventionen nr 180 och vilotidsreglerna i Internationella Sjöfartsorganisationens (IMO) internationella konvention angående normer för sjöfolks utbildning, certifiering och vakthållning (STCW-konventionen), 1978, efter 1995 års ändringar. Förenklat uttryckt får en medlemsstat, som ratificerar arbetstidskonventionen och som även har anslutit sig till de reviderade normerna i STCW-konventionen, aldrig för vaktgående sjömän tillämpa arbetstidskonventionen på sådant sätt att STCW-konventionens bestämmelser om minsta viloperiod skulle åsidosättas.

6.3 Förslag till ändring i sjömanslagen (1973:282) och i fartygssäkerhetslagen (1988:49)

Regeringens förslag: Minimiåldern för fartygsarbete ändras till 16-årsdagen och möjligheten att anlita den som fyllt 13 år att under vissa förutsättningar utföra lättare fartygsarbete, begränsas till att avse endast fiskerinäringen.

Promemoriornas förslag: Överensstämmer med regeringens.

Remissinstanserna: Följande remissinstanser har beretts möjlighet att yttra sig över Näringsdepartementets promemorior med förslag till lagändringar för att möjliggöra ratifikation av konventionen (nr 178) om tillsyn av sjömans arbets- och levnadsförhållanden samt av konventionen (nr 180) om sjömans arbetstid och bemanningen på fartyg: Sjöfartsverket, Arbetskyddsstyrelsen, Fiskeriverket, SAF, Sveriges Redareförening, Sveriges Redareförening för mindre passagerarfartyg, LO, SEKO, TCO, SACO, Sveriges Fartygsbefälsförening, Ledarna, Svenska Maskinbefälsförbundet och Sveriges Fiskares Riksförbund.

De remissinstanser som har yttrat sig tillstyrker förslaget avseende 16-årsgränsen för fartygsarbete. *Svenska Maskinbefälsförbundet*, *SEKO* och *LO* invänder dock mot att personer som är 13–15 år skall kunna utföra lättare arbete på fiskefartyg. *SEKO* och *LO* anför bl.a. att olycksriskerna är betydligt större på fiskefartyg än vanliga fartyg och att man bör avvakta en förestående översyn av ILO-konventionen (nr 112) om minimiålder för fiskare, alternativt ta bort 6 kap. 10 a § andra stycket helt.

Skälen för regeringens förslag: Artikel 12 i konventionen nr 180 innehåller en regel om att ingen under 16 år får arbeta ombord på ett fartyg. Motsvarande svenska regel beträffande arbetstagare finns i 45 § sjömanslagen (1973:282) som säger att arbetstagare inte får sysselsättas i fartygsarbete före det kalenderår han fyller 16 år. Bestämmelsen har sin bak-

grund i att skolplikten normalt sett upphör vid utgången av vårterminen det år som barnet fyller 16 år. Därefter skall det finnas en möjlighet för alla som slutat skolan att få anställning även på ett fartyg, oavsett vid vilken tidpunkt på året som han eller hon är född. Samma åldersgräns gäller för fartygsarbete i yrkesmässig verksamhet för andra än arbetstagare vilket är reglerat i 6 kap. 10 a § första stycket fartygssäkerhetslagen (1988:49) (FSL).

Konventionen gör inte skillnad mellan den som utför arbete som anställd och den som på annat sätt är anlitad för sådant arbete. För att uppnå överensstämmelse med konventionen bör därför såväl regeln i sjömanslagen som den i fartygssäkerhetslagen ändras så att åldersgränsen för fartygsarbete flyttas från det kalenderår man fyller 16 år till det datum man fyller 16 år. Detta får visserligen till effekt att ungdomar som fyller år sent på året inte kan erhålla arbete på fartyg direkt efter skolans slut. Det omöjliggör också sommararbete på fartyg för den gruppen ungdomar. Möjligheter till praktik under utbildning påverkas emellertid inte. En ändring av regeln torde dock inte, i realiteten, beröra något större antal personer. Regeringen föreslår att sjömanslagen och fartygssäkerhetslagen anpassas till konventionens bestämmelse.

Utän hinder av åldersgränsen i 6 kap. 10 a § första stycket FSL får den som fyllt 13 år, under vissa förutsättningar, utföra lättare fartygsarbete med stöd av bestämmelsens andra stycke. Regeln tillkom år 1990 i samband med ratifikationen av ILO-konventionen (nr 138) om minimiålder för tillträde till arbete. Den konventionen medger att den nationella lagstiftningen tillåter att personer från och med 13 års ålder sysselsätts i lätt arbete som uppfyller vissa kriterier. I förarbetena (prop. 1989/90:60) angavs som skäl till bestämmelsen att med hänsyn till bl.a. förhållandena inom yrkesfisket var det rimligt att införa en möjlighet för den som inte är anställd och har fyllt 13 år att utföra lätt arbete under vissa förutsättningar. Detta resulterade i den bestämmelse som i dag återfinns i 6 kap. 10 a § andra stycket FSL.

Konventionen nr 180 anger i artikel 1.2 att yrkesfisket om möjligt skall omfattas av konventionsbestämmelserna. Några andra undantag från omfattning av bestämmelserna medger inte konventionen. Såväl Fiskeriverket som Sveriges Fiskares Riksförbund har i sina remissvar sammanfattningsvis gjort gällande att fiskerinäringen på grund av sin speciella karaktär inte bör omfattas av konventionen. För arbetstagare inom fiskerinäringen gäller 16-årsgränsen enligt sjömanslagen. Frågan om att höja den nu rådande 13-årsgränsen för annan än arbetstagare att utföra lätt arbete inom fiskerinäringen får prövas i annat sammanhang. Med hänsyn härtill och med beaktande av de skäl som anfördes i samband med tillkomsten av 13-årsregeln, föreslår regeringen att bestämmelsen i 6 kap. 10 a § andra stycket FSL kvarstår, men begränsas till att avse endast fiskerinäringen.

6.4 Godkännande av konventionen

Regeringens förslag: Riksdagen godkänner konventionen (nr 180) om sjömäns arbetstid och bemanningen på fartyg.

ILO-kommittén: Konventionen (nr 180) om sjömäns arbetstid och bemanningen på fartyg och rekommendationen (nr 187) om sjömäns löner och arbetstid samt bemanningen på fartyg har remitterats till ILO-kommittén som i sin tur inhämtat yttranden från Sjöfartsverket, Arbetskyddsstyrelsen, Arbetslivsinstitutet, Fiskeriverket, Sveriges Redareförening genom SAF, Sveriges Redareförening för mindre passagerarfartyg, SEKO genom LO, TCO, SACO, Ledarna och Sveriges Fiskares Riksförbund.

ILO-kommittén tillstyrker för egen del att Sverige ratificerar konventionen. Kommittén förordar att sjömanslagen därvid anpassas till konventionens krav på 16-årsgräns.

Remissinstanserna: Inte någon remissinstans har anfört hinder mot en svensk ratifikation av konventionen nr 180.

Fiskeriverket och *Sveriges fiskares riksförbund* hyser den gemensamma uppfattningen att konventionen inte är tillämplig på yrkesfiskare i Sverige.

Sveriges redareförening motsätter sig inte en ratificering av konventionen.

LO ansluter sig till *SEKO*:s uppfattning att det är viktigt att Sverige snabbt ratificerar konventionen, bl.a. mot bakgrund av pågående arbete med ett arbetstidsdirektiv för sjöfarten inom EU. *Ledarna* konstaterar att i regeringens proposition 1997/98:128 anpassas svensk lagstiftning till bl.a. ILO:s konvention nr 180.

Skälen för regeringens förslag: Sedan den 1 oktober 1998 gäller en ny lag (1998:958) om vilotid för sjömän (prop. 1997/98:128). Den ersätter därmed den tidigare sjöarbetstidslagen (1970:105). Lagen gäller sjömän som är anställda för fartygsarbete på svenskt fartyg. Den gäller även andra anställda än sjömän, som utför fartygsarbete som beräknas pågå under längre tid än en vecka, och personer som utan att vara anställda tjänstgör i någon funktion på ett fartyg och är vaktindelade. Med fartygsarbete avses i lagen arbete för fartygets räkning som utförs ombord eller på annat ställe av arbetstagare som följer med fartyget. Lagen gäller inte när fråga är om fiskefartyg, räddningsfartyg eller fritidsfartyg.

Enligt förordningen (1998:962) om vilotid för sjömän, som ersätter den tidigare sjöarbetstidskungörelsen (1970:550), gäller lagen inte för fartygsarbete på fartyg som hör till polisväsendet, Försvarsmakten, Kustbevakningen, Statens järnvägar, Vägverket, Sjöfartsverket eller Tullverket. I fråga om sådant fartygsarbete gäller i stället arbetstidslagen (1982:673). Sjöfartsverket utövar tillsyn över efterlevnaden av lagen om vilotid för sjömän.

Bemanning av fartyg samt redarens och befälhavarens ansvar regleras i sjölagen (1994:1009), fartygssäkerhetslagen (1988:49), fartygssäkerhetsförordningen (1988:594) och förordningen (1998:965) om behörigheter för sjöpersonal, som ersätter den tidigare förordningen (1982:892) om behörigheter för sjöpersonal, samt i Sjöfartsverkets föreskrifter. Tillsyn utövas av Sjöfartsverket. Bestämmelser om straffansvar för befälhavare och redare finns i lagen om vilotid för sjömän för det fall att en sjöman används till fartygsarbete i strid mot lagen eller mot föreskrifter som meddelats med stöd av denna lag.

För fartygsarbete som avser örlogsfartyg gäller arbetsmiljölagen (1977:1160).

Den nya lagen om vilotid för sjömän innebär en anpassning av svensk lagstiftning till nyligen antagna internationella konventioner som reglerar sjömännens arbetstid/vilotid, dvs. till *dels* den s.k. STCW-konventionen om sjöfolks utbildning, certifiering och vakthållning, antagen av Internationella sjöfartsorganisationen (IMO) år 1978 med ändringar antagna år 1995, *dels* ILO-konventionen (nr 180) om sjömäns arbetstid och bemanningen på fartyg. Den reviderade STCW-konventionen, som i här aktuella delar trädde i kraft den 1 februari 1997, innehåller bl.a. föreskrifter om minsta tillåtna vilotid för vakthavande befäl och vaktgående manskap. ILO-konventionen erbjuder, som beskrivits ovan, två alternativ, antingen en reglering av arbetstiden eller omvänt av minsta tillåtna vilotid under givna tidsperioder.

Den nya lagen utgår således bl.a. från bestämmelserna i konventionen nr 180.

Därvid har det alternativ valts som genom sin konstruktion med vilotider är uppbyggt på ett liknande sätt som IMO-konventionen. Detta möjliggör bl.a. kontinuerlig tillämpning av såväl trevaktssystem som tvåvaktssystem.

En ny artikel som infördes i konventionstexten under andraårsbehandlingen är artikel 12 om minimiålder för arbete ombord på fartyg. I artikel 12 stadgas att ingen person som är yngre än 16 år får arbeta ombord på ett fartyg. I Sverige finns bestämmelser om minimiålder för fartygsarbete som utförs av arbetstagare i sjömanslagen (1973:282). För att uppfylla konventionens krav på denna punkt krävs en ändring i sjömanslagen. Vidare måste bestämmelserna om minimiålder för fartygsarbete som utförs av ”annan än arbetstagare” ändras i 6 kap. 10 a § fartygssäkerhetslagen (1988:49). Detta har behandlats i avsnitt 6.3.

Det arbete med ett arbetsdirektiv för sjöfarten inom EU, som remissinstanserna, bl.a. SEKO, erinrat om, har numera slutförts. Den 30 september 1998 ingick de europeiska parterna på sjöfartsområdet med stöd av avtalet om socialpolitik ett europeiskt avtal om arbetstidens organisation för sjömän (sjöfartsavtalet). Med stöd av artikel 139.2 i EG-fördraget antog EU:s råd den 21 juni 1999 ett direktiv för att genomföra avtalet, Rådets direktiv 1999/63/EG av den 21 juni 1999 om det avtal om arbetstidens organisation för sjömän som ingåtts av European Community Shipowners' Association (ESCA) och Federation of Transport Workers' Unions in the European Union (FST).

Sjöfartsavtalet innehåller bestämmelser om arbetstid och vilotid (klausulerna 1–12), vilka överensstämmer med motsvarande bestämmelser i ILO-konventionen nr 180. I likhet med konventionen nr 180 föreskriver avtalet även att inte någon person under 16 år får arbeta ombord på ett fartyg. För nattarbete krävs att sjömannen fyllt 18 år. Därutöver innehåller avtalet bestämmelser om hälsoundersökningar och semester m.m. Rådsdirektivet och därmed avtalet skall vara genomfört i EU:s medlemsländer senast den 30 juni 2002.

Svensk lagstiftning har redan anpassats till konventionen nr 180. Ett ytterligare skäl för en snar ratifikation av konventionen är att den har tagits in i protokollet till den viktiga ”paraply”-konventionen nr 147.

7 1996 års protokoll till konventionen (nr 147) om miniminormer i handelsfartyg

Prop. 1999/2000:119

7.1 Konventionen (nr 147) om miniminormer i handelsfartyg

Konventionen (nr 147) om miniminormer i handelsfartyg utgör ett av de relevanta instrument som åberopas i "Paris Memorandum of Understanding on Port State Control", antaget av 17 europeiska länder till vilka även Canada anslutit sig. Paris Memorandum utgör grunden för ett harmoniserat inspektionsförfarande vid hamnstatskontroll av utländska fartyg. Som redargruppens ordförande påpekade i sitt inledningsanförande har konventionen nr 147 fått hedersbenämningen "a bill of rights of seafarers".

Konventionen nr 147 antogs år 1976. Den har ratificerats av 37 av ILO:s medlemsstater, vilka tillsammans svarar för mer än 50 procent av världshandelsflottan. Sverige ratificerade konventionen nr 147 år 1978 (prop. 1977/78:152). Den trädde i kraft år 1981.

Konventionen nr 147 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 (Appendix) till konventionen. I konventionens artikel 2 a krävs att ratificerande stat i sin lagstiftning har *bestämmelser som är i huvudsak likvärdiga ("substantially equivalent") med innehållet i de konventioner eller artiklar i konventioner som anges i bilagan.*

Konventionen är, med vissa 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 oljerigggar och borrhplattformar när dessa inte nyttjas till sjöfart (art. 1).

Enligt artikel 2 åtar sig ratificerande stat att för fartyg, som är registrerade inom dess territorium, föreskriva dels säkerhetsnormer – bl.a. normer för behörighet, arbetstid och bemanning – i syfte att trygga säkerheten för människoliv ombord, dels lämpliga åtgärder för social trygghet, och 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 konventioner som anges i bilagan till konventionen nr 147 (i den mån medlemsstaten inte på annat sätt är förpliktad att tillämpa ifrågavarande konventioner). Staten skall 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 är föreskrivna genom nationell lagstiftning och 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.

I artikel 2 krävs vidare att ratificerande stat skall se till att det finns lämpliga förfaranden för rekrytering av sjömän på fartyg, som är registre-

rade inom dess territorium, och för prövning av klagomål, som uppstår i detta sammanhang. Den 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. Genom inspektion eller på annat lämpligt sätt skall staten kontrollera att det egna landets fartyg uppfyller bl.a. tillämpliga ILO-konventioner. Sjöförklaring skall anordnas beträffande varje allvarlig sjöolycka som berör det egna landets fartyg, särskilt sådana som har medfört personskada eller förlust av människoliv.

I mån av möjlighet skall ratificerande medlemsstat, enligt artikel 3, 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.

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 kan medlemmen rapportera detta till flaggstatens regering, med kopia till Internationella arbetsbyråns generaldirektör, 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 (art. 4).

7.2 Protokollens huvudsakliga innehåll

1996 års protokoll till konventionen nr 147 innehåller en preambel, tolv artiklar och en tilläggsbilaga (Supplementary Appendix).

I *preambeln* hänvisas till artiklarna 2 och 4 i konventionen nr 147 samt erinras om artikel 1 i konventionen (nr 111) om diskriminering vid anställning och yrkesutövning (ratificerad av Sverige, prop. 1959:23 och 1962:70). Dessa artiklars betydelse understryks genom att preambeln innehåller direktcitat ur dem. Vidare hänvisar preambeln till FN:s havsrättskonvention av år 1982, som trädde i kraft den 16 november 1994 (ratificerad av Sverige, prop. 1995/96:140).

Tilläggsbilagan kompletterar det Appendix som utgör bilaga till konventionen nr 147.

Varje medlemsstat som ratificerar protokollet skall enligt dess artikel 1 utsträcka listan över konventioner i konventionsbilagan till att omfatta konventionerna i del A i tilläggsbilagan och kan även utsträcka den till att omfatta en eller flera av konventionerna i del B i tilläggsbilagan.

När en medlemsstat genom ratifikation av 1996 års protokoll förbinder sig att ha en lagstiftning som är i huvudsak likvärdig med (substantially equivalent to) konventioner som nämns i tilläggsbilagan, innebär det att det substantiella innehållet i konventionen nr 147, artikel 2, preciseras och utvidgas. Om man kallar konventionen nr 147 en paraplykonvention, kan man säga att konventionerna i dess bilaga utgör paraplyets spröt och att paraplyet genom tilläggsbilagan förses med ännu några spröt.

Tilläggsbilagan innehåller två delar, del A och del B. I del A uppräknas två konventioner och i del B fyra konventioner.

Varje medlemsstat som ratificerar protokollet skall sålunda ha en lagstiftning vars bestämmelser i huvudsak är likvärdiga med innehållet i konventionerna i del A, dvs.

- konventionen (nr 133) om besättningsbostäder (tilläggsbestämmelser) och
- konventionen (nr 180) om sjömäns arbetstid och bemanningen på fartyg.

Konventionen nr 133, antagen år 1970, ratificerades av Sverige år 1972 (prop. 1971:158). Den trädde i kraft först år 1991.

Enligt artikel 1.2 skall en stat som har ratificerat protokollet inte vara bunden att ha lagstiftning som i huvudsak är likvärdig med konventionen nr 180 förrän den konventionen träder i kraft.

I fråga om de fyra konventionerna i del B finns som nämnts en valfrihet, dvs. den ratificerande staten kan välja att ha lagstiftning som i huvudsak är likvärdig med innehållet i ett valfritt antal (från noll till fyra) av de uppräknade konventionerna, dvs.

- konventionen (nr 108) om nationella identitetshandlingar för sjömän,
- konventionen (nr 135) om arbetstagarnas representanter,
- konventionen (nr 164) om hälsoskydd och sjukvård för sjömän och
- konventionen (nr 166) om sjömäns hemresa (reviderad).

Konventionerna nr 108, 135 och 164 är redan i kraft för Sverige. De ratificerades år 1970 (prop. 1959:78), år 1972 (prop. 1972:10) resp. år 1990 (prop. 1988/89:122). I den senare propositionen finns en redogörelse även för konventionen nr 166.

Uppräkningen av konventioner i tilläggsbilagan får, med hänsyn till den nyss redovisade artikel 4 i konventionen nr 147, till följd att tillämpningen av likvärdighetskravet i förhållande till konventionerna i del A förutsätts bli föremål inte bara för *flaggstatskontroll* utan också för *hamnstatskontroll*. Detsamma kan gälla för de konventioner i del B beträffande vilka respektive hamnstat har åtagit sig att ha lagstiftning som i huvudsak är likvärdig. Hamnstatskontroller utgör dock inte en skyldighet enligt konventionen nr 147, utan en möjlighet för en hamnstat ("may take measures" enligt art. 4.1 konventionen). Sveriges skyldigheter att företa hamnstatskontroller regleras däremot i ovannämnda Paris Memorandum of Understanding on Port State Control och i EG-direktivet 95/21/EG om tillämpning av internationella normer för säkerhet på fartyg, förhindrande av förorening samt boende- och arbetsförhållanden ombord på fartyg som anlöper gemenskapens hamnar och framförs i medlemsstaternas territorialvatten (hamnstatskontroll). Direktivet 95/21/EG har senare ändrats genom Rådets direktiv 98/25/EG, Kommissionens direktiv 98/42/EG och Kommissionens direktiv 99/97/EG. Genom ändringarna tar man hänsyn till ändringar som har trätt i kraft dels i några av de konventioner, som räknas upp i hamnstatskontrolldirektivets artikel 2, dels i Paris Memorandum of Understanding on Port State Control. I artikel 2 räknas även ILO-konventionen nr 147 upp. I 1998 och 1999 års ändringar i direktivet 95/21/EG har dock de ändringar i konventionen nr 147, som ILO antagit genom 1996 års protokoll, ännu inte beaktats.

Protokollet kan ratificeras endast av länder som samtidigt eller tidigare har ratificerat konventionen nr 147. Det träder i kraft tolv månader efter

den dag då det ratificerats av fem medlemsstater, av vilka tre vardera har en handelsflotta med en bruttodräktighet av minst en miljon. Det framgår av avsnitt 6.2 ovan att den svenska handelsflottans bruttodräktighet överstiger två miljoner. Därefter träder protokollet i kraft för varje medlemsstat, som ratificerar det, tolv månader efter den dag då ratifikationen registrerats.

7.3 Godkännande av protokollet

Regeringens förslag: Riksdagen godkänner 1996 års protokoll till konventionen (nr 147) om miniminormer i handelsfartyg

ILO-kommittén: 1996 års protokoll till konventionen nr 147 har remitterats till ILO-kommittén, som i sin tur inhämtat yttranden från Sjöfartsverket, Arbetarskyddsstyrelsen, Arbetslivsinstitutet, Sveriges Redareförening genom SAF, Sveriges Redareförening för mindre passagerarfartyg, SEKO genom LO, TCO, SACO och Ledarna.

ILO-kommittén anser det önskvärt att Sverige så snart som möjligt kan ratificera protokollet.

Remissinstanserna: Inte någon remissinstans har framfört erinringar mot en ratifikation.

Sveriges Redareförening motsätter sig inte att Sverige ratificerar protokollet men menar att de i tilläggsbilagan nämnda konventionerna skall antas endast i den omfattning detta kan ske utan att det menligt inverkar på möjligheten att anställa ”tillfälligt ombordanställda” i svenskflaggade fartyg – enligt den överenskommelse som träffats mellan föreningen och de sjöfackliga organisationerna.

LO instämmer med *SEKO*, som understryker vikten av snabb ratifiering av protokollet, bl.a. för att kunna tillämpa hamnstatskontroll på fartyg även från länder som inte ratificerat vare sig konventionen nr 147 eller konventionen nr 180.

Ledarna ser inga hinder mot att Sverige ratificerar protokollet.

Skälen för regeringens förslag: Genom protokollet utvidgas tillämpningsområdet för konventionen nr 147 och stärks stödet för en utvidgad hamnstatskontroll i viktiga avseenden.

Av de två ”obligatoriska” konventionerna i tilläggsbilagans del A är Sverige redan bundet att tillämpa konventionen nr 133 om besättningsbostäder (tilläggsbestämmelser).

Om och när konventionen nr 180 träder i kraft leder detta till förpliktelser enligt protokollet även enligt den konventionen. Ovan har konstaterats att den nya lag om vilotid för sjömän, som trätt i kraft den 1 oktober 1998 har utformats med konventionen nr 180 som förebild. Det har i det föregående (avsnitt 6.4) föreslagits att konventionen nr 180 ratificeras av Sverige.

Av de fyra konventionerna i tilläggsbilagans del B är Sverige bundet att tillämpa konventionerna nr 108, 135 och 164. Huruvida Sverige har lagstiftning som i huvudsak är likvärdig med konventionen nr 166 bör ytterligare prövas.

Regeringen anser att det är önskvärt att Sverige ratificerar protokollet för att därmed också bidra till dess snara ikraftträdande och det stärkta stöd för en utvidgad hamnstatskontroll som detta medför. Till ratifikationsinstrumentet bör fogas en förklaring att Sverige antar konventionerna nr 108, 135 och 164 i tilläggsbilagans del B.

Convention (No. 178) concerning the Inspection of Seafarers' Working and Living Conditions

The General Conference of the International Labour Organization,

Having been convened at Geneva by the Governing Body of the International Labour Office and having met in its Eighty-fourth Session on 8 October 1996, and

Noting the changes in the nature of the shipping industry and, as a consequence thereof, the changes in seafarers' working and living conditions since the Labour Inspection (Seamen) Recommendation, 1926, was adopted, and

Recalling the provisions of the Labour Inspection Convention and Recommendation, 1947, the Labour Inspection (Mining and Transport) Recommendation, 1947, and the Merchant Shipping (Minimum Standards) Convention, 1976, and

Recalling the entry into force of the United Nations Convention on the Law of the Sea, 1982, on 16 November 1994, and

Having decided upon the adoption of certain proposals with regard to the revision of the Labour Inspection (Seamen) Recommendation, 1926, which is the first item on the agenda of the session, and

Having determined that these proposals shall take the form of an international Convention for flag State implementation only;

adopts, this twenty-second day of October of the year one thousand nine hundred and ninety-six, the following Convention, which may be cited as the Labour Inspection (Seafarers) Convention, 1996:

ILO:s konvention (nr 178) om tillsyn av sjömäns arbets- och levnadsförhållanden

Internationella arbetsorganisationens allmänna konferens,

som har sammankallats till Genève av styrelsen för Internationella arbetsbyrå och samlats där den 8 oktober 1996 till sitt åttiofjärde möte,

beaktar sjöfartsnäringens förändrade karaktär och därav följande förändringar i sjöfolkets arbets- och levnadsförhållanden sedan 1926 års rekommendation om tillsyn av sjöfolks arbetsförhållanden antogs,

erinrar om bestämmelserna i 1947 års konvention och rekommendation om arbetsinspektion, 1947 års rekommendation om arbetsinspektion (gruvdrift och transport) och 1976 års konvention om miniminormer i handelsfartyg,

erinrar om att Förenta nationernas havsrättskonvention av år 1982 trädde i kraft den 16 november 1994,

har beslutat att anta vissa förslag om revidering av 1926 års rekommendation om sjöfolks arbetsförhållanden, en fråga som utgör den första punkten på mötets dagordning,

har fastställt att dessa förslag skall ta formen av en internationell konvention för uteslutande tillämpning av flaggstaten, och

antar denna den tjugooandra dagen i oktober månad år nittonhundranittiosex följande konvention, som kan kallas 1996 års konvention om tillsyn av sjömäns arbets- och levnadsförhållanden.

PART I. SCOPE AND DEFINITIONS

Article 1

1. Except as otherwise provided in this Article, this Convention applies to every seagoing ship, whether publicly or privately owned, which is registered in the territory of a Member for which the Convention is in force and is engaged in the transport of cargo or passengers for the purpose of trade or is employed for any other commercial purpose. For the purpose of this Convention, a ship that is on the register of two Members is deemed to be registered in the territory of the Member whose flag it flies.

2. National laws or regulations shall determine which ships are to be regarded as seagoing ships for the purpose of this Convention.

3. This Convention applies to seagoing tugs.

4. This Convention does not apply to vessels less than 500 gross tonnage and, when not engaged in navigation, vessels such as oil rigs and drilling platforms. The decision as to which vessels are covered by this paragraph shall be taken by the central coordinating authority in consultation with the most representative organizations of shipowners and seafarers.

5. To the extent the central coordinating authority deems it practicable, after consulting the representative organizations of fishing vessel owners and fishermen, the provisions of this Convention shall apply to commercial maritime fishing vessels.

6. In the event of any doubt as to

DEL I. TILLÄMPNINGS- OMRÅDE OCH DEFINITIONER

Artikel 1

1. Om inte annat föreskrivs i denna artikel skall denna konvention tillämpas på varje sjögående fartyg, vare sig det är i offentlig eller privat ägo, som är registrerat inom en medlemsstats territorium för vilken konventionen har trätt i kraft, vilket i handelssyfte används för transport av last eller passagerare eller nyttjas för något annat kommersiellt ändamål. I denna konventions mening skall ett fartyg som är registrerat i två medlemsstater betraktas såsom varande registrerat inom den medlemsstats territorium vars flagg det för.

2. Nationella lagar eller bestämmelser skall vara bestämmande för vilka fartyg som skall betraktas som sjögående fartyg i denna konventions mening.

3. Denna konvention skall tillämpas på sjögående bogserbåtar.

4. Denna konvention skall inte tillämpas på fartyg med en bruttodräktighet under 500 och på fartyg som oljeriggas och borrhullformar när de inte används för sjöfart. Den centrala samordnande myndigheten skall i samråd med de mest representativa redar- och sjöfolksorganisationerna avgöra vilka fartyg som skall täckas av denna punkt.

5. Så långt den centrala samordnande myndigheten anser det vara möjligt efter att ha samrått med de representativa organisationerna för fiskefartygsägare och fiskare, skall konventionens bestämmelser tillämpas på fartyg för yrkesfiske till

whether or not any ships are to be regarded as engaged in commercial maritime operations or commercial maritime fishing for the purpose of this Convention, the question shall be determined by the central coordinating authority after consulting the organizations of shipowners, seafarers and fishermen concerned.

7. For the purpose of this Convention:

(a) the term "central coordinating authority" means ministers, government departments or other public authorities having power to issue and supervise the implementation of regulations, orders or other instructions having the force of law in respect of inspection of seafarers' working and living conditions in relation to any ship registered in the territory of the Member;

(b) the term "inspector" means any civil servant or other public official with responsibility for inspecting any aspect of seafarers' working and living conditions, as well as any other person holding proper credentials performing an inspection for an institution or organization authorized by the central coordinating authority in accordance with Article 2, paragraph 3;

(c) the term "legal provisions" includes, in addition to laws and regulations, arbitration awards and collective agreements upon which the force of law is conferred;

(d) the term "seafarers" means persons who are employed in any capacity on board a seagoing ship to which the Convention applies. In the event of any doubt as to whether any categories of persons are to be regarded as seafarers for the purpose of this Convention, the question shall be determined by the central coordinating authority

havs.

6. Om det vid tillämpning av denna konvention skulle råda tvivel om huruvida fartyg skall anses vara sysselsatta i handelssjöfart eller yrkesfiske till havs, skall frågan avgöras av den centrala samordnande myndigheten efter samråd med vederbörande redar-, sjöfolks- och yrkesfiskarorganisationer

7. I denna konvention avses med

a) "central samordnande myndighet" de ministrar, regeringsorgan eller andra offentliga myndigheter som är behöriga att utfärda tvingande bestämmelser, beslut eller andra instruktioner om tillsyn av sjömäns arbets- och levnadsförhållanden som gäller fartyg registrerade inom medlemsstatens territorium och övervaka dessas tillämpning,

b) "inspektör" statstjänsteman eller annan offentligt anställd person med ansvar att utöva tillsyn över någon aspekt av sjömäns arbets- och levnadsförhållanden, och annan person som innehar vederbörlig legitimation för att verkställa en inspektion på en institutions eller organisations vägnar som är auktoriserad av den centrala samordnande myndigheten i enlighet med artikel 2.3,

c) "lagar och bestämmelser" förutom lagar och föreskrifter även skiljedomar och kollektivavtal som har vunnit rättslig verkan,

d) "sjömän" personer anställda i någon befattning ombord på ett sjögående fartyg för vilket denna konvention gäller. Om det vid tillämpning av denna konvention skulle råda tvivel om huruvida några personkategorier skall anses vara sjömän, skall frågan avgöras

after consulting the organizations of shipowners and seafarers concerned;

(e) the term "seafarers' working and living conditions" means the conditions such as those relating to the standards of maintenance and cleanliness of shipboard living and working areas, minimum age, articles of agreement, food and catering, crew accommodation, recruitment, manning, qualifications, hours of work, medical examinations, prevention of occupational accidents, medical care, sickness and injury benefits, social welfare and related matters, repatriation, terms and conditions of employment which are subject to national laws and regulations, and freedom of association as defined in the Freedom of Association and Protection of the Right to Organise Convention, 1948, of the International Labour Organization.

PART II. ORGANIZATION OF INSPECTION

Article 2

1. Each Member for which the Convention is in force shall maintain a system of inspection of seafarers' working and living conditions.

2. The central coordinating authority shall coordinate inspections wholly or partly concerned with seafarers' working and living conditions and shall establish principles to be observed.

3. The central coordinating authority shall in all cases be responsible for the inspection of seafarers' working and living conditions. It may authorize public institutions or other organizations it recogniz-

av den centrala samordnande myndigheten efter samråd med vederbörande redar- och sjöfolksorganisationer,

e) "sjömäns arbets- och levnadsförhållanden" förhållanden av det slag som avser underhålls- och renlighetsstandarden i bostads- och arbetsutrymmen ombord, minimiålder, anställningskontrakt, kosthåll och utspisning, besättningens bostäder, rekrytering, bemanning, kvalifikationer, arbetstid, läkarundersökning, förebyggande av olycksfall i arbetet, sjukvård, förmåner vid sjukdom och olycksfall, välfärd och relaterade förhållanden, hemsändning, anställningsvillkor och anställningsförhållanden som regleras av nationella lagar och föreskrifter samt föreningsrätt som den definieras i 1948 års ILO-konvention om föreningsfrihet och skydd för organisationsrätten.

DEL II. ORGANISATION AV TILLSYVEN

Artikel 2

1. Varje medlemsstat som är bunden av denna konventionen skall vara skyldig att upprätthålla ett system för tillsyn av sjömäns arbets- och levnadsförhållanden.

2. Den centrala samordnande myndigheten skall samordna inspektioner som helt eller delvis avser sjömäns arbets- och levnadsförhållanden och skall fastställa de principer som skall iakttas.

3. Den centrala samordnande myndigheten skall i samtliga fall vara ansvarig för tillsynen av sjömäns arbets- och levnadsförhållanden. Den har rätt att auktorisera

es as competent and independent to carry out inspections of seafarers' working and living conditions on its behalf. It shall maintain and make publicly available a list of such institutions or organizations.

Article 3

1. Each Member shall ensure that all ships registered in its territory are inspected at intervals not exceeding three years and, when practicable, annually, to verify that the seafarers' working and living conditions on board conform to national laws and regulations.

2. If a Member receives a complaint or obtains evidence that a ship registered in its territory does not conform to national laws and regulations in respect of seafarers' working and living conditions, the Member shall take measures to inspect the ship as soon as practicable.

3. In cases of substantial changes in construction or accommodation arrangements, the ship shall be inspected within three months of such changes.

Article 4

Each Member shall appoint inspectors qualified for the performance of their duties and shall take the necessary steps to satisfy itself that inspectors are available in sufficient number to meet the requirements of this Convention.

Article 5

1. Inspectors shall have the status

offentliga institutioner eller andra organisationer som den erkänner som kompetenta och oberoende att verkställa inspektioner av sjömäns arbets- och levnadsförhållanden på dess vägnar. Myndigheten skall föra en förteckning över sådana institutioner eller organisationer och hålla den tillgänglig för allmänheten.

Artikel 3

1. Varje medlemsstat skall tillse att alla fartyg som är registrerade inom dess territorium inspekteras med tidsmellanrum som inte överstiger tre år och när så är möjligt ett år för att kontrollera att sjömäns arbets- och levnadsförhållanden ombord följer nationella lagar och föreskrifter.

2. Om en medlemsstat mottar klagomål om eller får bevis för att ett fartyg som är registrerat inom dess territorium inte uppfyller nationella lagar och föreskrifter om sjömäns arbets- och levnadsförhållanden skall den vidta åtgärder för att så snart det är möjligt inspektera fartyget.

3. Om ett fartygs konstruktion eller bostadsarrangemang har genomgått väsentliga ändringar skall fartyget inspekteras inom tre månader efter ändringarnas genomförande.

Artikel 4

Varje medlemsstat skall utse inspektörer som är kvalificerade att utföra sina uppgifter och vidta nödvändiga åtgärder för att tillse att ett tillräckligt antal inspektörer är tillgängliga för att uppfylla kraven i denna konvention.

and conditions of service to ensure that they are independent of changes of government and of improper external influences.

2. Inspectors provided with proper credentials shall be empowered:

(a) to board a ship registered in the territory of the Member and to enter premises as necessary for inspection;

(b) to carry out any examination, test or inquiry which they may consider necessary in order to satisfy themselves that the legal provisions are being strictly observed;

(c) to require that deficiencies are remedied; and

(d) where they have grounds to believe that a deficiency constitutes a significant danger to seafarers' health and safety, to prohibit, subject to any right of appeal to a judicial or administrative authority, a ship from leaving port until necessary measures are taken, the ship not being unreasonably detained or delayed.

Article 6

1. When an inspection is conducted or when measures are taken under this Convention, all reasonable efforts shall be made to avoid a ship being unreasonably detained or delayed.

2. If a ship is unreasonably detained or delayed, the shipowner or operator of the ship shall be entitled to compensation for any loss or damage suffered. In any instance of alleged unreasonable detention or delay, the burden of proof shall lie with the shipowner or operator of the ship.

Artikel 5

1. Inspektörerna skall åtnjuta sådan status och sådana anställningsförhållanden att deras oberoende av regeringsskiften och obehörig påverkan utifrån är tryggt.

2. Inspektörer försedda med vederbörlig legitimation skall ha följande befogenheter:

a) att komma ombord på fartyg registrerade inom medlemsstatens territorium och få tillträde till lokaler i den utsträckning som behövs för tillsynen,

b) att utföra de undersökningar, prover och förhör som de anser nödvändiga för att förvissa sig om att lagar och bestämmelser strikt efterlevs,

c) att fordra att brister avhjälps, och

d) i de fall de har skäl att tro att en brist utgör en betydande fara för sjömäns hälsa och säkerhet, att med förbehåll för varje rätt till överklagande till en dömande eller förvaltande myndighet förbjuda ett fartyg att löpa ut till dess att de nödvändiga åtgärderna har vidtagits, varvid fartyget inte utan skäl får kvarhållas eller fördröjas.

Artikel 6

1. När en inspektion utförs eller åtgärder vidtas enligt bestämmelserna i denna konvention skall alla rimliga ansträngningar göras för att undvika att fartyget utan skäl kvarhålls eller fördröjs.

2. Om ett fartyg utan skäl kvarhålls eller fördröjs skall redaren eller den som driver fartyget ha rätt till ersättning för varje liden förlust eller skada. Vid varje fall av påstått omotiverat kvarhållande eller fördröjning skall bevisbördan ligga på redaren eller den som dri-

Article 7

1. Adequate penalties for violations of the legal provisions enforceable by inspectors and for obstructing inspectors in the performance of their duties shall be provided for by national laws or regulations and shall be effectively enforced.

2. Inspectors shall have the discretion to give warnings and advice instead of instituting or recommending proceedings.

PART IV. REPORTS

Article 8

1. The central coordinating authority shall maintain records of inspections of seafarers' working and living conditions.

2. It shall publish an annual report on inspection activities, including a list of institutions and organizations authorized to carry out inspections on its behalf. This report shall be published within a reasonable time after the end of the year to which it relates and in any case within six months.

Article 9

1. Inspectors shall submit a report of each inspection to the central coordinating authority. One copy of the report in English or in the working language of the ship shall be furnished to the master of the ship and another copy shall be

DEL III. PÅFÖLJDER

Artikel 7

1. Lämpliga påföljder för överträdelse av de lagar och bestämmelser vilkas tillämpning inspektörerna har att övervaka och för åtgärder för att hindra inspektörer i deras tjänsteutövning skall införas i nationella lagar eller föreskrifter och tillämpas effektivt.

2. Inspektörerna skall ha möjlighet att utfärda varningar och ge råd i stället för att inleda eller rekommendera rättsliga åtgärder.

DEL IV. RAPPORTERING

Artikel 8

1. Den centrala samordnande myndigheten skall föra förteckningar över inspektioner av sjömäns arbets- och levnadsförhållanden.

2. Den centrala samordnande myndigheten skall publicera en årlig rapport över inspektionsverksamheten med en förteckning över institutioner och organisationer som är auktoriserade att verkställa inspektioner på dess vägnar. Rapporten skall publiceras inom rimlig tid efter utgången av det år den hänförs till och i vart fall inom sex månader därefter.

Artikel 9

1. Inspektörerna skall avge rapport om varje verkställd inspektion till den centrala samordnande myndigheten. Ett exemplar av rappor-

posted on the ship's notice board for the information of the seafarers or sent to their representatives.

2. In case of an inspection pursuant to a major incident, the report shall be submitted as soon as practicable but not later than one month following the conclusion of the inspection.

PART V. FINAL PROVISIONS

Article 10

This Convention supersedes the Labour Inspection (Seamen) Recommendation, 1926.

Article 11

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

Article 12

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

2. It shall come into force 12 months after the date on which the ratifications of two Members have been registered with the Director-General.

3. Thereafter, this Convention shall come into force for any Member 12 months after the date on which its ratification has been registered.

ten på engelska språket eller på fartygets arbetspråk skall överlämnas till fartygets befälhavare och ytterligare ett exemplar skall anslås på fartygets anslagstavla för sjömännens information eller tillställas deras representanter.

2. Vid inspektion med anledning av en större händelse skall rapporten avges så snart det är möjligt och inte senare än en månad efter avslutandet av inspektionen.

DEL V. SLUTBESTÄMMELSER

Artikel 10

Denna konvention ersätter 1926 års rekommendation om tillsyn av sjöfolks arbetsförhållanden.

Artikel 11

Ratifikationsdokument avseende denna konvention skall sändas till Internationella arbetsbyråns generaldirektör för registrering.

Artikel 12

1. Denna konvention skall vara bindande endast för de medlemmar av Internationella arbetsorganisationen vilkas ratifikationer har registrerats hos Internationella arbetsbyråns generaldirektör.

2. Den träder i kraft tolv månader efter den dag då ratifikationer från två medlemsstater har registrerats hos generaldirektören.

3. Därefter träder konventionen i kraft för varje annan medlemsstat tolv månader efter den dag då dess ratifikation har registrerats.

Article 13

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

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

Article 14

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

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

Article 15

The Director-General of the Inter-

Artikel 13

1. En medlemsstat som har ratificerat denna konvention kan säga upp den, sedan tio år har förflutit från den dag då konventionen först träder i kraft, genom en skrivelse som sänds till Internationella arbetsbyråns generaldirektör för registrering. En sådan uppsägning får inte verkan förrän ett år efter den dag då den har registrerats.

2. Varje medlemsstat som har ratificerat denna konvention och som inte, inom det år som följer på utgången av den i föregående punkt nämnda tioårsperioden, gör bruk av sin uppsägningsrätt enligt denna artikel, kommer att vara bunden för en ny tioårsperiod och kan därefter säga upp konventionen vid utgången av varje tioårsperiod på de villkor som föreskrivs i denna artikel.

Artikel 14

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

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

Artikel 15

national 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 the Director-General in accordance with the provisions of the preceding Articles.

Article 16

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

Article 17

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 13 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.

Internationella arbetsbyråns generaldirektör skall, för registrering enligt artikel 102 i Förenta nationernas stadga, lämna Förenta nationernas generalsekreterare fullständiga upplysningar om samtliga ratifikationer och uppsägningar som har registrerats hos generaldirektören enligt bestämmelserna i föregående artiklar.

Artikel 16

När Internationella arbetsbyråns styrelse finner det nödvändigt, skall den lämna Internationella arbetsorganisationens allmänna konferens en redogörelse för denna konventions tillämpning och överväga om det finns anledning att föra upp frågan om revidering av konventionen, helt eller delvis, på konferensens dagordning.

Artikel 17

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

a) en medlemsstats ratifikation av den nya reviderade konventionen anses i sig innebära omedelbar uppsägning av denna konvention, utan hinder av bestämmelserna i artikel 13 ovan, om och när den nya konventionen har trätt i kraft,

b) från den dag då den nya reviderade konventionen träder i kraft, denna konvention upphöra att vara öppen för ratifikation av medlemsstaterna.

2. Denna konvention skall likväl förbli gällande till form och innehåll för de medlemsstater som har ratificerat den men inte har ratifi-

cerat den nya reviderade konventionen.

Prop. 1999/2000:119
Bilaga 1

Article 18

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

Artikel 18

De engelska och franska versionerna av denna konventionstext har lika giltighet.

Recommendation (No. 185) concerning the Inspection of Seafarers' Working and Living Conditions

The General Conference of the International Labour Organization,

Having been convened at Geneva by the Governing Body of the International Labour Office and having met in its Eighty-fourth Session on 8 October 1996, and

Having decided upon the adoption of certain proposals with regard to the revision of the Labour Inspection (Seamen) Recommendation, 1926, which is the first item on the agenda of the session, and

Having determined that these proposals shall take the form of a Recommendation supplementing the Labour Inspection (Seafarers) Convention, 1996;

adopts, this twenty-second day of October of the year one thousand nine hundred and ninety-six, the following Recommendation, which may be cited as the Labour Inspection (Seafarers) Recommendation, 1996:

I. COOPERATION AND COORDINATION

1. The central coordinating authority should make appropriate arrangements to promote effective cooperation between public institutions and other organizations concerned with seafarers' working and living conditions.

2. To ensure cooperation between inspectors, shipowners, seafarers and their respective organizations, and in order to maintain or improve seafarers' working and living conditions, the central coor-

ILO:s rekommendation (nr 185) om tillsyn av sjömäns arbets- och levnadsförhållanden

Internationella arbetsorganisationens allmänna konferens,

som har sammankallats till Genève av styrelsen för Internationella arbetsbyrån och samlats där den 8 oktober 1996 till sitt åttiofjärde möte,

har beslutat att anta vissa förslag om revidering av 1926 års rekommendation om sjöfolks arbetsförhållanden, en fråga som utgör den första punkten på mötets dagordning,

har fastställt att dessa förslag skall ta formen av en rekommendation som kompletterar 1996 års konvention om tillsyn av sjömäns arbets- och levnadsförhållanden, och

antar denna den tjugooandra dagen i oktober månad år nittonhundranittiosex följande rekommendation, som kan kallas 1996 års rekommendation om tillsyn av sjömäns arbets- och levnadsförhållanden.

I. SAMARBETE OCH SAMORDNING

1. Den centrala samordnande myndigheten bör vidta lämpliga åtgärder för att främja ett effektivt samarbete mellan offentliga institutioner och andra organisationer som arbetar med sjömäns arbets- och levnadsförhållanden.

2. För att säkerställa samarbetet mellan inspektörer, redare, sjömän och deras respektive organisationer och för att bibehålla eller förbättra sjömäns arbets- och levnadsförhållanden bör den centrala

ordinating authority should consult the representatives of such organizations at regular intervals as to the best means of attaining these ends. The manner of such consultation should be determined by the central coordinating authority after consulting with shipowners' and seafarers' organizations.

II. ORGANIZATION OF INSPECTION

3. The central coordinating authority and any other service or authority wholly or partly concerned with the inspection of seafarers' working and living conditions should have the resources necessary to fulfil their functions.

4. The number of inspectors should be sufficient to secure the efficient discharge of their duties and should be determined with due regard to:

(a) the importance of the duties which the inspectors have to perform, in particular the number, nature and size of ships liable to inspection and the number and complexity of the legal provisions to be enforced;

(b) the material means placed at the disposal of the inspectors; and

(c) the practical conditions under which inspections must be carried out in order to be effective.

5. The system of inspection of seafarers' working and living conditions should permit inspectors:

(a) to alert the central coordinating authority to any deficiency or abuse not specifically covered by existing legal provisions and submit proposals to it for the improvement of laws and regulations; and

(b) to board ships and enter relevant premises freely and without

samordnande myndigheten med jämna mellanrum samråda med företrädarna för dessa organisationer om det bästa sättet att uppnå dessa syften. Formen för samrådet bör bestämmas av den centrala samordnande myndigheten efter samråd med redar- och sjöfolksorganisationerna.

II. ORGANISATION AV TILLSYNEN

3. Den centrala samordnande myndigheten och varje annat organ eller myndighet som helt eller delvis ägnar sig åt tillsyn av sjömäns arbets- och levnadsförhållanden bör ha nödvändiga resurser för att fullgöra sina åligganden.

4. Antalet inspektörer bör vara tillräckligt för att trygga att deras åligganden fullgörs effektivt och bör fastställas med vederbörlig hänsyn till det följande:

a) betydelsen av de uppgifter som åligger inspektörerna, särskilt antalet fartyg som skall inspekteras och dessas art och storlek samt antalet lagar och bestämmelser som skall tillämpas och dessas komplexitet,

b) de materiella resurser som ställs till inspektörernas förfogande, och

c) de praktiska förhållanden under vilka inspektionerna måste utföras för att vara verkningsfulla.

5. Systemet för tillsyn av sjömäns arbets- och levnadsförhållanden bör tillåta inspektörerna

a) att för den centrala samordnande myndigheten påpeka varje brist eller missförhållande som inte särskilt täcks av gällande lagar och bestämmelser och lämna den förslag till förbättring av lagar och föreskrifter och

b) att komma ombord på fartyg

previous notice at any hour of the day or night.

6. The central coordinating authority should:

(a) establish simple procedures to enable it to receive information in confidence concerning possible infringements of legal provisions presented by seafarers directly or through representatives, and enable inspectors to investigate such matters promptly;

(b) enable masters, crew members or representatives of the seafarers to call for an inspection when they consider it necessary; and

(c) supply technical information and advice to shipowners and seafarers and organizations concerned as to the most effective means of complying with the legal provisions and improving seafarers' working and living conditions.

III. STATUS, DUTIES AND POWERS OF INSPECTORS

7. (1) Subject to any conditions for recruitment to the public service which may be prescribed by national laws or regulations, inspectors should have qualifications and adequate training to perform their duties and where possible should have a maritime education or experience as a seafarer. They should have adequate knowledge of seafarers' working and living conditions and of the English language.

(2) The means for ascertaining such qualifications should be determined by the central coordinating authority.

8. Measures should be taken to provide inspectors with appropriate further training during their employment.

och få fritt tillträde till de berörda lokalerna utan förvarning när som helst på dygnet.

6. Den centrala samordnande myndigheten bör

a) upprätta enkla förfaranden för att göra det möjligt för den att få förtrolig information om eventuella överträdelser av lagar och bestämmelser vilken framläggs av sjömän direkt eller via representanter, och möjliggöra för inspektörerna att utan dröjsmål kunna undersöka förhållandena,

b) möjliggöra för befälhavaren, besättningsmedlemmar eller sjömännens representanter att begära inspektion när de anser det vara nödvändigt, och

c) ge redare, sjömän och berörda organisationer teknisk information och råd om bästa sättet att följa lagar och bestämmelser och förbättra sjömäns arbets- och levnadsförhållanden

III. INSPEKTÖRERNAS STATUS, UPPGIFTER OCH BEFÖRIGHETER

7. 1) Med förbehåll för de villkor för antagning i offentlig tjänst som kan finnas i nationella lagar och föreskrifter bör inspektörerna ha kvalifikationer och lämplig utbildning för att utföra sina uppgifter och, i möjlig utsträckning, sjömansutbildning eller erfarenhet som sjömän. De bör ha tillräcklig kännedom om sjömäns arbets- och levnadsförhållanden samt kunskaper i engelska språket.

2) Hur dessa kvalifikationer skall konstateras bör bestämmas av den centrala samordnande myndigheten.

8. Åtgärder bör vidtas för att ge inspektörerna lämplig vidareutbildning i tjänsten.

9. Each Member should take the necessary measures so that duly qualified technical experts and specialists may be called upon, as needed, to assist in the work of inspectors.

10. Inspectors should not be entrusted with duties which might, because of their number or nature, interfere with effective inspection or prejudice in any way their authority or impartiality in their relations with shipowners, seafarers or other interested parties.

11. All inspectors should be provided with conveniently situated premises, equipment and means of transport adequate for the efficient performance of their duties.

12. (1) Inspectors provided with proper credentials should be empowered:

(a) to question the master, seafarer or any other person, including the shipowner or the shipowner's representative, on any matter concerning the application of the legal provisions in the presence of a witness that the person may have requested;

(b) to require the production of any books, log books, registers, certificates or other documents or information directly related to matters subject to inspection, in order to check conformity with the legal provisions;

(c) to enforce the posting of notices required by the legal provisions; and

(d) to take or remove, for the purposes of analysis, samples of products, cargo, drinking-water, provisions and materials and substances used or handled.

(2) The shipowner or the shipowner's representative, and where appropriate the seafarers, should be notified of any sample being taken

9. Varje medlemsstat bör vidta erforderliga åtgärder för att vederbörligen kvalificerade tekniska sakkunniga och specialister vid behov skall kunna inkallas för att assistera inspektörerna i deras arbete.

10. Inspektörerna bör inte anförtros uppgifter som genom sitt antal eller sin art skulle kunna inverka menligt på inspektionens effektivitet eller på något vis skada deras auktoritet eller opartiskhet gentemot redare, sjömän eller andra berörda parter.

11. Alla inspektörer bör ha tillgång till lämpligt belägna lokaler, utrustning och transportmedel som är tillräckliga för att de skall kunna effektivt utföra sina uppgifter.

12. 1) Inspektörer försedda med vederbörlig legitimation bör ha befogenhet

a) att förhöra befälhavaren, en sjöman eller varje annan person, däribland redaren eller hans representant, om varje fråga som rör tillämpningen av lagar och bestämmelser, i närvaro av ett vittne som personen i fråga kan ha anhållit om,

b) att kräva att alla skeppsböcker, loggböcker, register, certifikat och andra handlingar och annan information som direkt rör förhållanden som är underställda krav på inspektion uppvisas, för att kontrollera om de överensstämmer med lagar och bestämmelser,

c) att tillse att information anslås i enlighet med lagar och bestämmelser, och

d) att insamla och för analys tillvarata stickprov av produkter, last, dricksvatten, proviant samt ämnen och substanser som används eller hanteras.

2) Redaren eller dennes representant och i tillämpliga fall sjö-

or removed in accordance with subparagraph (1)(d) or should be present at the time a sample is taken or removed. The quantity of such a sample should be properly recorded by the inspector.

13. When commencing a ship inspection, inspectors should provide notification of their presence to the master or person in charge and, where appropriate, to the seafarers or their representatives.

14. The central coordinating authority should be notified of any occupational injuries or diseases affecting seafarers in such cases and in such manner as may be prescribed by national laws or regulations.

15. Inspectors should:

(a) be prohibited from having any direct or indirect interest in any operation which they are called upon to inspect;

(b) subject to appropriate penalties or disciplinary measures, not reveal, even after leaving service, any commercial secrets or confidential working processes or information of a personal nature which may come to their knowledge in the course of their duties;

(c) treat as confidential the source of any complaint alleging a danger or deficiency in relation to seafarers' working and living conditions or an infringement of legal provisions and give no intimation to the shipowner, the shipowner's representative or the operator of the ship that an inspection was made as a consequence of such a complaint; and

(d) have discretion, following an inspection, to bring immediately to the attention of the shipowner, the operator of the ship or the master deficiencies which may affect the health and safety of those on board

mannen bör meddelas om varje stickprov som insamlas eller tillvaratas i enlighet med punkt 1) d eller vara närvarande när detta görs. Ett sådant stickprovs storlek bör på vederbörligt sätt antecknas av inspektören.

13. När inspektörerna inleder en inspektion av ett fartyg bör de meddela befälhavaren eller den ansvariga personen och i tillämpliga fall sjömännen eller deras representanter om sin närvaro.

14. Den centrala samordnande myndigheten bör underrättas om alla olycksfall i arbetet och yrkessjukdomar som berör sjömännen i de fall och på det sätt som stadgas i nationella lagar eller föreskrifter.

15. Inspektörer bör

a) vara förbjudna att ha något som helst direkt eller indirekt intresse i någon verksamhet som de har anmodats att inspektera,

b) vara skyldiga att inte ens efter avslutad tjänst avslöja någon affärshemlighet, konfidentiell arbetsprocess eller upplysning av personlig art som de kan komma att få reda på i sin tjänsteutövning, varvid de skall kunna göras till föremål för vederbörliga påföljder eller disciplinära åtgärder,

c) som förtrolig behandla källan till varje klagomål om att fara eller brist skulle föreligga i fråga om sjömäns arbets- och levnadsförhållanden eller att överträdelse skulle ha skett av lagar och bestämmelser och avhålla sig från att antyda för redaren, redarens representant eller den som driver fartyget att en inspektion har verkställts till följd av ett sådant klagomål, och

d) efter eget gottfinnande när en inspektion har verkställts ha rätt att omedelbart göra redaren, den som driver fartyget eller befälha-

ship.

varen uppmärksam på brister som kan inverka på de ombordvarandes hälsa eller säkerhet.

Prop. 1999/2000:119
Bilaga 2

IV. REPORTS

16. The annual report published by the central coordinating authority in accordance with Article 8, paragraph 2, of the Convention should also contain:

(a) a list of laws and regulations in force relevant to seafarers' working and living conditions and any amendments which have come into operation during the year;

(b) details of the organization of the system of inspection referred to in Article 2 of the Convention;

(c) statistics of ships or other premises liable to inspection and of ships and other premises actually inspected;

(d) statistics of seafarers subject to the laws and regulations referred to in subparagraph (a) of this paragraph;

(e) statistics and information on infringements of legislation, penalties imposed and cases of detention of ships; and

(f) statistics of occupational injuries and diseases affecting seafarers.

17. The reports referred to in Article 9 of the Convention should be drawn up in such manner and should deal with such subject matter as may be prescribed by the central coordinating authority.

IV. RAPPORTERING

16. Den årsrapport som publiceras av den centrala samordnande myndigheten enligt artikel 8.2 i konventionen bör även innehålla följande:

a) en förteckning över gällande lagar och föreskrifter som rör sjömäns arbets- och levnadsförhållanden och alla ändringar som har trätt i kraft under året,

b) detaljerade uppgifter om uppbyggnaden av det tillsynssystem som avses i artikel 2 i konventionen,

c) statistik över fartyg och andra lokaler som är underkastade kravet på inspektion och över fartyg och andra lokaler som faktiskt har inspekterats,

d) statistik över sjömän som är underkastade de lagar och föreskrifter som avses i stycke a) i denna punkt,

e) statistik och information om överträdelser av lagar och bestämmelser, ådömda påföljder och fall av kvarhållande av fartyg, och

f) statistik över olycksfall i arbetet och yrkessjukdomar som har drabbat sjömän.

17. De rapporter som avses i artikel 9 i konventionen bör i fråga om uppställning och behandlade ämnen följa den centrala samordnande myndighetens eventuella föreskrifter.

Convention (No. 179) concerning the Recruitment and Placement of Seafarers

The General Conference of the International Labour Organization,

Having been convened at Geneva by the Governing Body of the International Labour Office, and having met in its Eighty-Fourth Session on 8 October 1996, and

Noting the provisions of the Seamen's Articles of Agreement Convention, 1926, the Freedom of Association and Protection of the Right to Organise Convention, 1948, the Employment Service Convention and Recommendation, 1948, the Right to Organise and Collective Bargaining Convention, 1949, the Seafarers' Engagement (Foreign Vessels) Recommendation, 1958, the Discrimination (Employment and Occupation) Convention, 1958, the Employment of Seafarers (Technical Developments) Recommendation, 1970, the Minimum Age Convention, 1973, the Continuity of Employment (Seafarers) Convention and Recommendation, 1976, the Merchant Shipping (Minimum Standards) Convention, 1976, the Repatriation of Seafarers Convention (Revised), 1987, and the Labour Inspection (Seafarers) Convention, 1996, and

Recalling the entry into force of the United Nations Convention on the Law of the Sea, 1982, on 16 November 1994, and

Having decided upon the adoption of certain proposals with regard to the revision of the Placing of Seamen Convention, 1920, which is the third item on the agenda of the session, and

Having determined that these proposals shall take the form of an

ILO:s konvention (nr 179) om rekrytering av och arbetsförmedling för sjömän

Internationella arbetsorganisationens allmänna konferens,

som har sammankallats till Genève av styrelsen för Internationella arbetsbyrån och samlats där den 8 oktober 1996 till sitt åttiofjärde möte,

noterar bestämmelserna i 1926 års konvention om sjömäns anställningsavtal, 1948 års konvention om föreningsfrihet och skydd för organisationsrätten, 1948 års konvention och rekommendation om den offentliga arbetsförmedlingen, 1949 års konvention om organisationsrätten och den kollektiva förhandlingsrätten, 1958 års rekommendation om sjömäns anställning på utländska fartyg, 1958 års konvention om diskriminering (anställning och yrkesutövning), 1970 års rekommendation om sysselsättning för sjöfolk (teknisk utveckling), 1973 års konvention om minimiålder för tillträde till arbete, 1976 års konvention och rekommendation om kontinuitet i sysselsättningen (sjöfolk), 1976 års konvention om miniminormer i handelsfartyg, 1987 års konvention om sjömäns hemresa (reviderad) och 1996 års konvention om tillsyn av sjömäns arbets- och levnadsförhållanden,

erinrar om att Förenta nationernas havsrättskonvention av år 1982 trädde i kraft den 16 november 1994,

har beslutat att anta vissa förslag angående revidering av 1920 års konvention om arbetsförmedling för sjömän, en fråga som utgör den tredje punkten på mötets dagordning,

har fastställt att dessa förslag skall ta formen av en internationell

international Convention;

adopts, this twenty-second day of October of the year one thousand nine hundred and ninety-six, the following Convention, which may be cited as the Recruitment and Placement of Seafarers Convention, 1996:

Article 1

1. For the purpose of this Convention:

(a) the term "competent authority" means the minister, designated official, government department or other authority having power to issue regulations, orders or other instructions having the force of law in respect of the recruitment and placement of seafarers;

(b) the term "recruitment and placement service" means any person, company, institution, agency or other organization, in the public or the private sector, which is engaged in recruiting seafarers on behalf of employers or placing seafarers with employers;

(c) the term "shipowner" means the owner of the ship or any other organization or person, such as the manager, agent or bareboat charterer, who has assumed the responsibility for operation of the ship from the shipowner and who on assuming such responsibilities has agreed to take over all the attendant duties and responsibilities;

(d) the term "seafarer" means any person who fulfils the conditions to be employed or engaged in any capacity on board a seagoing ship other than a government ship used for military or non-commercial purposes.

2. To the extent it deems practicable, after consultation with the representative organizations of

konvention, och

antar denna den tjugooandra dagen i oktober månad år nittonhundranittiosex följande konvention, som kan kallas 1996 års konvention om rekrytering av och arbetsförmedling för sjömän.

Artikel 1

1. I denna konvention avses med

a) "behörig myndighet" den minister, den utsedde tjänsteman, det regeringsorgan eller annan offentlig myndighet, som är behörig att utfärda tvingande bestämmelser, beslut eller andra instruktioner om rekrytering av och arbetsförmedling för sjömän,

b) "rekryterings- och arbetsförmedlingskontor" varje person, bolag, institution, agentur eller annan organisation, inom den allmänna eller den privata sektorn, som ägnar sig åt att rekrytera sjömän på uppdrag av arbetsgivare eller att förmedla arbete åt sjömän hos arbetsgivare,

c) "redare" fartygets ägare eller någon annan organisation eller person, såsom en manager, agent eller den som hyr fartyget utan besättning, som har övertagit ansvaret för driften av fartyget från fartygsägaren och som därvid har gått med på att överta alla de skyldigheter och allt det ansvar, som sammanhänger därmed,

d) "sjöman" varje person som uppfyller villkoren för att anställas eller anlitas i någon befattning ombord på ett sjö-gående fartyg, dock inte statsfartyg som används för militära eller icke-kommerciella ändamål.

2. I den utsträckning den anser det vara genomförbart får den behöriga myndigheten, efter samråd i

fishing-vessel owners and fishermen or those of owners of maritime mobile offshore units and seafarers serving on such units, as the case may be, the competent authority may apply the provisions of the Convention to fishermen or to seafarers serving on maritime mobile offshore units.

Article 2

1. Nothing in the provisions of this Convention shall be deemed to:

(a) prevent a Member from maintaining a free public recruitment and placement service for seafarers in the framework of a policy to meet the needs of seafarers and shipowners, whether it forms part of or is coordinated with a public employment service for all workers and employers;

(b) impose on a Member the obligation to establish a system for the operation of private recruitment and placement services.

2. Where private recruitment and placement services have been or are to be established, they shall be operated within the territory of a Member only in conformity with a system of licensing or certification or other form of regulation. This system shall be established, maintained, modified or changed only after consultation with representative organizations of shipowners and seafarers. Undue proliferation of such private recruitment and placement services shall not be encouraged.

3. Nothing in this Convention shall affect the right of a Member to apply its laws and regulations to

respektive fall med de representativa organisationerna för fiskefartygsägare och fiskare eller med de representativa organisationerna för ägare av maritima mobila offshore-enheter och för sjömän som arbetar på sådana enheter, tillämpa konventionens bestämmelser på fiskare eller på sjömän som arbetar på maritima mobila offshore-enheter.

Artikel 2

1. Ingenting i bestämmelserna i denna konvention skall anses:

a) hindra en medlemsstat från att upprätthålla en avgiftsfri offentlig rekryterings- och arbetsförmedlingsservice för sjömän inom ramen för en politik som syftar till att tillgodose sjömäns och redares behov, oavsett om denna service ingår som del i eller är samordnad med en offentlig arbetsförmedling för alla arbetstagare och arbetsgivare;

b) ålägga en medlemsstat skyldighet att införa ett system för drift av privata rekryterings- och arbetsförmedlingskontor.

2. Om privata rekryterings- och arbetsförmedlingskontor har upprättats eller avses upprättas, skall de drivas inom medlemsstatens territorium endast i överensstämmelse med ett licensierings- eller certifieringssystem eller någon annan form av reglering. Detta system skall införas, upprätthållas, modifieras eller ändras endast efter samråd med representativa organisationer för redare och sjöfolk. Opåkallad spridning av sådana privata rekryterings- och arbetsförmedlingskontor skall inte uppmuntras.

3. Ingenting i denna konvention skall inverka på en medlemsstats rätt att tillämpa sina lagar och be-

ships flying its flag in relation to the recruitment and placement of seafarers.

Article 3

Nothing in this Convention shall in any manner prejudice the ability of a seafarer to exercise basic human rights, including trade union rights.

Article 4

1. A Member shall, by means of national laws or applicable regulations:

(a) ensure that no fees or other charges for recruitment or for providing employment to seafarers are borne directly or indirectly, in whole or in part, by the seafarer; for this purpose, costs of the national statutory medical examination, certificates, a personal travel document and the national seafarer's book shall not be deemed to be "fees or other charges for recruitment";

(b) determine whether and under which conditions recruitment and placement services may place or recruit seafarers abroad;

(c) specify, with due regard to the right to privacy and the need to protect confidentiality, the conditions under which seafarers' personal data may be processed by recruitment and placement services including the collection, storage, combination and communication of such data to third parties;

(d) determine the conditions under which the licence, certificate

stämmelser om rekrytering av och arbetsförmedling för sjömän på fartyg som för dess flagg.

Artikel 3

Ingenting i denna konvention skall på något vis inverka menligt på en sjö-mans förmåga att utöva sina grundläggande mänskliga rättigheter, inklusive fackliga rättigheter.

Artikel 4

1. En medlemsstat skall genom nationella lagar eller tillämpliga bestämmelser:

a) säkerställa, att inga avgifter eller andra pålagor för rekrytering eller för att skaffa anställning åt sjömän kommer att bäras av sjömannen, vare sig direkt eller indirekt, helt eller delvis; vid tillämpningen härav skall kostnaderna för det följande inte anses utgöra "avgifter eller andra pålagor för rekrytering": kostnader för i nationell författning föreskriven läkarundersökning, behörighetsbevis, personlig färdhandling och nationell sjöfartsbok;

b) fastställa om och på vilka villkor rekryterings- och arbetsförmedlingskontor får placera eller rekrytera sjömän utomlands;

c) specificera, med tillbörlig hänsyn till den enskildes rätt till integritet och behovet av att se till att uppgifter hålls konfidentiella, på vilka villkor personliga uppgifter om sjömän får hanteras av rekryterings- och arbetsförmedlingskontor, inklusive hur sådana uppgifter får inhämtas, lagras, kombineras och meddelas till en tredje part;

d) fastställa under vilka omständigheter licensen, certifikatet eller en liknande auktorisation för ett

Prop. 1999/2000:119
Bilaga 3

or similar authorization of a recruitment and placement service may be suspended or withdrawn in case of violation of relevant laws and regulations; and

(e) specify, where a regulatory system other than a system of licensing or certification exists, the conditions under which recruitment and placement services can operate, as well as sanctions applicable in case of violation of these conditions.

2. A Member shall ensure that the competent authority:

(a) closely supervise all recruitment and placement services;

(b) grant or renew the licence, certificate, or similar authorization only after having verified that the recruitment and placement service concerned meets the requirements of national laws and regulations;

(c) require that the management and staff of recruitment and placement services for seafarers should be adequately trained persons having relevant knowledge of the maritime industry;

(d) prohibit recruitment and placement services from using means, mechanisms or lists intended to prevent or deter seafarers from gaining employment;

(e) require that recruitment and placement services adopt measures to ensure, as far as practicable, that the employer has the means to protect seafarers from being stranded in a foreign port; and

(f) ensure that a system of protection, by way of insurance or an equivalent appropriate measure, is

rekryterings- eller arbetsförmedlingskontor får suspenderas eller återkallas, om brott mot relevanta lagar eller andra bestämmelser sker; och

e) ange, i de fall där ett annat regleringssystem än ett licensierings- eller certifieringssystem förekommer, på vilka villkor rekryterings- och arbetsförmedlingskontor kan arbeta, liksom även vilka påföljder som skall gälla i händelse av brott mot dessa villkor.

2. En medlemsstat skall säkerställa, att den behöriga myndigheten

a) nära övervakar alla rekryterings- och arbetsförmedlingskontor;

b) beviljar eller förnyar licensen, certifikatet eller en liknande auktorisation endast efter att ha konstaterat att vederbörande rekryterings- och arbetsförmedlingskontor uppfyller kraven i nationella lagar och bestämmelser,

c) fordrar att ledningen och personalen på rekryterings- och arbetsförmedlingskontor för sjömän skall utgöras av vederbörligen utbildade personer, som har relevanta kunskaper om sjöfartsnärings-

d) förbjuder rekryterings- och arbetsförmedlingskontor att använda medel, förfaranden eller förteckningar vilka är avsedda att hindra eller avhålla sjömän från att förvärva en anställning;

e) fordrar att rekryterings- och arbetsförmedlingskontor vidtar åtgärder för att så långt det är möjligt säkerställa, att arbetsgivaren har medel att skydda sjömän från att bli strandsatta i en främmande hamn; och

f) säkerställer att ett skyddssystem upprättas, genom försäkring eller en därmed likvärdig lämplig åtgärd, för att ersätta sjömän för

established to compensate seafarers for monetary loss that they may incur as a result of the failure of a recruitment and placement service to meet its obligations to them.

Article 5

1. All recruitment and placement services shall maintain a register of all seafarers recruited or placed through them, to be available for inspection by the competent authority.

2. All recruitment and placement services shall ensure that:

(a) any seafarer recruited or placed by them is qualified and holds the documents necessary for the job concerned;

(b) contracts of employment and articles of agreement are in accordance with applicable laws, regulations and collective agreements;

(c) seafarers are informed of their rights and duties under their contracts of employment and the articles of agreement prior to or in the process of engagement; and

(d) proper arrangements are made for seafarers to examine their contracts of employment and the articles of agreement before and after they are signed and for them to receive a copy of the contract of employment.

3. Nothing in paragraph 2 above shall be understood as diminishing the obligations and responsibilities of the shipowner or the master.

Article 6

penningförlust som de kan utsättas för till följd av att ett rekryterings- eller arbetsförmedlingskontor underlåter att uppfylla sina förpliktelser mot dem.

Artikel 5

1. Alla rekryterings- och arbetsförmedlingskontor skall föra ett register över alla sjömän som rekryteras eller placeras genom dem. Registret skall vara tillgängligt för tillsyn, utförd av den behöriga myndigheten.

2. Alla rekryterings- och arbetsförmedlingskontor skall säkerställa:

a) att varje sjöman som rekryteras eller placeras av dem är kvalificerad och innehar de handlingar som är nödvändiga för arbetet ifråga;

b) att anställningskontrakt och tjänstevillkor står i överensstämmelse med tillämpliga lagar, föreskrifter och kollektivavtal;

c) att sjömän före eller under anställningsförfarandet upplyses om sina rättigheter och skyldigheter enligt deras anställningskontrakt och enligt tjänstevillkoren; och

d) att lämpliga arrangemang vidtas för att sjömännen skall gå igenom sina anställningskontrakt och tjänstevillkoren före och efter det att dessa undertecknas och för att sjömännen skall erhålla ett exemplar av anställningskontraktet.

3. Ingenting i punkt 2 ovan skall tolkas som en minskning av skyldigheter och ansvar för redaren eller befälhavaren.

Artikel 6

1. Den behöriga myndigheten skall säkerställa, att passande anordningar och förfaranden finns för

1. The competent authority shall ensure that adequate machinery and procedures exist for the investigation, if necessary, of complaints concerning the activities of recruitment and placement services, involving, as appropriate, representatives of shipowners and seafarers.

2. All recruitment and placement services shall examine and respond to any complaint concerning their activities and shall advise the competent authority of any unresolved complaint.

3. Where complaints concerning working or living conditions on board ships are brought to the attention of the recruitment and placement services, they shall forward such complaints to the appropriate authority.

4. Nothing in this Convention shall prevent the seafarers from bringing any complaint directly to the appropriate authority.

Article 7

This Convention revises the Placing of Seamen Convention, 1920.

Article 8

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

Article 9

1. This Convention shall be binding only upon those Members of the International Labour Organiza-

att vid behov utreda klagomål angående rekryterings- och arbetsförmedlingskontors verksamhet. Dessa anordningar och förfaranden skall, när det är lämpligt, inbegripa representanter för redare och sjöfolk.

2. Alla rekryterings- och arbetsförmedlingskontor skall undersöka och besvara varje klagomål angående deras verksamhet samt underrätta den behöriga myndigheten om varje ouppklarat klagomål.

3. I de fall då klagomål angående arbets- eller levnadsförhållanden ombord på fartyg bringas till rekryterings- och arbetsförmedlingskontorens kännedom, skall dessa vidarebefordra sådana klagomål till vederbörande myndighet.

4. Ingenting i denna konvention skall hindra sjömannen från att framföra något klagomål direkt till vederbörande myndighet.

Artikel 7

Denna konvention reviderar 1920 års konvention om arbetsförmedling för sjömän.

Artikel 8

Ratifikationsdokument avseende denna konvention skall sändas till Internationella arbetsbyråns generaldirektör för registrering.

Artikel 9

1. Denna konvention skall vara bindande endast för de medlemmar av Internationella arbetsorganisationen vilkas ratifikationer har registrerats hos generaldirektören.

2. Den träder i kraft tolv måna-

tion whose ratifications have been registered with the Director-General.

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

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

4. The ratification by a Member of this Convention shall, as from the date it has come into force, constitute an act of immediate denunciation of the Placing of Seamen Convention, 1920.

Article 10

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 11

1. The Director-General of the

der efter den dag då ratifikationer från två medlemsstater har registrerats hos generaldirektören.

3. Därefter träder konventionen i kraft för varje annan medlemsstat tolv månader efter den dag då dess ratifikation har registrerats.

4. En medlemsstats ratifikation av denna konvention skall, från den dag den har trätt i kraft, medföra omedelbar uppsägning av 1920 års konvention om arbetsförmedling för sjömän.

Artikel 10

1. En medlemsstat som har ratificerat denna konvention kan säga upp den, sedan tio år har förflutit från den dag då konventionen först träder i kraft, genom en skrivelse som sänds till Internationella arbetsbyråns generaldirektör för registrering. Sådan uppsägning får inte verkan förrän ett år efter den dag då den har registrerats.

2. Varje medlemsstat som har ratificerat denna konvention och som inte, inom det år som följer på utgången av den i föregående punkt nämnda tioårsperioden, gör bruk av sin uppsägningsrätt enligt denna artikel, kommer att vara bunden för en ny tioårsperiod och kan därefter säga upp konventionen vid utgången av varje tioårsperiod på de villkor som föreskrivs i denna artikel.

Artikel 11

1. Internationella arbetsbyråns generaldirektör skall underrätta samtliga medlemmar av Internationella arbetsorganisationen om registreringen av alla ratifikationer

International Labour Office shall notify all Members of the International Labour Organization of the registration of all ratifications and denunciations communicated by the Members of the Organization.

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

Article 12

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 the Director-General in accordance with the provisions of the preceding Articles.

Article 13

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

Article 14

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

och uppsägningar som har tagits emot från organisationens medlemmar.

2. När generaldirektören under rättar organisationens medlemmar om registreringen av den andra ratifikationen i ordningen, skall han fästa medlemsstaternas uppmärksamhet på den dag då konventionen kommer att träda i kraft.

Artikel 12

Internationella arbetsbyråns generaldirektör skall, för registrering enligt artikel 102 i Förenta nationernas stadga, lämna Förenta nationernas generalsekreterare fullständiga upplysningar om samtliga ratifikationer och uppsägningar som har registrerats hos generaldirektören enligt bestämmelserna i föregående artiklar.

Artikel 13

När Internationella arbetsbyråns styrelse finner det nödvändigt, skall den lämna Internationella arbetsorganisationens allmänna konferens en redogörelse för denna konventions tillämpning och överväga om det finns anledning att föra upp frågan om revidering av konventionen, helt eller delvis, på konferensens dagordning.

Artikel 14

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

a) en medlemsstats ratifikation av den nya reviderade konventionen anses i sig innebära omedelbar

(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 10 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 15

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

uppsägning av denna konvention, utan hinder av bestämmelserna i artikel 10 ovan, om och när den nya konventionen har trätt i kraft;

b) från den dag då den nya reviderade konventionen träder i kraft, denna konvention upphöra att vara öppen för ratifikation av medlemsstaterna.

2. Denna konvention skall likväl förbli gällande till form och innehåll för de medlemsstater som har ratificerat den men inte har ratificerat den nya reviderade konventionen.

Artikel 15

De engelska och franska versionerna av denna konventionstext har lika giltighet.

Recommendation (No. 186) concerning the Recruitment and Placement of Seafarers

The General Conference of the International Labour Organization,

Having been convened at Geneva by the Governing Body of the International Labour Office, and having met in its Eighty-fourth Session on 8 October 1996, and

Having decided upon the adoption of certain proposals with regard to the revision of the Placing of Seamen Convention, 1920, which is the third item on the agenda of the session, and

Having determined that these proposals shall take the form of a Recommendation supplementing the Recruitment and Placement of Seafarers Convention, 1996;

adopts, this twenty-second day of October of the year one thousand nine hundred and ninety-six, the following Recommendation, which may be cited as the Recruitment and Placement of Seafarers Recommendation, 1996:

1. The competent authority should:

(a) take the necessary measures to promote effective cooperation among recruitment and placement services, whether public or private;

(b) take account of the needs of the maritime industry at both the national and international levels, when developing training programmes for seafarers, with the participation of shipowners, seafarers and the relevant training institutions;

(c) make suitable arrangements for the cooperation of representative organizations of shipowners and seafarers in the organization and operation of the public re-

ILO:s rekommendation (nr 186) om rekrytering av och arbetsförmedling för sjömän

Internationella arbetsorganisationens allmänna konferens,

som har sammankallats till Genève av styrelsen för Internationella arbetsbyrån och samlats där den 8 oktober 1996 till sitt åttiofjärde möte,

har beslutat att anta vissa förslag angående revidering av 1920 års konvention om arbetsförmedling för sjömän, en fråga som utgör den tredje punkten på mötets dagordning,

har fastställt att dessa förslag skall ta formen av en rekommendation som kompletterar 1996 års konvention om rekrytering av och arbetsförmedling för sjömän, och

antar denna den tjugooandra dagen i oktober månad år nittonhundranittiosex följande rekommendation, som kan kallas 1996 års rekommendation om rekrytering av och arbetsförmedling för sjömän.

1. Den behöriga myndigheten bör:

a) vidta nödvändiga åtgärder för att främja ett effektivt samarbete mellan rekryterings- och arbetsförmedlingskontor, oavsett om dessa är offentliga eller privata;

b) vid utvecklingen av utbildningsprogram för sjömän beakta sjöfartsnäringens behov på både det nationella och det internationella planet; vid utvecklingen av programmen bör redare, sjöfolk och de aktuella utbildningsinstitutionerna delta;

c) vidta lämpliga arrangemang för samarbete med representativa organisationer för redare och sjöfolk i fråga om organisationen och driften av de offentliga rekryterings- och arbetsförmedlingskon-

recruitment and placement services where they exist;

(d) maintain an arrangement for the collection and analysis of all relevant information on the maritime labour market, including:

(i) the current and prospective supply of seafarers classified by age, sex, rank and qualifications and the industry's requirements, the collection of data on age and sex being admissible only for statistical purposes or if used in the framework of a programme to prevent discrimination based on age and sex;

(ii) the availability of employment on national and foreign ships;

(iii) continuity of employment;

(iv) the placement of apprentices, cadets and other trainees; and

(v) vocational guidance to prospective seafarers;

(e) ensure that the staff responsible for the supervision of recruitment and placement services be adequately trained and have relevant knowledge of the maritime industry;

(f) prescribe or approve operational standards and encourage the adoption of codes of conduct and ethical practices for these services; and

(g) promote continued supervision on the basis of a system of quality standards.

2. The operational standards referred to in Paragraph 1(f) should include provisions dealing with:

(a) the qualifications and training required of the management and staff of recruitment and placement services, which should include knowledge of the maritime sector, particularly of relevant maritime international instruments on training, certification and la-

ture, när sådana finns;

d) upprätthålla ett arrangemang för inhämtande och analys av all relevant information om sjöarbetsmarknaden, inklusive

(i) den aktuella och den förväntade tillgången på sjömän, indelade efter ålder, kön, rang och kvalifikationer samt näringens krav; därvid bör inhämtande av uppgifter om ålder och kön vara tillåtet endast för statistiska ändamål eller för användning inom ramen för ett program som syftar till att förebygga diskriminering på grundval av ålder och kön;

(ii) tillgången på arbetstillfällen på nationella och utländska fartyg;

(iii) kontinuitet i sysselsättningen;

(iv) placeringen av lärlingar, befäls elever och andra praktikanter; och

(v) yrkesvägledning för blivande sjömän;

e) säkerställa att den personal, som är ansvarig för övervakningen av rekryterings- och arbetsförmedlingskontor, erhåller en passande utbildning och har relevanta kunskaper om sjöfartsnäringen;

f) föreskriva eller godkänna normer för driften och befrämja antagandet av uppförandekoder och god sedvänja för dessa kontor; och

g) främja fortsatt övervakning på grundval av ett system av normer för kvalitetsbedömning.

2. De normer för driften som avses i punkt 1. f) bör innefatta bestämmelser angående:

a) vilka kvalifikationer och vilken utbildning som fordras av ledningen och personalen vid rekryterings- och arbetsförmedlingskontor; dessa bör inkludera kännedom om sjöfartsnäringen, i synnerhet om relevanta internationella sjöfartsinstrument angående utbild-

bour standards;

(b) the keeping of a register of seafarers seeking employment at sea; and

(c) matters pertaining to medical examinations, vaccinations, seafarers' documents and such other items as may be required for the seafarers to gain employment.

3. In particular, the operational standards referred to in Paragraph 1(f) should provide that each recruitment and placement service:

(a) maintain, with due regard to the right to privacy and the need to protect confidentiality, full and complete records of the seafarers covered by its recruitment and placement system, which should include but not be limited to:

- (i) the seafarers' qualifications;
- (ii) record of employment;

(iii) personal data relevant to employment;

(iv) medical data relevant to employment;

(b) maintain up-to-date crew lists of the vessels for which it provides crew and ensure that there is a means by which it can be contacted in an emergency at all hours;

(c) have formal procedures to ensure that seafarers are not subject to exploitation by the agency or its personnel with regard to the offer of engagement on particular ships or by particular companies;

(d) have formal procedures to prevent the opportunities for exploitation of seafarers arising from the issue of joining advances or any other financial transaction between the employer and the seafarer which are handled by it;

ning, certifiering och normer för arbetslivet;

b) förändret av ett register över sjömän som söker anställning till sjöss; och

c) frågor som rör läkarundersökningar, vaccinationer, handlingar som sjömän behöver och sådana andra villkor som kan ställas för att sjömannen skall få anställning.

3. De normer för driften som avses i punkt 1. f) bör i synnerhet föreskriva, att varje rekryterings- och arbetsförmedlingskontor:

a) under vederbörligt beaktande av den enskildes rätt till integritet och behovet av att se till att uppgifter hålls konfidentiella, antecknar fullständiga uppgifter om de sjömän som ingår i dess rekryterings- och förmedlingssystem; dessa uppgifter bör innefatta men inte begränsas till:

- (i) sjömännens kvalifikationer;
- (ii) förteckning över anställningar;

(iii) personuppgifter av betydelse för anställning;

(iv) medicinska data av betydelse för anställning;

b) håller besättningslistor aktuella för de fartyg åt vilka kontoret tillhandahåller besättning, samt säkerställer att det finns möjlighet att kontakta kontoret i en nödsituation vid alla tider på dygnet;

c) har fastställda rutiner för att säkerställa att sjömän inte blir föremål för exploatering från kontorets eller dess personals sida vid erbjudandet av anställning på bestämda fartyg eller hos bestämda rederier;

d) har fastställda rutiner för att förhindra tillfällen att exploatera sjömän, genom missbruk av förskottslega eller någon annan ekonomisk transaktion mellan arbetsgivaren och sjömannen, som hanteras av kontoret;

Prop. 1999/2000:119
Bilaga 4

(e) clearly publicize costs which the seafarers will bear by way of medical or documentary clearance;

(f) ensure that seafarers are advised of any particular conditions applicable to the job for which they are to be engaged and of particular employers' policies relating to their employment;

(g) have formal procedures which are in accordance with the principles of natural justice for dealing with cases of incompetence or indiscipline consistent with national laws and practice and, where applicable, with collective agreements;

(h) have formal procedures to ensure, as far as practicable, that certificates of competency and medical certificates of seafarers submitted for employment are up-to-date and have not been fraudulently obtained and that employment references are verified;

(i) have formal procedures to ensure that requests for information or advice by families of seafarers while they are at sea are dealt with promptly and sympathetically and at no cost; and

(j) as a matter of policy, supply seafarers only to employers who offer terms and conditions of employment to seafarers which comply with applicable laws or regulations or collective agreements.

4. International cooperation should be encouraged between Members and relevant organizations and may include:

(a) the systematic exchange of information on the maritime industry and labour market on a bilateral, regional and multilateral basis;

(b) the exchange of information on maritime labour legislation;

e) klart tillkännager vilka kostnader sjömännen skall bära ifråga om läkarintyg eller andra skriftliga intyg;

f) säkerställer att sjömännen underrättas om alla särskilda villkor som kan gälla för det arbete för vilket de skall anställas och om särskilda arbetsgivar-policier som angår deras anställning;

g) har fastställda rutiner för att behandla fall av inkompetens eller bristande disciplin som står i överensstämmelse med vedertagna rättvisepprinciper och är förenliga med nationell lag och sedvänja samt i tillämpliga fall med kollektivavtal;

h) har fastställda rutiner för att, så långt det är möjligt, säkerställa att sjömäns behörighetsbevis och läkarintyg, som visas upp för anställning, alltjämt gäller och inte har skaffats på olaglig väg samt att anställningsreferenser verifieras;

i) har fastställda rutiner för att säkerställa, att en begäran om upplysningar eller råd från sjömäns anhöriga medan de är till sjöss, behandlas snabbt och välvilligt och utan kostnad; samt

j) har som princip att förmedla sjömän endast åt sådana arbetsgivare, som erbjuder sjömännen anställningsvillkor och anställningsförhållanden som uppfyller tillämpliga lagar eller andra bestämmelser eller kollektivavtal.

4. Internationellt samarbete mellan medlemsstater och relevanta organisationer bör främjas. Sådant samarbete kan innefatta:

a) ett systematiskt utbyte av information om sjöfartsnäringen och arbetsmarknaden på bilateral, regional och multilateral nivå;

b) utbyte av information om arbetsrättslig lagstiftning inom sjöfarten;

(c) the harmonization of policies, working methods and legislation governing recruitment and placement of seafarers;

(d) the improvement of procedures and conditions for the international recruitment and placement of seafarers; and

(e) workforce planning, taking account of the supply of and demand for seafarers and the requirements of the maritime industry.

c) harmonisering av handlingsprogram, arbetsmetoder och lagstiftning som styr rekrytering av och arbetsförmedling för sjömän;

d) förbättring av förfaranden och villkor för internationell rekrytering av och arbetsförmedling för sjömän; och

e) arbetskraftsplanering, med beaktande av tillgången och efterfrågan på sjömän samt sjöfartsnäringens anspråk.

Prop. 1999/2000:119
Bilaga 4

Convention (No. 180) concerning Seafarers' Hours of Work and the Manning of Ships

The General Conference of the International Labour Organization,

Having been convened at Geneva by the Governing Body of the International Labour Office, and having met in its Eighty-fourth Session on 8 October 1996, and,

Noting the provisions of the Merchant Shipping (Minimum Standards) Convention, 1976 and the Protocol of 1996 thereto; and the Labour Inspection (Seafarers) Convention, 1996, and

Recalling the relevant provisions of the following instruments of the International Maritime Organization: International Convention for the Safety of Life at Sea, 1974, as amended, the International Convention on Standards of Training, Certification and Watch-keeping for Seafarers, 1978, as amended in 1995, Assembly resolution A 481 (XII) (1981) on Principles of Safe Manning, Assembly resolution A 741 (18) (1993) on the International Code for the Safe Operation of Ships and for Pollution Prevention (International Safety Management (ISM) Code), and Assembly resolution A 772 (18) (1993) on Fatigue Factors in Manning and Safety, and

Recalling the entry into force of the United Nations Convention on the Law of the Sea, 1982, on 16 November 1994, and

Having decided upon the adoption of certain proposals with regard to the revision of the Wages, Hours of Work and Manning (Sea) Convention (Revised), 1958, and the Wages, Hours of Work and

ILO:s konvention (nr180) om sjömäns arbetstid och bemanningen på fartyg

Internationella arbetsorganisationens allmänna konferens,

som har sammankallats till Genève av styrelsen för Internationella arbetsbyrån och samlats där den 8 oktober 1996 till sitt åttiofjärde möte,

beaktar bestämmelserna i 1976 års konvention om miniminormer i handelsfartyg samt 1996 års protokoll till den konventionen, och bestämmelserna i 1996 års konvention om tillsyn av sjömäns arbets- och levnadsförhållanden,

erinrar om relevanta bestämmelser i Internationella sjöfartsorganisationens följande instrument: 1974 års internationella konvention om säkerheten för människoliv till sjöss med senare ändringar, 1978 års internationella konvention om normer för sjöfolks utbildning, certifiering och vakthållning med ändringar 1995, församlingens resolution A 481 (XII) (1981) om principer för betryggande bemanning, församlingens resolution A 741 (18) (1993) om internationella organisationsregler för säker drift av fartyg och för förhindrande av förorening (International Safety Management (ISM) Code) och församlingens resolution A 772 (18) (1993) om trötthetsfaktorer vid bemanning och i säkerhetsarbete,

erinrar om att Förenta nationernas havsrättskonvention av år 1982 trädde i kraft den 16 november 1994,

har beslutat att anta vissa förslag om revidering av 1958 års konvention om löner, arbetstid och bemanning på fartyg (reviderad) och 1958 års rekommendation om löner, arbetstid och bemanning på

Manning (Sea) Recommendation, 1958, which is the second item of the agenda of the session, and

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

adopts, this twenty-second day of October of the year one thousand nine hundred and ninety-six, the following Convention, which may be cited as the Seafarers' Hours of Work and the Manning of Ships Convention, 1996:

PART I. SCOPE AND DEFINITIONS

Article 1

1. This Convention applies to every seagoing ship, whether publicly or privately owned, which is registered in the territory of any Member for which the Convention is in force and is ordinarily engaged in commercial maritime operations. For the purpose of this Convention, a ship that is on the register of two Members is deemed to be registered in the territory of the Member whose flag it flies.

2. To the extent it deems practicable, after consulting the representative organizations of fishing-vessel owners and fishermen, the competent authority shall apply the provisions of this Convention to commercial maritime fishing.

3. In the event of doubt as to whether or not any ships are to be regarded as seagoing ships or engaged in commercial maritime operations or commercial maritime fishing for the purpose of the Convention, the question shall be determined by the competent authority after consulting the organizations of shipowners, seafarers and fishermen concerned.

fartyg, vilken fråga utgör den andra punkten på mötets dagordning,

har fastställt att dessa förslag skall ta formen av en internationell konvention, och

antar denna, den tjugooandra dagen i oktober månad år 1996, följande konvention, som kan kallas 1996 års konvention om sjömäns arbetstid och bemanningen på fartyg.

DEL I. TILLÄMPNINGSSOMRÅDE OCH DEFINITIONER

Artikel 1

1. Denna konvention skall tillämpas på varje sjögående fartyg, oavsett om det är i offentlig eller privat ägo, som är registrerat inom en medlemsstats territorium för vilken konventionen har trätt i kraft och som normalt används i handelssjöfart till havs. I denna konventions mening skall ett fartyg som är registrerat i två medlemsstater betraktas såsom varande registrerat inom den medlemsstats territorium vars flagg det för.

2. Så långt den behöriga myndigheten anser det vara möjligt efter att ha samrått med de representativa organisationerna för fiskefartygsägare och fiskare, skall den tillämpa denna konvention på yrkesfiske till havs.

3. Om det vid tillämpning av denna konvention skulle råda tveivel om huruvida fartyg skall anses vara sjögående eller sysselsatta i handelssjöfart eller yrkesfiske till havs, skall frågan avgöras av den behöriga myndigheten efter samråd med vederbörande redar-, sjöfolks- och yrkesfiskarorganisat-

Prop. 1999/2000:119
Bilaga 5

4. This Convention does not apply to wooden vessels of traditional build such as dhows and junks.

Article 2

For the purpose of this Convention:

(a) the term "competent authority" means the minister, government department or other authority having power to issue regulations, orders or other instructions having the force of law in respect of seafarers' hours of work or rest or the manning of ships;

(b) the term "hours of work" means time during which a seafarer is required to do work on account of the ship;

(c) the term "hours of rest" means time outside hours of work; this term does not include short breaks;

(d) the term "seafarer" means any person defined as such by national laws or regulations or collective agreements who is employed or engaged in any capacity on board a seagoing ship to which this Convention applies;

(e) the term "shipowner" means the owner of the ship or any other organization or person, such as the manager or bareboat charterer, who has assumed the responsibility for the operation of the ship from the shipowner and who on assuming such responsibility has agreed to take over all the attendant duties and responsibilities.

ioner.

4. Denna konvention gäller inte för träfartyg av traditionell konstruktion såsom dhower och djonker.

Artikel 2

I denna konvention avses med

a) "behörig myndighet" den minister, det regeringsorgan eller annan myndighet som är behörig att utfärda tvingande bestämmelser, beslut eller andra instruktioner om sjömäns arbetstid eller vilotid eller bemanningen på fartyg,

b) "arbetstid" eller "arbets-timmar" den tid under vilken en sjöman åläggs att arbeta för fartyget,

c) "vilotid" eller "vilotimmar" annan tid än arbetstid; termen innefattar inte korta raster,

d) "sjöman" varje person som definieras som sådan i nationella lagar och bestämmelser eller kollektivavtal som är anställd eller anlita i någon befattning ombord på ett sjögående fartyg på vilket denna konvention är tillämplig,

e) "redare" fartygets ägare eller någon annan organisation eller person, såsom en manager eller den som hyr fartyget utan besättning, som har övertagit ansvaret för driften av fartyget från fartygsägaren och som därvid har gått med på att överta alla de skyldigheter och allt det ansvar, som sammanhänger därmed.

Prop. 1999/2000:119
Bilaga 5

PART II. SEAFARERS' HOURS OF WORK AND HOURS OF REST

Article 3

Within the limits set out in Article 5, there shall be fixed either a maximum number of hours of work which shall not be exceeded in a given period of time, or a minimum number of hours of rest which shall be provided in a given period of time.

Article 4

A Member which ratifies this Convention acknowledges that the normal working hours' standard for seafarers, like that for other workers, shall be based on an eight-hour day with one day of rest per week and rest on public holidays. However, this shall not prevent the Member from having procedures to authorize or register a collective agreement which determines seafarers' normal working hours on a basis no less favourable than this standard.

Article 5

1. The limits on hours of work or rest shall be as follows:

(a) maximum hours of work shall not exceed:

(i) 14 hours in any 24-hour period; and

(ii) 72 hours in any seven-day period; or

(b) minimum hours of rest shall not be less than:

(i) ten hours in any 24-hour period; and

(ii) 77 hours in any seven-day period.

2. Hours of rest may be divided into no more than two periods, one of which shall be at least six hours in length, and the interval between consecutive periods of rest shall

Artikel 3

Inom de gränser som anges i artikel 5 skall fastställas antingen ett högsta antal arbetstimmar som inte får överskridas under en given tidsrymd eller ett minsta antal vilotimmar som skall tillhandahållas under en given tidsrymd.

Artikel 4

Varje medlemsstat som ratificerar denna konvention erkänner att den normala arbetstidsnormen för sjömän liksom för andra arbetstagare skall grundas på en åtta timmars arbetsdag med en vilodag i veckan och med vila på allmänna helgdagar. Detta skall emellertid inte hindra en medlemsstat från att ha förfaranden för att godkänna eller registrera kollektivavtal som fastställer sjömäns normala arbetstid på en grund som inte är mindre förmånlig än denna norm.

Artikel 5

1. Gränserna för arbetstid eller vilotid skall vara följande:

a) det högsta antalet arbetstimmar får inte överstiga

(i) 14 timmar under någon 24-timmarsperiod och

(ii) 72 timmar under någon sju-dagarsperiod eller

b) det minsta antalet vilotimmar får inte understiga

(i) tio timmar under någon 24-timmarsperiod och

(ii) 77 timmar under någon sju-dagarsperiod.

2. Vilotiden får uppdelas i högst två perioder varav den ena skall

not exceed 14 hours.

3. Musters, fire-fighting and lifeboat drills, and drills prescribed by national laws and regulations and by international instruments shall be conducted in a manner that minimizes the disturbance of rest periods and does not induce fatigue.

4. In respect of situations when a seafarer is on call, such as when a machinery space is unattended, the seafarer shall have an adequate compensatory rest period if the normal period of rest is disturbed by call-outs to work.

5. If no collective agreement or arbitration award exists or if the competent authority determines that the provisions in the agreement or award in respect of paragraph 3 or 4 are inadequate, the competent authority shall determine such provisions to ensure the seafarers concerned have sufficient rest.

6. Nothing in paragraphs 1 and 2 shall prevent the Member from having national laws or regulations or a procedure for the competent authority to authorize or register collective agreements permitting exceptions to the limits set out. Such exceptions shall, as far as possible, follow the standards set out but may take account of more frequent or longer leave periods or the granting of compensatory leave for watchkeeping seafarers or seafarers working on board ships on short voyages.

7. The Member shall require the posting, in an easily accessible place, of a table with the shipboard working arrangements, which shall contain for every position at least:

(a) the schedule of service at sea and service in port; and

(b) the maximum hours of work

vara minst sex timmar, och avståndet mellan två på varandra följande viloperioder får inte överstiga 14 timmar.

3. Mönstringsövningar, brandövningar, livbåtsövningar och övningar som föreskrivs i nationella lagar och bestämmelser och i internationella instrument skall genomföras så att de förorsakar minsta möjliga störning av viloperioder och inte leder till uttrötning.

4. I lägen då en sjöman står till förfogande, som när ett maskinutrymme är obemannat, skall han eller hon få en likvärdig viloperiod som kompensation om den normala viloperioden störs av kallelser till arbete.

5. I avsaknad av kollektivavtal eller skiljedom, eller om den behöriga myndigheten fastslår att bestämmelserna i ett sådant kollektivavtal eller en sådan skiljedom är otillräckliga beträffande punkterna 3 eller 4, skall den behöriga myndigheten fastställa sådana bestämmelser som säkerställer att berörda sjömän får tillräcklig vila.

6. Ingenting i punkterna 1 och 2 skall hindra en medlemsstat från att ha nationella lagar och bestämmelser, eller ett förfarande som tillåter den behöriga myndigheten att godkänna eller registrera kollektivavtal, vilka medger undantag från de angivna gränserna. Sådana undantag skall så långt som möjligt följa angivna normer men får beakta mer frekventa eller längre ledighetsperioder eller beredande av kompensationsledighet för vaktgående sjömän eller för sjömän som arbetar ombord på fartyg som gör korta resor.

7. Medlemsstaten skall fordra att en arbetsordning för fartyget anslås på en lätt tillgänglig plats ombord; denna skall för varje befattning ange åtminstone

or the minimum hours of rest required by the laws, regulations or collective agreements in force in the flag State.

8. The table referred to in paragraph 7 shall be established in a standardized format in the working language or languages of the ship and in English.

Article 6

No seafarer under 18 years of age shall work at night. For the purpose of this Article, "night" means a period of at least nine consecutive hours, including the interval from midnight to five a.m. This provision need not be applied when the effective training of young seafarers between the ages of 16 and 18 in accordance with established programmes and schedules would be impaired.

Article 7

1. Nothing in this Convention shall be deemed to impair the right of the master of a ship to require a seafarer to perform any hours of work necessary for the immediate safety of the ship, persons on board or cargo, or for the purpose of giving assistance to other ships or persons in distress at sea.

2. In accordance with paragraph 1, the master may suspend the schedule of hours of work or hours of rest and require a seafarer to perform any hours of work necessary until the normal situation has been restored.

3. As soon as practicable after the normal situation has been restored, the master shall ensure that any seafarers who have performed work in a scheduled rest period are provided with an adequate period

a) tjänstgöringsschema till sjöss och i hamn och

b) den längsta arbetstid som medges eller den kortaste vilotid som föreskrivs i lagar, bestämmelser eller kollektivavtal som gäller i flaggstaten.

8. Den arbetsordning som åsyftas i punkt 7 skall upprättas enligt ett standardformulär på det eller de arbetspråk som används ombord på fartyget och på engelska språket.

Artikel 6

Ingen sjöman under 18 år får arbeta nattetid. I denna artikel avses med "natt" en tid av minst nio på varandra följande timmar som omfattar tiden från midnatt till klockan fem på morgonen. Denna bestämmelse behöver inte tillämpas om det skulle inverka störande på den effektiva utbildningen av unga sjömän mellan 16 och 18 års ålder i enlighet med fastställda program och tidsscheman.

Artikel 7

1. Ingenting i denna konvention skall anses inskränka rätten för ett fartygs befälhavare att fordra att en sjöman fullgör den arbetstid som behövs för fartygets, de ombordvarandes eller lastens omedelbara säkerhet eller för att lämna hjälp åt andra fartyg eller personer i sjönöd.

2. I enlighet med punkt 1 har befälhavaren rätt att tillfälligt upphäva arbetstids- eller vilotids-schemat och fordra att en sjöman fullgör den arbetstid som behövs tills normala förhållanden har återställts.

3. Så snart som möjligt efter det att förhållandena har återgått till det normala skall befälhavaren

of rest.

Article 8

1. The Member shall require that records of seafarers' daily hours of work or of their daily hours of rest be maintained to allow monitoring of compliance with the provisions set out in Article 5. The seafarer shall receive a copy of the records pertaining to him or her which shall be endorsed by the master, or a person authorized by the master, and by the seafarer.

2. The competent authority shall determine the procedures for keeping such records on board, including the intervals at which the information shall be recorded. The competent authority shall establish the format of the records of the seafarers' hours of work or of their hours of rest taking into account any available International Labour Organization guidelines or shall use any standard format prepared by the Organization. The format shall be established in the language or languages provided by Article 5, paragraph 8.

3. A copy of the relevant provisions of the national legislation pertaining to this Convention and the relevant collective agreements shall be kept on board and be easily accessible to the crew.

Article 9

The competent authority shall examine and endorse the records referred to in Article 8, at appropriate intervals, to monitor compliance with the provisions governing hours of work or hours of rest that give effect to this Convention.

tillse att de sjömän som har arbetat under en schemalagd viloperiod erhåller en tillräcklig viloperiod.

Prop. 1999/2000:119
Bilaga 5

Artikel 8

1. Medlemsstaten skall fordra att journaler förs över sjömännens dagliga arbetstimmar eller över deras dagliga vilotimmar för övervakning av att bestämmelserna i artikel 5 följs. En sjöman skall få ett exemplar av de journaler som gäller honom eller henne, vilket skall påtecknas av befälhavaren eller av en av denne bemyndigad person och av sjömannen.

2. Den behöriga myndigheten skall fastställa hur sådana journaler skall föras på fartyget inklusive hur ofta uppgifter skall införas. Myndigheten skall fastställa formulär till journaler för sjömännens arbetstid eller deras vilotid med beaktande av Internationella arbetsorganisationens eventuella riktlinjer, eller använda ett standardformulär som organisationen kan ha upprättat. Formuläret skall vara avfattat på det eller de språk som avses i artikel 5.8.

3. Texterna till de bestämmelser i den nationella lagstiftningen som berör konventionen samt relevanta kollektivavtal skall finnas ombord, lätt åtkomliga för besättningen.

Artikel 9

Den behöriga myndigheten skall granska och påteckna de journaler som avses i artikel 8 med lämpliga mellanrum för att övervaka att de bestämmelser om arbetstid eller vilotid som ger verkan åt denna konvention följs.

Article 10

If the records or other evidence indicate infringement of provisions governing hours of work or hours of rest, the competent authority shall require that measures, including if necessary the revision of the manning of the ship, are taken so as to avoid future infringements.

PART III. MANNING OF SHIPS

Article 11

1. Every ship to which this Convention applies shall be sufficiently, safely and efficiently manned, in accordance with the minimum safe manning document or an equivalent issued by the competent authority.

2. When determining, approving or revising manning levels, the competent authority shall take into account:

(a) the need to avoid or minimize, as far as practicable, excessive hours of work, to ensure sufficient rest and to limit fatigue; and

(b) the international instruments identified in the Preamble.

Article 12

No person under 16 years of age shall work on a ship.

Artikel 10

Om journalerna eller annan bevisning utvisar att överträdelser av de bestämmelser som reglerar arbetstiden eller vilotiden har förekommit, skall den behöriga myndigheten kräva att åtgärder vidtas, bl.a. att en översyn görs av fartygets bemanning om så är nödvändigt, för att undvika nya överträdelser.

DEL III. BEMANNING PÅ FARTYG

Artikel 11

1. Varje fartyg som omfattas av denna konvention skall ha tillräcklig bemanning med avseende på antal, säkerhet och skicklighet i överensstämmelse med det dokument om minsta betryggande bemanning eller motsvarande som den behöriga myndigheten har utfärdat.

2. Vid fastställande, godkännande eller översyn av bemanningsnivåerna skall den behöriga myndigheten beakta

a) behovet att undvika eller så långt som möjligt minimera arbetstidsöverskridanden, för att trygga tillräcklig vila och begränsa utmattning och

b) de internationella instrument som nämns i ingressen.

Artikel 12

Ingen person under 16 år får arbeta ombord på fartyg.

Article 13

The shipowner shall ensure that the master is provided with the necessary resources for the purpose of compliance with obligations under this Convention, including those relating to the appropriate manning of the ship. The master shall take all necessary steps to ensure that the requirements on seafarers' hours of work and rest arising from this Convention are complied with.

Artikel 13

Redaren skall tillse att befälhavaren har nödvändiga resurser för att uppfylla förpliktelserna enligt denna konvention, bl.a. angående lämplig bemanning på fartyget. Befälhavaren skall vidta alla nödvändiga åtgärder för att säkerställa att de krav på sjömäns arbetstid och vilotid som följer av denna konvention uppfylls.

PART V. APPLICATION

DEL V. TILLÄMPNING

Article 14

A Member which ratifies this Convention shall be responsible for the application of its provisions by means of laws or regulations, except where effect is given by collective agreements, arbitration awards or court decisions.

Artikel 14

En medlemsstat som ratificerar denna konvention skall vara ansvarig för tillämpningen av dess föreskrifter genom lagar och bestämmelser utom när verkan ges åt föreskrifterna genom kollektivt-
al, skiljedomsutslag eller domstolsbeslut.

Article 15

The Member shall:

(a) take all necessary measures, including the provision of appropriate sanctions and corrective measures, to ensure the effective enforcement of the provisions of this Convention;

(b) have appropriate inspection services to supervise the application of the measures taken in pursuance of this Convention and provide them with the necessary resources for this purpose; and

Artikel 15

Medlemsstaten skall

a) vidta alla nödvändiga åtgärder, bl. a. genom att införa lämpliga sanktioner och påföljder, för att säkra att konventionens bestämmelser genomförs effektivt,

b) vidmakthålla lämplig tillsynsverksamhet för att övervaka tillämpningen av de åtgärder som vidtagits i enlighet med denna konvention och förse tillsynsverksamheten med nödvändiga resurser för detta ändamål och,

c) efter samråd med redar- och

(c) after consulting shipowners' and seafarers' organizations, have procedures to investigate complaints relating to any matter contained in this Convention.

PART VI. FINAL PROVISIONS

Article 16

This Convention revises the Wages, Hours of Work and Manning (Sea) Convention (Revised), 1958; the Wages, Hours of Work and Manning (Sea) Convention (Revised), 1949; the Wages, Hours of Work and Manning (Sea) Convention, 1946; and the Hours of Work and Manning (Sea) Convention, 1936. As from the date this Convention has come into force, the above-listed Conventions shall cease to be open to ratification.

Article 17

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

Article 18

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

2. This Convention shall come into force six months after the date on which the ratifications of five Members, three of which each have at least one million gross tonnage of shipping, have been registered with the Director-

sjöfolksorganisationerna, fastställa förfaranden för att utreda klagomål i frågor som täcks av denna konvention.

DEL VI. SLUTBESTÄMMELSER

Artikel 16

Denna konvention reviderar 1958 års konvention om löner, arbetstid och bemanning på fartyg (reviderad), 1949 års konvention om löner, arbetstid och bemanning på fartyg (reviderad), 1946 års konvention om löner, arbetstid och bemanning på fartyg och 1936 års konvention om arbetstid och bemanning på fartyg. Från dagen för denna konventions ikraftträdande skall de ovannämnda konventionerna upphöra att vara öppna för ratifikation.

Artikel 17

Ratifikationsdokument avseende denna konvention skall sändas till Internationella arbetsbyråns generaldirektör för registrering.

Artikel 18

1. Denna konvention skall vara bindande endast för de medlemmar av Internationella arbetsorganisationen vilkas ratifikationer har registrerats hos Internationella arbetsbyråns generaldirektör.

2. Konventionen träder i kraft sex månader efter den dag då ratifikationer från fem medlemsstater, varav tre har en handelsflotta med en bruttodräktighet av minst en miljon vardera, har registrerats hos Internationella arbetsbyråns gene-

General of the International Labour Office.

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

Article 19

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 20

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

2. When the conditions provided for in Article 18, paragraph 2, above have been fulfilled, the Director-General shall draw the attention of the Members of the Or-

raldirektör.

3. Därefter träder konventionen i kraft för varje annan medlemsstat sex månader efter den dag då dess ratifikation har registrerats.

Artikel 19

1. En medlemsstat som har ratificerat denna konvention kan säga upp den, sedan tio år har förflutit från den dag då konventionen först träder i kraft, genom en skrivelse som sänds till Internationella arbetsbyråns generaldirektör för registrering. Sådan uppsägning får inte verkan förrän ett år efter den dag då den har registrerats.

2. Varje medlemsstat som har ratificerat denna konvention och som inte, inom det år som följer på utgången av den i föregående punkt nämnda tioårsperioden, gör bruk av sin uppsägningsrätt enligt denna artikel, kommer att vara bunden för en ny tioårsperiod och kan därefter säga upp konventionen vid utgången av varje tioårsperiod på de villkor som föreskrivs i denna artikel.

Artikel 20

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

2. När de villkor som avses i artikel 18.2 har uppfyllts, skall generaldirektören fästa medlemsstaternas uppmärksamhet på den dag då konventionen kommer att träda i

ganization to the date upon which the Convention shall come into force.

Article 21

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 the Director-General in accordance with the provisions of the preceding Articles.

Article 22

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

Article 23

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 19 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

kraft.

Artikel 21

Internationella arbetsbyråns generaldirektör skall för registrering enligt artikel 102 i Förenta nationernas stadga lämna Förenta nationernas generalsekreterare fullständiga upplysningar om samtliga ratifikationer och uppsägningar som har registrerats hos generaldirektören enligt bestämmelserna i föregående artiklar.

Artikel 22

När Internationella arbetsbyråns styrelse finner det nödvändigt, skall den lämna Internationella arbetsorganisationens allmänna konferens en redogörelse för denna konventions tillämpning och överväga om det finns anledning att föra upp frågan om revidering av konventionen, helt eller delvis, på konferensens dagordning.

Artikel 23

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

a) en medlemsstats ratifikation av den nya reviderade konventionen anses i sig innebära omedelbar uppsägning av denna konvention, utan hinder av bestämmelserna i artikel 19 ovan, om och när den nya konventionen har trätt i kraft,

b) från den dag då den nya reviderade konventionen träder i kraft, denna konvention upphöra att vara

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 24

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

öppen för ratifikation av medlemsstaterna.

2. Denna konvention skall likväl förbli gällande till form och innehåll för de medlemsstater som har ratificerat den men inte har ratificerat den nya reviderade konventionen.

Artikel 24

De engelska och franska versionerna av denna konventionstext har lika giltighet.

Prop. 1999/2000:119
Bilaga 5

Recommendation (No. 187) concerning Seafarers' Wages and Hours of Work and the Manning of Ships

The General Conference of the International Labour Organization,

Having been convened at Geneva by the Governing Body of the International Labour Office, and having met in its Eighty-fourth Session on 8 October 1996, and

Noting the provisions of the Protection of Wages Convention, 1949; the Minimum Wage-Fixing Convention, 1970, the Seafarers' Annual Leave with Pay Convention, 1976, the Merchant Shipping (Minimum Standards) Convention, 1976, the Repatriation of Seafarers Convention (Revised), 1987, the Protection of Workers' Claims (Employer's Insolvency) Convention, 1992, and the International Convention on Maritime Liens and Mortgages, 1993, and

Having decided upon the adoption of certain proposals with regard to the revision of the Wages, Hours of Work and Manning (Sea) Convention (Revised), 1958 and the Wages, Hours of Work and Manning (Sea) Recommendation, 1958, which is the second item on the agenda of the session, and

Having determined that these proposals shall take the form of a Recommendation supplementing the Seafarers' Hours of Work and the Manning of Ships Convention, 1996;

adopts this twenty-second day of October of the year one thousand nine hundred and ninety-six, the following Recommendation, which may be cited as the Seafarers' Wages, Hours of Work and the Manning of Ships Recommendation, 1996:

ILO.s rekommendation (nr 187) om sjömäns löner och arbetstid samt bemanningen på fartyg

Internationella arbetsorganisationens allmänna konferens,

som har sammankallats till Genève av styrelsen för Internationella arbetsbyrån och samlats där den 8 oktober 1996 till sitt åttiofjärde möte,

beaktar bestämmelserna i 1949 års konvention om rättsskydd för lön, 1970 års konvention om fastställande av minimilöner, 1976 års konvention om semester för sjöfolk, 1976 års konvention om miniminormer i handelsfartyg, 1987 års konvention om sjömäns hemresa (reviderad), 1992 års konvention om skydd av arbetstagares fordran i händelse av arbetsgivarens insolvens och 1993 års internationella konvention om sjöpanträtt och fartygshypotek,

har beslutat att anta vissa förslag om revidering av 1958 års konvention om löner, arbetstid och bemanning på fartyg (reviderad) och 1958 års rekommendation om löner, arbetstid och bemanning på fartyg, vilken fråga är den andra punkten på mötets dagordning,

har fastställt att dessa förslag skall ta formen av en rekommendation som kompletterar 1996 års konvention om sjömäns arbetstid och bemanningen på fartyg, och

antar denna den tjugooandra dagen i oktober månad år nittonhundranittiosex följande rekommendation, som kan kallas 1996 års rekommendation om sjömäns löner och arbetstid samt bemanningen på fartyg.

1. (1) This Recommendation applies to every seagoing ship, whether publicly or privately owned, which is registered in the territory of the Member and is ordinarily engaged in commercial maritime operations.

(2) To the extent it deems practicable, after consulting the representative organizations of fishing-vessel owners and fishermen, the competent authority should apply the provisions of this Recommendation to commercial maritime fishing.

(3) In the event of doubt as to whether or not any ships are to be regarded as seagoing ships or engaged in commercial maritime operations or commercial maritime fishing for the purposes of this Recommendation, the question should be determined by the competent authority after consulting the organizations of shipowners, seafarers and fishermen concerned.

(4) This Recommendation does not apply to wooden vessels of traditional build such as dhows and junks.

2. For the purpose of this Recommendation:

(a) the term "basic pay or wages" means the pay, however composed, for normal hours of work; it does not include payments for overtime worked, bonuses, allowances, paid leave or any other additional remuneration;

(b) the term "competent authority" means the minister, government department or other authority having power to issue regulations, orders or other instructions having the force of law in respect of seafarers' wages, hours of work or rest or the manning of ships;

1. 1) Denna rekommendation gäller varje sjögående fartyg, oavsett om det är i offentlig eller privat ägo, som är registrerat inom medlemsstatens territorium och som normalt används i handelssjöfart till havs.

2) Så långt den behöriga myndigheten anser det vara möjligt efter att ha samrått med de representativa organisationerna för fiskefartygsägare och fiskare, bör den tillämpa denna rekommendation på yrkesfiske till havs.

3) Om det vid tillämpning av denna rekommendation skulle råda tvivel om huruvida fartyg skall anses vara sjögående eller sysselsatta i handelssjöfart eller yrkesfiske till havs, bör frågan avgöras av den behöriga myndigheten efter samråd med vederbörande redar-, sjöfolks- och yrkesfiskarorganisationer.

4) Denna rekommendation gäller inte för träfartyg av traditionell konstruktion såsom dhower och djonker.

2. I denna rekommendation avses med

a) "basbetalning eller grundlön" betalning, hur den än är sammansatt, för normal arbetstid; övertidsbetalning, gratifikation, bidrag, betald ledighet och annan extra ersättning ingår inte,

b) "behörig myndighet" den minister, det regeringsorgan eller annan myndighet som är behörig att utfärda tvingande bestämmelser, beslut eller andra instruktioner om sjömäns löner, arbetstid eller vilotid eller bemanningen på fartyg,

c) "enhetslön" lön eller ersätt-

(c) the term "consolidated wage" means a wage or salary which includes the basic wage and other pay-related benefits; a consolidated wage may include compensation for all overtime hours which are worked and all other pay-related benefits, or it may include only certain benefits in a partial consolidation;

(d) the term "hours of work" means time during which a seafarer is required to do work on account of the ship;

(e) the term "overtime" means time worked in excess of the normal hours of work;

(f) the term "seafarer" means any person defined as such by national laws or regulations or collective agreements who is employed or engaged in any capacity on board a seagoing ship to which this Recommendation applies; and

(g) the term "shipowner" means the owner of the ship or any other organization or person, such as the manager or bareboat charterer, who has assumed the responsibility for the operation of the ship from the shipowner and who on assuming such responsibility has agreed to take over all the attendant duties and responsibilities.

ning innefattande grundlön och andra lönerelaterade förmåner; enhetslön kan innefatta ersättning för all övertid som har arbetats och alla andra lönerelaterade förmåner, eller endast vissa förmåner: partiell enhetslön,

d) "arbetstid" eller "arbetstimmar" den tid under vilken en sjöman åläggs att arbeta för fartyget,

e) "övertid" den tid som arbetats utöver den normala arbetstiden,

f) "sjöman" varje person som definieras som sådan i nationella lagar och bestämmelser eller kollektivavtal som är anställd eller anlitad i någon befattning ombord på ett sjögående fartyg på vilket denna rekommendation är tillämplig, och

g) "redare" fartygets ägare eller någon annan organisation eller person, såsom en manager eller den som hyr fartyget utan besättning, som har övertagit ansvaret för driften av fartyget från fartygsägaren och därvid har gått med på att överta alla de skyldigheter och allt det ansvar som sammanhänger därmed.

II. SJÖMÄNS LÖN

II. SEAFARERS' WAGES

3. For seafarers whose remuneration includes separate compensation for overtime worked:

(a) for the purpose of calculating wages, the normal hours of work at sea and in port should not exceed eight hours per day;

(b) for the purpose of calculating overtime, the number of normal hours per week covered by the basic pay or wages should be prescribed by national laws or regula-

3. För sjömän vilkas ersättning innefattar särskild ersättning för arbetade övertidstimmar

a) bör vid löneberäkningen den normala arbetstiden till sjöss och i hamn inte överstiga åtta timmar per dygn,

b) bör vid beräkning av övertid den normala arbetstid per vecka som täcks av basbetalning eller grundlön bestämmas av nationella lagar och bestämmelser om den inte bestäms i kollektivavtal; den

tions, if not determined by collective agreements, but should not exceed 48 hours per week; collective agreements may provide for a different but not less favourable treatment;

(c) the rate or rates of compensation for overtime, which should be not less than one and one-quarter times the basic pay or wages per hour, should be prescribed by national laws or regulations or by collective agreements; and

(d) records of all overtime worked should be maintained by the master, or a person assigned by the master, and endorsed by the seafarers at regular intervals.

4. For seafarers whose wages are fully or partially consolidated:

(a) the collective agreement, articles of agreement, contract of employment and letter of engagement should specify clearly the amount of remuneration payable to the seafarers and where appropriate the number of hours of work expected of the seafarers in return for this remuneration, and any additional allowances which might be due in addition to the consolidated wage, and in which circumstances;

(b) where hourly overtime is payable for hours worked in excess of those covered by the consolidated wage, the hourly rate should be not less than one and one-quarter times the basic rate corresponding to the normal hours of work as defined in Paragraph 3; the same principle should be applied to the overtime hours included in the consolidated wage;

(c) remuneration for that portion of the fully or partially consolidated wage representing the normal hours of work as defined in Paragraph 3(a) should be no less than the applicable minimum wage; and

(d) for seafarers whose wages

bör dock inte överstiga 48 timmar i veckan; en annan men inte mindre förmånlig behandling kan bestämmas i kollektivavtal,

c) bör tariffen eller tarifferna för övertidsersättning, som bör uppgå till minst 125 procent av basbetalningen eller grundlönen per timme, bestämmas i nationella lagar och bestämmelser eller genom kollektivavtal och

d) bör journal över all arbetad övertid föras av befälhavaren eller av en av honom utsedd person och påtecknas av sjömannen med jämna mellanrum.

4. För sjömän med enhetslön eller partiell enhetslön

a) bör i kollektivavtalet, sjömansrullan, det skriftliga anställningsavtalet och beviset om anlitande klart anges storleken på ersättningen till sjömannen och i tillämpliga fall antalet arbetstimmar som förväntas av honom eller henne i utbyte mot denna ersättning, samt eventuella tillägg som kan tillkomma till enhetslönen och villkoren för dessa,

b) bör, om övertidsersättning per timme skall betalas för tid som arbetas utöver den tid som täcks av enhetslönen, timtariffen uppgå till minst 125 procent av den grundtariff, som motsvarar normal arbetstid enligt punkt 3; samma princip bör tillämpas på övertidstimmar som innefattas i enhetslönen,

c) bör ersättningen för den andel av enhetslönen eller den partiella enhetslönen som motsvarar normal arbetstid enligt punkt 3 a) inte understiga den tillämpliga minimilönen och

are partially consolidated, records of all overtime worked should be maintained and endorsed as provided in Paragraph 3(d).

5. National laws or regulations or collective agreements may provide for compensation for overtime or for work performed on the weekly day of rest and on public holidays by at least equivalent time off duty and off the ship or additional leave in lieu of remuneration or any other compensation so provided.

6. National laws and regulations adopted after consulting the representative organizations of seafarers and shipowners or, as appropriate, collective agreements should take into account the following principles:

(a) equal remuneration for work of equal value should apply to all seafarers employed upon the same ship without discrimination based upon race, colour, sex, religion, political opinion, national extraction or social origin;

(b) the articles of agreement or other agreement specifying the applicable wages or wage rates should be carried on board the ship; information on the amount of wages or wage rates should be made available to each seafarer, either by providing at least one signed copy of the relevant information to the seafarer in a language which the seafarer understands, or by posting a copy of the agreement in a place accessible to the crew or by some other appropriate means;

(c) wages should be paid in legal tender; where appropriate, they may be paid by bank transfer, bank cheque, postal cheque or money order;

(d) wages should be paid monthly or at some other regular inter-

d) bör för sjömän med partiell enhetslön journal föras över all arbetad övertid och påtecknas enligt vad som rekommenderas i punkt 3 d).

5. I nationella lagar och bestämmelser eller kollektivavtal kan ingå bestämmelser om kompensation för övertidsarbete eller för arbete utfört under veckans vilodag och allmän helgdag i form av minst lika lång ledighet borta från fartyget eller tilläggsledighet i stället för ersättning eller annan i ovannämnda instrument föreskriven kompensation.

6. I nationella lagar och bestämmelser som antagits efter samråd med representativa sjöfolks- och redarorganisationer, eller i tillämpliga fall i kollektivavtal, bör följande principer beaktas:

a) principen ”lika ersättning för lika arbete” bör gälla alla sjömän anställda på samma fartyg utan åtskillnad på grund av ras, hudfärg, kön, religion, politisk uppfattning, nationell härkomst eller socialt ursprung,

b) sjömansrullan eller annan överenskommelse vari gällande lön eller lönetariffer anges bör finnas tillgänglig på fartyget; upplysningar om löner eller lönetariffer bör hållas tillgängliga för varje sjöman, antingen i form av minst ett undertecknat exemplar av relevant information till sjömannen på ett språk han eller hon förstår, eller i form av ett anslaget exemplar av avtalet på en plats som är tillgänglig för besättningen, eller på annat lämpligt sätt,

c) lönerna bör betalas i lagligt betalningsmedel; i tillämpliga fall bör lönen betalas med banköverföring, bank- eller postcheck eller postanvisning,

val, and on termination of engagement all remuneration due should be paid without undue delay;

(e) adequate penalties or other appropriate remedies should be imposed by the competent authorities where shipowners unduly delay, or fail to make, payment of all remuneration due;

(f) wages should be paid directly to the seafarer or to the seafarer's designated bank account unless he or she requests otherwise in writing;

(g) subject to subparagraph (h), the shipowner should impose no limit on the seafarer's freedom to dispose of his or her remuneration;

(h) deduction from remuneration should be permitted only if:

(i) there is an express provision therefor in national laws or regulations or in an applicable collective agreement;

(ii) the seafarer has been informed, in the manner deemed most appropriate by the competent authority, of the conditions for such deductions; and

(iii) they do not in total exceed the limit that may have been established by national laws or regulations or collective agreements or court decisions for making such deductions;

(i) no deductions should be made from a seafarer's remuneration in respect of obtaining or retaining employment;

(j) the competent authority should have the power to inspect stores and services provided on board ship to ensure that fair and reasonable prices are applied for the benefit of the seafarers concerned; and

(k) to the extent that seafarers' claims for wages and other sums due in respect of their employment

d) lönerna bör betalas månatligen eller med andra regelbundna tidsmellanrum; vid tjänstens slut bör all intjänad ersättning utbetalas utan otillbörligt dröjsmål,

e) lämpliga påföljder eller andra lämpliga åtgärder bör åläggas av de behöriga myndigheterna om en redare otillbörligen dröjer med eller underlåter att till fullo betala ersättning som har förfallit till betalning,

f) lönerna bör betalas direkt till sjömannen eller till ett av honom eller henne anvisat bankkonto om han eller hon inte skriftligen begär annat,

g) med förbehåll för stycke h) bör redaren inte föreskriva någon begränsning i sjömannens frihet att förfoga över sin förtjänst,

h) avdrag från ersättning bör tillåtas endast om

(i) detta uttryckligen är tillåtet i nationella lagar och bestämmelser eller i gällande kollektivavtal,

(ii) sjömannen på det sätt som den behöriga myndigheten anser lämpligt har informerats om gällande bestämmelser om sådana avdrag och

(iii) summan av avdragen inte överstiger den gräns för sådana avdrag som kan finnas i nationella lagar och bestämmelser, kollektivavtal eller domstolsbeslut,

i) avdrag bör inte göras från en sjömans ersättning för att han eller hon skall få anställning eller få behålla anställning,

j) den behöriga myndigheten bör ha befogenhet att inspektera förnödenheter och tjänster som tillhandahålls ombord för att kunna försäkra sig om att åsatta priser är rättvisa och skäliga till gagn för de berörda sjömännen och

k) i den utsträckning sjömäns

are not secured in accordance with the provisions of the International Convention on Maritime Liens and Mortgages, 1993, such claims should be protected in accordance with the Protection of Workers' Claims (Employer's Insolvency) Convention, 1992, of the International Labour Organization.

7. The Member should, after consulting with shipowners' and seafarers' organizations, have procedures to investigate complaints relating to any matter contained in this Recommendation.

III. MINIMUM WAGES

8. (1) Without prejudice to the principle of free collective bargaining, the Member should, after consulting representative organizations of shipowners and seafarers, establish procedures for determining minimum wages for seafarers. Representative organizations of shipowners and seafarers should participate in the operation of such procedures.

(2) When establishing such procedures and in fixing minimum wages, due regard should be given to international labour standards concerning minimum wage fixing, as well as the following principles:

(a) the level of minimum wages should take into account the nature of maritime employment, manning levels of ships, and seafarers' normal hours of work; and

(b) the level of minimum wages should be adjusted to take into account changes in the cost of living and in the needs of seafarers.

(3) The competent authority should ensure:

(a) by means of a system of supervision and sanctions, that wages are paid at not less than the rate or rates fixed; and

anspråk på lön och andra fordringar som gäller anställningen inte är skyddade enligt 1993 års internationella konvention om sjöpanträtt och fartygshypotek, bör dessa anspråk skyddas i enlighet med 1992 års ILO-konvention om skydd av arbetstagares fordran i händelse av arbetsgivarens insolvens.

7. Medlemsstaten bör ha förfaranden som tillkommit efter samråd med redar- och sjöfolksorganisationerna för att utreda klagomål om frågor som omfattas av denna rekommendation.

III. MINIMILÖNER

8. 1) Utan förfång för principen om fria kollektiva förhandlingar bör medlemsstaten efter samråd med redarnas och sjöfolkets representativa organisationer införa förfaranden för att bestämma minimilöner för sjömän. Redarnas och sjöfolkets representativa organisationer bör delta i sådana förfaranden.

2) När sådana förfaranden införs och minimilöner fastställs bör vederbörlig hänsyn tas till internationella arbetsnormer för fastställande av minimilön liksom till följande principer:

a) minimilönenivån bör ta hänsyn till karaktären av anställning i handelsflottan, fartygs bemanningsnivå och sjömäns normala arbetstid,

b) minimilönenivån bör anpassas med beaktande av ändringar i levnadskostnaderna och i sjömännens behov.

3) Den behöriga myndigheten bör

a) genom ett övervaknings- och påföljdssystem säkerställa att be-

(b) that any seafarer who has been paid at a rate lower than the minimum wage is enabled to recover, by an inexpensive and expeditious judicial or other procedure, the amount by which he or she has been underpaid.

IV. MINIMUM MONTHLY BASIC PAY OR WAGE FIGURE FOR ABLE SEAMEN

9. For the purpose of this Part, the term "able seaman" means any seafarer who is deemed to be competent to perform any duty which may be required of a rating serving in the deck department, other than the duties of a leading or specialist rating, or any seafarer who is defined as an able seaman in accordance with national laws, regulations or practice, or collective agreement.

10. The basic pay or wages for a calendar month of service for an able seaman should be no less than the amount periodically set by the Joint Maritime Commission or another body authorized by the Governing Body of the International Labour Office. Upon a decision of the Governing Body, the Director-General of the ILO shall notify any revised amount to the Members of the International Labour Organization. As of 1 January 1995, the amount set by the Joint Maritime Commission was 385 United States dollars.

11. Nothing in this Part should be deemed to prejudice arrangements agreed between shipowners or their organizations and seafarers' organizations with regard to the regulation of standard minimum terms and conditions of employment, provided such terms and conditions are recognized by

talda löner inte understiger den eller de fastställda tarifferna och

b) tillse att varje sjöman som har betalats till en tariff som understiger minimilönen får möjlighet att till låg kostnad och genom ett snabbt rättsligt eller annat förfarande utfå det belopp som han eller hon har att fordra.

IV. LÄGSTA MÅNATLIGA BASBETALNING ELLER GRUNDLÖN FÖR BEHÖRIGA MATROSER

9. I det följande betecknar termen "behörig matros" en sjöman som bedöms vara kompetent att utföra alla uppgifter som kan krävas av manskap i däckstjänstgöring, utom de uppgifter som åligger manskap i förmansställning eller specialistställning, eller sjömän som definieras som behöriga matroser enligt nationella lagar och bestämmelser, praxis eller kollektivavtal.

10. Basbetalningen eller grundlönen för en kalendermånads tjänstgöring för en behörig matros bör inte understiga det belopp som periodiskt fastställs av Joint Maritime Commission eller annat organ som bemyndigats av Internationella arbetsbyråns styrelse. Efter beslut av styrelsen skall ILO:s generaldirektör meddela medlemmarna i Internationella arbetsorganisationen varje ändring av beloppet. Den 1 januari 1995 uppgick detta belopp till 385 US-dollar.

11. Ingenting i denna del bör anses inverka på de arrangemang som överenskommits mellan redare eller deras organisationer och sjöfolksorganisationerna i fråga om reglering av miniminormer för anställningsvillkor och anställ-

the competent authority.

V. EFFECT ON EARLIER RE COMMENDATION

12. This Recommendation supersedes the Wages, Hours of Work and Manning (Sea) Recommendation, 1958.

ningsförhållanden under förutsättning att dessa miniminormer erkänns av den behöriga myndigheten.

V. INVERKAN PÅ TIDIGARE REKOMMENDATION

12. Denna rekommendation ersätter 1958 års rekommendation om löner, arbetstid och bemanning på fartyg.

Prop. 1999/2000:119
Bilaga 6

Protocol of 1996 to the Merchant Shipping (Minimum Standards) Convention, 1976 (No. 147)

The General Conference of the International Labour Organization,

Having been convened at Geneva by the Governing Body of the International Labour Office and having met in its Eighty-fourth Session on 8 October 1996, and

Noting the provisions of Article 2 of the Merchant Shipping (Minimum Standards) Convention, 1976 (referred to below as "the principal Convention"), which states in part that:

"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"; and

Noting also the provisions of Article 4, paragraph 1, of the principal Convention, which states

1996 års protokoll till 1976 års konvention (nr 147) om miniminormer i handelsfartyg

Internationella arbetsorganisationens allmänna konferens,

som har sammankallats till Genève av styrelsen för Internationella arbetsbyrån och samlats där den 8 oktober 1996 till sitt åttiofjärde möte,

beaktar bestämmelserna i artikel 2 i 1976 års konvention om miniminormer i handelsfartyg, härnadan kallad "huvudkonventionen", som bland annat stadgar att

"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",

beaktar även bestämmelserna i huvudkonventionens artikel 4.1, som stadgar att

that:

”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”; and

Recalling the Discrimination (Employment and Occupation) Convention, 1958, Article 1, paragraph 1, of which states that:

”For the purpose of this Convention the term "discrimination" includes -

(a) any distinction, exclusion or preference made on the basis of race, colour, sex, religion, political opinion, national extraction or social origin, which has the effect of nullifying or impairing equality of opportunity or treatment in employment or occupation;

(b) such other distinction, exclusion or preference which has the effect of nullifying or impairing equality of opportunity or treatment in employment or occupation as may be determined by the Member concerned after consultation with representative employers' and workers' organisations, where such exist, and with other appropriate bodies”; and

Recalling the entry into force of the United Nations Convention on

”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”,

erinrar om 1958 års konvention angående diskriminering i fråga om anställning och yrkesutövning, vars artikel 1.1 stadgar att

”i denna konvention förstås med uttrycket "diskriminering”

a) varje åtskillnad, uteslutning eller företräde på grund av ras, hudfärg, kön, religion, politisk uppfattning, nationell härstamning eller socialt ursprung, som har till följd att likställdhet med avseende å möjligheter eller behandling i fråga om anställning eller yrkesutövning omintetgöres eller beskåres,

b) varje åtskillnad, uteslutning eller företräde i övrigt, som har till följd, att likställdhet med avseende å möjligheter eller behandling i fråga om anställning eller yrkesutövning omintetgöres eller beskåres och som må angivas av vederbörande medlemsstat efter samråd med representativa arbetsgivar- och arbetstagarorganisationer, där sådana finnas, ävensom med andra lämpliga organ”,

erinrar om att Förenta nationernas havsrättskonvention av år 1982 trädde i kraft den 16 november 1994,

the Law of the Sea, 1982, on 16 November 1994, and

Recalling the International Convention on Standards of Training, Certification and Watchkeeping for Seafarers, 1978, as amended in 1995, of the International Maritime Organization,

Having decided on the adoption of certain proposals with regard to the partial revision of the principal Convention, which is the fourth item on the agenda of the session, and

Having determined that these proposals should take the form of a Protocol to the principal Convention;

adopts, this twenty-second day of October one thousand nine hundred and ninety-six, the following Protocol, which may be cited as the Protocol of 1996 to the Merchant Shipping (Minimum Standards) Convention, 1976:

Article 1

1. Each Member which ratifies this Protocol shall extend the list of Conventions appearing in the Appendix to the principal Convention to include the Conventions in Part A of the Supplementary Appendix and such Conventions listed in Part B of that Appendix as it accepts, if any, in accordance with Article 3 below.

2. Extension to the Convention listed in Part A of the Supplementary Appendix that is not yet in force shall take effect only when that Convention comes into force.

Article 2

A Member may ratify this Protocol at the same time as or at any time after it ratifies the principal Convention, by communicating its

erinrar om Internationella sjöfartsorganisationens internationella konvention av år 1978 angående normer för sjöfolks utbildning, certifiering och vakthållning, ändrad år 1995,

har beslutat att anta vissa förslag om partiell revidering av huvudkonventionen, en fråga som utgör den fjärde punkten på mötets dagordning,

har fastställt att dessa förslag skall ta formen av ett protokoll till huvudkonventionen, och

antar denna den tjugooandra dagen i oktober månad år nittonhundranittiosex följande protokoll, som kan kallas 1996 års protokoll till 1976 års konvention om minimumnormer i handelsfartyg.

Artikel 1

1. Varje medlemsstat som ratificerar detta protokoll skall utsträcka förteckningen över konventioner som upptas i bilagan till huvudkonventionen till att omfatta konventionerna i del A i tilläggsbilagan och de eventuella konventioner i del B i tilläggsbilagan som medlemmen antar i enlighet med artikel 3 nedan.

2. Vad gäller den konvention i del A i bilagan som ännu inte har trätt i kraft, skall dess upptagande i förteckningen börja gälla först när den träder i kraft.

Artikel 2

En medlemsstat kan ratificera detta protokoll samtidigt som den ratificerar huvudkonventionen eller när som helst därefter genom att sända ratifikationsdokumentet avseende protokollet till Internat-

formal ratification of the Protocol to the Director-General of the International Labour Office for registration.

Article 3

1. Each Member which ratifies this Protocol shall, where applicable, in a declaration accompanying the instrument of ratification, specify which Convention or Conventions listed in Part B of the Supplementary Appendix it accepts.

2. A Member which has not accepted all of the Conventions listed in Part B of the Supplementary Appendix may, by subsequent declaration communicated to the Director-General of the International Labour Office, specify which other Convention or Conventions it accepts.

Article 4

1. For the purposes of Article 1, paragraph 1, and Article 3 of this Protocol, the competent authority shall hold prior consultations with the representative organizations of shipowners and seafarers.

2. The competent authority shall, as soon as practicable, make available to the representative organizations of shipowners and seafarers information as to ratifications, declarations and denunciations notified by the Director-General of the International Labour Office in conformity with Article 8, paragraph 1, below.

Article 5

For the purpose of this Protocol, the Repatriation of Seafarers Convention (Revised), 1987, shall, in the case of a Member which accepts that Convention, be regarded

ionella arbetsbyråns generaldirektör för registrering.

Artikel 3

1. Varje medlemsstat som ratificerar detta protokoll skall i tillämpliga fall i en förklaring bifogad ratifikationsdokumentet, ange vilken eller vilka konventioner i del B i tilläggsbilagan den antar.

2. En medlemsstat som inte har antagit alla konventionerna i del B i tilläggsbilagan kan i en senare förklaring till Internationella arbetsbyråns generaldirektör ange vilken eller vilka andra konventioner den antar.

Artikel 4

1. För tillämpningen av bestämmelserna i artikel 1.1 och artikel 3 i detta protokoll skall den behöriga myndigheten i förväg samråda med de representativa redar- och sjöfolksorganisationerna.

2. Den behöriga myndigheten skall så snart som det är möjligt lämna de representativa redar- och sjöfolksorganisationerna upplysningar om ratifikationer, förklaringar och uppsägningar som mottagits från Internationella arbetsbyråns generaldirektör i enlighet med artikel 8.1 nedan.

Artikel 5

Med avseende på detta protokoll skall 1987 års konvention om sjömäns hemresa (reviderad) för en medlem som antar den konventionen anses ersätta 1926 års konvention om sjömäns hemresa.

Prop. 1999/2000:119
Bilaga 7

as a replacement of the Repatriation of Seamen Convention, 1926.

Prop. 1999/2000:119
Bilaga 7

Article 6

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

2. This Protocol shall come into force 12 months after the date on which the ratifications of five Members, three of which each have at least one million gross tonnage of shipping, have been registered.

3. Thereafter, this Protocol shall come into force for any Member 12 months after the date on which its ratification has been registered.

Article 7

A Member which has ratified this Protocol may denounce it whenever the principal Convention is open to denunciation in accordance with its Article 7, by an act communicated to the Director-General of the International Labour Office for registration. Denunciation of this Protocol shall not take effect until one year after the date on which it is registered.

Article 8

1. The Director-General of the International Labour Office shall notify all Members of the International Labour Organization of the registration of all ratifications, declarations and acts of denunciation communicated by the Members of the Organization.

2. When the conditions provided for in Article 6, paragraph 2, above have been fulfilled, the

Artikel 6

1. Detta protokoll skall vara bindande endast för de medlemmar av Internationella arbetsorganisationen vilkas ratifikationer har registrerats hos Internationella arbetsbyråns generaldirektör.

2. Protokollet träder i kraft tolv månader efter den dag då ratifikationer från fem medlemsstater har registrerats, av vilka tre var och en för sig har en handelsflotta med en bruttodräktighet av minst en miljon.

3. Därefter träder protokollet i kraft för varje annan medlemsstat tolv månader efter den dag då dess ratifikation har registrerats.

Artikel 7

En medlemsstat som har ratificerat detta protokoll får säga upp det vid samma tidpunkter som huvudkonventionen får sägas upp enligt dennas artikel 7, genom en skrivelse som sänds till Internationella arbetsbyråns generaldirektör för registrering. En uppsägning av detta protokoll får inte verkan förrän ett år efter den dag då den har registrerats.

Artikel 8

1. Internationella arbetsbyråns generaldirektör skall underrätta samtliga medlemmar av Internationella arbetsorganisationen om registreringen av alla ratifikationer, förklaringar och uppsägningar som har tagits emot från organisationens medlemmar.

2. När de villkor som anges i artikel 6.2 ovan har uppfyllts, skall generaldirektören fästa medlemsstaternas uppmärksamhet på den dag då protokollet kommer att

Director-General shall draw the attention of the Members of the Organization to the date upon which the Protocol shall 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 the Director-General in accordance with the provisions of the preceding Articles.

Article 10

At such times as it may consider necessary, the Governing Body of the International Labour Office shall present to the General Conference a report on the working of this Protocol 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

For the purposes of revising this Protocol and closing it to ratification, the provisions of Article 11 of the principal Convention shall apply *mutatis mutandis*.

Article 12

träda i kraft.

Artikel 9

Internationella arbetsbyråns generaldirektör skall, för registrering enligt artikel 102 i Förenta nationernas stadga, lämna Förenta nationernas generalsekreterare fullständiga upplysningar om samtliga ratifikationer och uppsägningar som har registrerats hos generaldirektören enligt bestämmelserna i föregående artiklar.

Artikel 10

När Internationella arbetsbyråns styrelse finner det nödvändigt, skall den lämna Internationella arbetsorganisationens allmänna konferens en redogörelse för detta protokolls tillämpning och överväga om det finns anledning att föra upp frågan om revidering av protokollet, helt eller delvis, på konferensens dagordning.

Artikel 11

I fråga om revidering av detta protokoll och om tidpunkt efter vilken det inte längre skall kunna ratificeras, skall bestämmelserna i artikel 11 i huvudkonventionen äga motsvarande tillämpning.

Artikel 12

De engelska och franska versionerna av texten till detta protokoll har lika giltighet.

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

Prop. 1999/2000:119
Bilaga 7

Tilläggsbilaga

Del A

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

1996 års konvention (nr 180) om sjömäns arbetstid och bemanningen på fartyg.

Del B

1958 års konvention (nr 108) angående nationella identitetshandlingar för sjömän,

1971 års konvention (nr 135) om arbetstagarnas representanter,

1987 års konvention (nr 164) om hälsoskydd och sjukvård för sjömän,

1987 års konvention (nr 166) om sjömäns hemresa (reviderad).

Supplementary Appendix

Part A

Accommodation of Crews (Supplementary Provisions) Convention, 1970 (No. 133) and

Seafarers' Hours of Work and the Manning of Ships Convention, 1996 (No. 180)

Part B

Seafarers' Identity Documents Convention, 1958 (No. 108)

Workers' Representatives Convention, 1971 (No. 135)

Health Protection and Medical Care (Seafarers) Convention, 1987 (No. 164)

Repatriation of Seafarers Convention (Revised), 1987 (No. 166).

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 Seafarers' 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.

Konvention (nr 147) om miniminormer i handelsfartyg

Internationella arbetsorganisationens allmänna konferens,

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

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

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

har fastställt att dessa förslag skall ta formen av en internationell konvention, och

antar denna den tjugonionde dagen i oktober månad år nittonhundrasjuttiosex följande konvention, som kan kallas 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 tillämp-

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;

(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 concer-

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

c) små fartyg och fartyg sådana som oljerigggar och borrhullformar 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;

ned;

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 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 autho-

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) 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 föreskrivna 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 trepartssöverläggningar mellan denna

rity 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 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

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 trepartssöverläggningar 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 beaktande 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 kollekt-

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.

tivavtal;

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

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 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

skall medlemmen omgående underrätta närmaste sjöfarts-, konsulara eller diplomatiska representant för flaggstaten och skall om möjligt 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 upp-

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.

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

fyllts.

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. 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 före-

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 International Labour Office shall present to the General Conference a report on the working of this Convention and shall examine the desirability of placing on the agenda of the Conference the

skrivna villkoren, säga upp konventionen vid utgången av varje tioårsperiod.

Prop. 1999/2000:119
Bilaga 8

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 i 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 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.

question of its revision in whole or in part.

Prop. 1999/2000:119
Bilaga 8

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 Seamen) Convention, 1936 (No. 55), or Sickness Insurance (Sea) Convention, 1936 (No. 56), or Medical Care and Sickness Benefits Convention, 1969 (No.

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

130);

Medical Examination (Seafarers) Convention, 1946 (No. 73);

Prevention of Accidents (Seafarers) Convention, 1970 (No. 134) (Articles 4 and 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)¹;

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).

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);

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)¹;

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.

Prop. 1999/2000:119
Bilaga 8

¹ 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.

¹ 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.

Näringsdepartementet

Utdrag ur protokoll vid regeringssammanträde den 4 maj 2000

Närvarande: statsrådet Hjelm-Wallén, ordförande, och statsråden Freivalds, Thalén, Winberg, Ulvskog, Lindh, Sahlin, von Sydow, Klingvall, Pagrotsky, Östros, Messing, Engqvist, Rosengren, Larsson, Wärnersson, Lejon, Lövdén, Ringholm

Föredragande: statsrådet Sahlin

Regeringen beslutar proposition 1999/2000:119 Instrument antagna av Internationella arbetskonferensens åttiofjärde möte, ILO:s elfte sjöfarts-session m.m.