

Arbetsmarknadsdepartementet

ILO:s konvention (nr 185) om identitetshandlingar för sjöpersonal

Genom remiss den 16 februari 2004 (N2003/8655/ARM / A2007/243/ARM) har ILO-kommittén anmodats yttra sig över ILO:s konvention (nr 185) om identitetshandlingar för sjöpersonal, antagen av Internationella arbetskonferensen vid dess 91:a möte i juni 2003. ILO-kommittén har i sin tur remitterat ärendet till Sjöfartsverket, Tullverket, Kustbevakningen, Rikspolisstyrelsen, Svenskt Näringsliv / Sjöfartens Arbetsgivareförbund, Sveriges Kommuner och Landsting, Landsorganisationen i Sverige / SEKO Sjöfolk, Tjänstemännens Centralorganisation, Sveriges Akademikers Centralorganisation / Sveriges Fartygsbefälsförening och Ledarna / Sjöbefälsförbundet. En sammanställning över remissyttrandena samt en översättning till svenska av konventionstexten bifogas (*bilagorna 1 och 2*).

Bakgrund

Som en följd av terroristangreppen i New York den 11 september 2001 antog Internationella sjöfartsorganisationens (IMO) konferens i november 2001 en resolution (A.924 (22)) om översyn av åtgärder och förfaranden för att förhindra terroristhandlingar som hotar tryggheten för passagerare och besättningar samt fartygs säkerhet. För att följa upp resolutionen bildades en arbetsgrupp med deltagande även från ILO.

Vid gruppens första möte i London i februari 2002 föreslog USA att en regel skulle införas i SOLAS (International Convention for the Safety of Life at Sea, 1974, IMO:s år 1974 antagna konvention om säkerheten för människoliv till sjöss) innebärande att nationella myndigheter ska utfärda identitetshandlingar för sjöpersonal. Dessa skulle enligt förslaget vara utfärdade under sådan kontroll och på ett sådant sätt att full garanti förelåg att innehavaren är den person för vilken handlingen utfärdats. Sjöpersonal är direkt involverade såväl i internationella godstransporter, inklusive av farligt gods, som i passagerartrafik.

Vid IMO-mötet i London konstaterades samtidigt att utfärdandet av identitetshandlingar regleras i ILO:s konvention (nr 108) om nationella identitetshandlingar för sjömän. De dokument, som ratificerande stater utfärdar i full enlighet med konventionen, kan dock vara av olika slag och i många fall möjliga att förfälska. IMO-mötet konstaterade att en säkrare ID-handling behövs och att ILO borde utarbeta föreskrifter för en sådan, dvs. revidera konventionen nr 108.

Inom IMO kom konferensresolutionen A.924 (22) att följas upp vid en särskilt inkallad diplomatkonferens i december 2002. Konferensen antog en ändring i SOLAS-konventionen innebärande ett nytt kapitel XI-2 om särskilda åtgärder för att öka säkerheten till sjöss, tillämpligt på passagerar- och lastfartyg med en bruttodräktighet av minst 500. Kapitel XI-2, Regel 2/3 föreskriver att fartygen skall iaktta den nya ISPS-koden (International Ship and Port Facilities Security Code), vars del A är obligatorisk och del B innehåller anvisningar för genomförandet. ISPS-koden trädde i kraft den 1 juli 2004. Sverige har genom sin anslutning till SOLAS-konventionen även att följa ISPS-koden.

ILO:s styrelse beslöt vid sitt 283:e möte i mars 2002 att föra upp frågan om säkra identitetshandlingar för sjömän på dagordningen för Internationella arbetskonferensen år 2003. Styrelsen förutsåg en revidering av konventionen (nr 108) om identitetshandlingar för sjömän i form av ett tilläggsprotokoll. Ärendet ansågs så brådskande att frågan borde behandlas genom en "single discussion procedure" enligt konferensens arbetsordning, artikel 38. Det nya instrumentet skulle då kunna antas av konferensen 2003.

Efter ett förberedande konsultationsmöte i Genève i maj 2002 och remiss av rapporten VII (1) Improved security of seafarers' identification med ett frågeformulär att besvaras av medlemsstaterna (ILO-kommittén dnr 12/2002) utgick Internationella arbetsbyråns förslag till nytt instrument i stället från att detta skulle ta form av en omarbetad ny konvention.

Efter avslutad utskottsbehandling antog Internationella arbetskonferensen i juni 2003 konventionen (nr 185) om identitetshandlingar för sjöpersonal med röstsiffrorna 392 röster för, ingen emot och 20 nedlagda. Av de svenska ombuden röstade såväl regerings- som arbetstagar- och arbetsgivarrepresentanterna för konventionen.

En fråga som konferensutskottet inte lyckades finna enighet om var den tekniska utformningen av den biometriska information baserad på fingeravtryck, som enligt punkten (k) i bilaga I till den nya konventionen skall förekomma i identitetshandlingen, dvs. vilken metod som skall användas vid lagring av fingeravtryck. Konferensen antog till följd härav en resolution i vilken uppdrogs åt ILO:s styrelse att i samarbete med Internationella civila luftfartsorganisationen (ICAO) utarbeta en global interoperabel standard för den biometriska mall som anges i konventionen.

Inför diskussion i styrelsen i mars 2004 hade ett underlag utarbetats av ett av Internationella arbetsbyrån anlitat konsultföretag. Två alternativ gavs, dels en metod baserad på mönsterbeskrivning, *the pattern-based option*, som rekommenderades av arbetsbyrån, bl.a. med argumentet att den skulle vara enklare att genomföra för de minst utvecklade länderna, dels en metod baserad på detaljbeskrivning, *the minutiae-based option*.

Såväl arbetsgivargruppen som arbetstagargruppen förordade den av arbetsbyrån rekommenderade metoden, dvs. *the pattern-based option*. EU ställde som villkor för att delta i ett omedelbart beslut att *the minutiae-based option* valdes och förklarade sig villiga att samarbeta med ILO vid genomförandet av denna

metod, vilket ledde till att styrelsen till slut beslöt att välja *the minutiae-based option* och godkände *ILO SID-0002 Finger minutiae-based biometric profile for seafarers' identity documents* som den tekniska standard baserad på fingeravtryck, som erfordras enligt konventionen. I november 2005 informerades styrelsen att dokumentet reviderats sedan diskussioner med ev. leverantörer visat på behovet av smärre ändringar. Dokumentet i sin senaste version återges i *bilaga 3*.

Enligt konventionen nr 185, artikel 5.6-8 skall ILO:s styrelse godkänna en förteckning över de medlemsstater som uppfyller konventionens krav på utfärdandet av föreskrivna identitetshandlingar. I mars 2005 godkände styrelsen arbetsbyråns förslag till arrangemang för upprättandet av förteckningen. Dokumentet bifogas, *bilaga 4*. Någon förteckning förekommer inte ännu.

I mars 2005 informerades styrelsen även om att arbetsbyrån hade inlett en *Biometric Testing Campaign* i syfte att ta fram en lista på företag vars produkter godkänts för konventionens ändamål. 2004 godkändes två företag, 2005 ett och 2006 ytterligare sex. Hittills har således nio företag identifierats, vilkas produkter motsvarar den standard som fastställts enligt konventionen, *bilaga 5*.

I november 2005 fastställde styrelsen det frågeformulär som skall vara styrande för ratificerande medlemsländers rapporter om tillämpningen av konventionen nr 185 enligt artikel 22 i ILO:s stadga. Dokumentet anger på vilken detaljnivå ILO:s övervakningsorgan kan tänkas granska konventionens tillämpning. Frågeformuläret bifogas, *bilaga 6*.

Konventionen (nr 185) om identitetshandlingar för sjöpersonal trädde i kraft den 9 februari 2005. Den har i november 2007 ratificerats av tolv medlemsstater, Albanien, Azerbajdzjan, Bahamas, Frankrike, Ungern, Jordanien, Sydkorea, Madagaskar, Moldavien, Nigeria, Pakistan och Vanuatu. Litauen har lämnat en deklARATION enligt konventionens artikel 9.

1958 års konvention (nr 108) om identitetshandlingar för sjömän har ratificerats av 64 medlemsstater, av vilka tre – Azerbajdzjan, Frankrike och Ungern – har sagt upp den till följd av ratifikation av konventionen nr 185. Sverige ratificerade konventionen nr 108 år 1970 (prop. 1959:78 och 1961:163). I och med att konventionen nr 185 trätt i kraft är konventionen nr 108 stängd för nya ratifikationer.

Konventionens huvudsakliga innehåll

Konventionen nr 185 hänvisar inledningsvis till bl.a. 1958 års konvention (nr 108) om nationella identitetshandlingar för sjömän och dess principer om underlättande av inresa för sjöpersonal till medlemsstaternas territorium för ledighet i land, transit, transfer eller hemresa, IMO:s konvention om underlättande av internationell sjötrafik (FAL), antagen år 1965, med senare ändringar, och IMO:s konvention om säkerheten för människoliv till sjöss (SOLAS), antagen 1974, med senare ändringar, i synnerhet den år 2002 antagna ISPS-koden angående särskilda åtgärder för att öka trygghet och säkerhet till sjöss.

Konventionen innehåller åtta operativa artiklar, en övergångsbestämmelse och slutbestämmelser samt tre bilagor.

Med ”sjöpersonal” menas varje person som är anställd eller anlitad eller arbetar i någon kapacitet ombord på ett fartyg som normalt nyttjas i sjötrafik, varvid dock görs undantag för krigsfartyg (art. 1.1). Vid tvekan om vissa kategorier av personer skall anses som sjöpersonal skall frågan avgöras av behörig myndighet. Den behöriga myndigheten kan även tillämpa konventionens bestämmelser på yrkesfiske till havs (art. 1).

En ratificerande medlemsstat ska utfärda en identitetshandling för sjöpersonal (SID) på begäran av sjöpersonal, som är medborgare i staten. Utfärdandet av SID kan bli föremål för samma villkor som gäller för resedokument. Det står medlemsstaten fritt att utfärda SID även till sjöpersonal som erhållit permanent uppehållstillstånd i landet. Utfärdandet av SID ska ske utan onödigt dröjsmål. I det fall ansökan om SID avslås skall det finnas en möjlighet att överklaga beslutet (art. 2).

Dokumentets format och innehåll anges i artikel 3 och preciseras i bilaga I till konventionen. Liksom övriga bilagor kan denna ändras, t.ex. med anledning av den teknologiska utvecklingen, genom ett förenklat ändringsförfarande, som beskrivs i artikel 8.

SID ska vara enkelt utformad, vara gjord av hållbart material och vara maskinellt läsbar. De material som används ska förhindra att dokumentet kan manipuleras eller förfalskas samt göra det lätt att upptäcka ändringar. De skall vara allmänt tillgängliga för varje regering till så låg kostnad som möjligt (art. 3.2). Medlemsstaterna ska beakta av ILO utarbetade riktlinjer om standarder för den teknologi som ska användas för att underlätta användningen av en gemensam internationell standard (art. 3.3). SID ska inte vara större än ett normalt pass (art.3.4).

SID ska innehålla namn på den utfärdande myndigheten, uppgifter som möjliggör snabb kontakt med den myndigheten, datum och plats för dokumentets utfärdande samt precisera att det är en identitetshandling för sjöpersonal enligt ILO:s konvention nr 185 och ett fristående dokument och inte ett pass (art. 3.5). Maximal giltighetstid anges till tio år, förutsatt att förnyelse sker efter de första fem åren (art. 3.6)

De uppgifter om innehavaren som återges i SID ska begränsas till fullständigt namn, kön, födelsedatum och födelseort, nationalitet, ev. särskilda fysiska kännetecken, digital- eller originalfotografi och underskrift (art. 3.7). Dock ska SID också innehålla innehavarens biometri enligt en mall baserad på fingeravtryck enligt en specifikation i bilaga I.

Alla uppgifter beträffande innehavaren som finns på SID ska vara synliga. Sjöpersonal ska ha tillgång till maskiner som gör det möjligt att granska de uppgifter som inte kan läsas med blotta ögat (art. 3.9).

En ratificerande medlemsstat ska upprätta en nationell elektronisk databas där uppgifter om varje SID som utfärdas, suspenderas eller dras tillbaka ska lagras.

Vilka uppgifter som ska lagras preciseras i bilaga II (art 4.1-2). Sjöpersonalen ska ha möjlighet att kontrollera de uppgifter om den egna personen som finns i databasen samt att få ev. rättelser gjorda utan kostnad (art. 4.3).

En fast kontaktpunkt ska utses för att besvara frågor från immigrations- eller andra behöriga myndigheter i ILO:s medlemsstater beträffande äktheten hos SID utfärdade av den behöriga myndigheten. Internationella arbetsbyrån ska upprätta en förteckning över kontaktpunkter i resp. medlemsstat (art.4.4). Personuppgifter i databasen ska vara tillgängliga dygnet runt (art. 4.5). De får inte användas i annat syfte än för verifiering av SID (art. 4.6).

De processer och rutiner som ska följas vid utfärdandet av SID anges i artikel 5 och preciseras i bilaga III. De ska garantera säkerheten för produktion och leverans av blanka SID, förvaring, hantering och ansvar för blanka SID, behandling av ansökningar, ifyllande av blanka SID till personifierade SID, samt leverans av SID. Det ska finnas säkra processer och rutiner för driften och underhåll av databasen, för kvalitetskontroll samt periodiska utvärderingar (art. 5.1-2). En oberoende utvärdering ska göras minst vart femte år och avrapporteras till Internationella arbetsbyrån. Denna rapportering ska fullgöras i tillägg till den som erfordras enligt artikel 22 i ILO:s stadga (art. 5.4). ILO:s styrelse ska godkänna en förteckning över medlemsstater som uppfyller minimikraven i bilaga III (art. 5.6-8).

Artikel sex innehåller bestämmelser för underlättande av sjöpersonals ledighet i land samt transfer och transit. En person som innehar en giltig SID utfärdad enligt konventionen nr 185 ska erkännas som sjöpersonal såvida dokumentets äkthet inte med fog kan betvivlas. Verifieringen och ev. formaliteter i samband därmed ska ske utan kostnad för vare sig sjöpersonalen eller redarna (art 6.1-2).

När inresa begärs för temporär ledighet i land ska verifieringen genomföras på kortast möjliga tid, förutsatt att behörig myndighet fått rimligt förhandsbesked om innehavarens ankomst, och inresa snarast tillåtas om myndigheten inte har grund att vägra tillstånd att gå i land av hänsyn till allmänhetens hälsa eller säkerhet, allmän ordning eller rikets säkerhet. Visum ska inte krävas för ledighet i land (art. 6.3-6).

När inresa begärs i syfte att mönstra på ett fartyg eller företa transfer till ett annat fartyg eller i syfte att passera i transit för att mönstra på ett fartyg i ett annat land eller för hemresa, ska inresa snarast tillåtas för sjöpersonal som har giltig SID utökad med ett pass, även i detta fall om myndigheten inte har grund att vägra inresa av hänsyn till allmänhetens hälsa eller säkerhet, allmän ordning eller rikets säkerhet. Skriftligt bevis på sjöpersonalens avsikt (t.ex. anställningsbevis) kan krävas. Vistelsen kan begränsas till en period som anses rimlig för ändamålet (art. 6.7-9).

SID ska omedelbart dras tillbaka om innehavaren inte längre uppfyller villkoren för dess utfärdande enligt konventionen. Förfarandet vid suspendering eller tillbakadragande av SID ska fastställas i samråd med redarnas och sjöpersonalens representativa organisationer. Det ska finnas en möjlighet att överklaga beslutet (art. 7).

De tre bilagorna kan ändras genom beslut av Internationella arbetskonferensen på inrådan av ett inom ILO inrättat trepartiskt organ för sjöfartsfrågor. En medlemsstat som har ratificerat konventionen kan inom sex månader efter ett sådant beslut skriftligen meddela att ändringen inte ska träda i kraft för medlemsstaten ifråga. För övriga medlemsstater kommer den att gälla automatiskt (art. 8). Denna förenklade ändringsprocedur innebär ett helt nytt förfarande i ILO-sammanhang.

Artikel nio innehåller en övergångsbestämmelse som innebär att varje medlemsstat som är part i konventionen nr 108 och som har för avsikt att ratificera konventionen nr 185 kan meddela generaldirektören sin intention att tillämpa den nya konventionen provisoriskt. SID som utfärdats av en sådan medlemsstat ska gälla som om den utfärdats i enlighet med konventionen nr 185, förutsatt att kraven i artiklarna 2-5 uppfylls och att medlemsstaten accepterar SID, utfärdade enligt konventionen nr 185.

Konventionen nr 185 reviderar konventionen nr 108. Den träder i kraft sex månader efter det att ratifikationer från två medlemsstater har registrerats och därefter för varje annan medlemsstat sex månader efter den dag då dess ratifikation registrerats.

De tre bilagorna innehåller mycket detaljerade uppgifter angående identitetshandlingens form och innehåll, vilka uppgifter som skall registreras i den nationella databasen samt förfaranden för utfärdandet av SID.

Konventionens förhållande till gemenskapslagstiftningen

Konventionen nr 185 innehåller bestämmelser som omfattas av Europeiska gemenskapens behörighet på viseringsområdet genom Schengenavtalet, införlivat i Amsterdamfördraget. Genom det har en gemensam yttre gränsskapats medan gränskontroller mellan de deltagande länderna avskaffats. Storbritannien och Irland deltar inte i Schengensamarbetet, däremot Island, Norge och Liechtenstein genom EES-avtalet. En utveckling av Schengenregelverket utgörs av rådets förordning (EG) nr 539/2001 (ändrad genom rådets förordningar nr 2414/2001 och nr 453/2003), som innehåller en förteckning över tredje länder vars medborgare är skyldiga att inneha visering när de passerar de yttre gränserna och en förteckning över de tredje länder vars medborgare är undantagna från detta krav. Artikel 4.1 b) och d) medger att en medlemsstat frångår viseringskravet för civil besättning på fartyg och luftfartyg och civil besättning på fartyg som trafikerar internationella vattenvägar.

Eftersom bara stater kan vara parter i ILO-konventioner kan Europeiska gemenskapen inte bli part i konventionen. Eftersom en del av bestämmelserna i konventionen omfattas av gemenskapens exklusiva behörighet har medlemsstaterna, å andra sidan, inte behörighet att för egen del ratificera konventionen.

EU-kommissionen lade därför den 30 juli 2004 fram ett förslag till ett beslut av rådet genom vilket medlemsstaterna bemyndigades att ratificera konventionen i enlighet med gemenskapens intresse (KOM (2004) 530 slutlig). Enligt förslaget skulle medlemsstaterna genomföra åtgärder för att före den 1 december 2005 samtidigt kunna deponera sina ratifikationsinstrument hos ILO:s generaldirektör.

Europeiska unionens råd (rättsliga och inrikes frågor) har den 14 april 2005 tagit ett ”beslut om bemyndigande för medlemsstaterna att i Europeiska gemenskapens intresse ratificera Internationella arbetsorganisationens konvention nr 185 om identitetshandlingar för sjömän” (2005/367/EG). Två av EU:s medlemsstater har hittills ratificerat konventionen, Frankrike (27.4.2004) och Ungern (30.3.2005), båda således innan rådet fattat sitt beslut.

Konventionens förhållande till svensk lagstiftning

Med sjöpersonal (seafarers) avses enligt konventionens *artikel 1* en person som är anställd eller anlitad eller arbetar i någon kapacitet ombord på ett fartyg. Enligt sjömanslagen (1973:282) 3 § avses med sjöman sådan arbetstagare som är anställd för fartygsarbete och som under den tid han tjänstgör ombord har befattning på fartyget. I mönstringslagen (1983:929) används enligt 3 § begreppet sjöman i samma betydelse som i sjömanslagen. Med sjöman jämställs den som har befattning ombord utan att vara arbetstagare.

Enligt *artikel 2* skall varje medlemsstat på begäran av sjöpersonal, som är medborgare i staten, utfärda en identitetshandling för sjöpersonal som överensstämmer med bestämmelserna i artikel 3. Rätt och skyldighet att ha sjöfartsbok regleras i mönstringslagen. Enligt mönstringslagen 5 § skall en sjöman ha giltig sjöfartsbok för att få tillträda en befattning ombord ett svenskt handelsfartyg. Enligt 15 § utfärdas sjöfartsbok av den myndighet som regeringen bestämmer. Sjöfartsbok skall utfärdas för den som visar att han skall tjänstgöra i befattning ombord på fartyg. I sjöfartsboken skall finnas identifieringsuppgifter rörande sjömannen och uppgifter om dennes behörighet (16 §). Sjöfartsboken är giltig i tio år efter utfärdandet (17 §).

Enligt mönstringsförordningen (1984:831) 9 § fastställer Sjöfartsverket formulär för sjöfartsboken. Sjöfartsbok utfärdas av Sjöfartsverket. Sjöfartsbok kan också utfärdas av svensk utlandsmyndighet som regeringen förordnat därtill. Enligt 10 § utgör en sjöfartsbok för svensk sjöman en sådan identitetshandling som avses i ILO-konventionen angående nationella identitetshandlingar för sjömän, 1958 (nr 108).

Artikel 3 och bilaga I innehåller detaljerade bestämmelser om identitetshandlingens innehåll och format. Sjöfartsboken kan inte anses motsvara kraven i denna artikel.

Artikel 4 innehåller bestämmelser om en elektronisk databas. I mönstringslagen finns bestämmelser om sjömansregistret. Enligt 22 § skall Sjöfartsverket med hjälp av automatisk databehandling föra ett register över sjömän och handelsfartyg där sjömän tjänstgör (sjömansregistret). Sjömansregistret skall innehålla uppgifter om de enskilda sjömannens identitet och kvalifikationer samt om fartygen. Sjömannens tidigare och pågående tjänstgöring på fartyg skall kunna utläsas. Enligt 25 § skrivs sjömannen in i sjömansregistret när sjöfartsbok utfärdas för honom eller när tjänstgöringsbesked för honom första gången kommer in till registret. Bestämmelserna om sjömansregistret kan inte anses motsvara kraven i denna artikel.

De krav på processer för utfärdandet av SID, kvalitetskontroll och utvärderingar som anges i *artikel 5* och bilaga III till konventionen motsvaras inte av svenska bestämmelser.

Konventionens *artikel 6.3-6* innehåller bestämmelser om underlättande av ledighet i land för sjöpersonal. Visum ska inte begäras. Utlänningsförordningen (SFS 2006:97, ändrad senast genom 2007:929) innehåller i 3 kap. bestämmelser om visering. Undantag från kravet på visering gäller enligt 3 kap. 1 § 11. besättningsmän på fartyg som finns upptagna på besättningslistan för fartyget och som har en giltig sjöfartsbok eller identitetshandlingar för sjömän, så länge de endast tillfälligt lämnar sitt fartyg och uppehåller sig i den tätort som finns närmast den hamn där fartyget ligger.

Konventionens *artikel 6.7-9* innehåller bestämmelser om underlättande av inresa när sådan begärs i syfte att mönstra på ett fartyg eller företa transfer till ett annat fartyg eller för att passera i transit för att mönstra på ett fartyg i ett annat land eller för hemresa. Utlänningsförordningen innehåller särskilda bestämmelser för sjömän i sådana situationer. Enligt 3 kap. 4 § får en enhetlig visering för högst fem dagar utfärdas till en utlänning som är sjöman och som i samband med av- eller påmönstring skall resa in i landet eller fortsätta till en annan Schengenstat. Enligt 3 kap. 5 § får en enhetlig visering, om det finns särskilda skäl, utfärdas som en gruppvisering för flera utlänningar. En sådan visering får beviljas för högst 30 dagar. En gruppvisering för utlänningar som är sjömän får dock beviljas för högst fem dagar. Med enhetlig visering avses enligt utlänningsförordningen 1 kap. 5 § en visering som utfärdas enligt föreskrifterna i Schengenkonventionen. En enhetlig visering enligt Schengenkonventionen som har utfärdats av en behörig myndighet i någon Schengenstat gäller i Sverige enligt utlänningslagen (2005:716) 3 kap. 3 §.

Artikel 7.1 innehåller en bestämmelse att SID alltid skall vara i sjöpersonalens besittning, utom när den hålls i säkert förvar av det aktuella fartygets befälhavare med sjöpersonalens skriftliga medgivande. Enligt mönstringsförordningen 11 § skall vid tjänstgöring ombord sjöfartsboken förvaras på fartyget. Enligt *artikel 7.2* skall SID omedelbart dras tillbaka om det fastställs att sjöpersonalen inte längre uppfyller villkoren för dess utfärdande. Bestämmelsen om tillbakadragande har inte någon motsvarighet i svenska regler. En sjöfartsbok kan inte dras tillbaka.

Remissinstanserna

I allmänhet ställer sig myndigheterna (Tullverket, Kustbevakningen, Rikspolisstyrelsen) positiva till att Sverige ratificerar konventionen nr 185. Sjöfartens Arbetsgivareförbund anser att konventionen bör ratificeras med minsta möjliga dröjsmål. LO tillstyrker SEKO:s mening att konventionen bör ratificeras av Sverige. Inte någon remissinstans avstyrker en svensk ratifikation av konventionen. Sjöbefälsförbundet har en positiv inställning till konventionen, dock under förutsättning att den föreskrivna identitetshandlingen kan underlätta för sjömän att komma i land i de hamnar de anlöper och att kostnaden för handlingen inte skall belasta sjömannen.

Sjöfartsverket förordar att Sverige avvaktar med ratificeringen av konventionen nr 185, men att lämpliga administrativa och tekniska förutsättningar utreds för att ha en beredskap inför ett eventuellt framtida genomförande. Skälen till en avvaktande ståndpunkt är att införandet av krav på SID för sjömän på svenska fartyg skulle medföra avsevärda kostnader för näringen och administrationen samtidigt som värdet av dokumentet är svårbedömt.

Däremot ser Sjöfartsverket inga stora problem när det gäller den tekniska utformningen av SID eftersom tekniken är känd och provad. ILO har undersökt marknaden och godkänt och rekommenderat vissa leverantörer av utrustning för att tillverka kort. Det som nu gäller för SID är ett plastkort i kreditkortsstorlek med foto, personuppgifter, streckkod med fingeravtryck (två fingrar) och uppgifter om utfärdande myndighet. Konventionens krav på en nationell databas med information om utfärdade och återtagna SID samt relevant information om innehavarna kan uppfyllas genom en utbyggnad av Sjöfartsverkets befintliga system för mönstring och behörighetsutfärdande. Om konventionen ratificeras måste mönstringslagen och förordningen om mönstring av sjömän ändras. I vilken utsträckning det behöver ske, beror på vilken lösning som anses vara lämpligast vad gäller den nuvarande sjöfartbokens funktion och innehåll i relation till SID.

ILO-kommittén

ILO-kommittén noterar avsikten med den nya konventionen, nämligen dels att öka säkerheten till sjöss och i land genom ett säkrare och kontrollerbart nytt identitetsbevis för sjöpersonal, dels att underlätta sjöfolks möjligheter att komma i land i hamnar där fartyget lastar och lossar samt underlätta transfer och transit och resa till och från hemorten på lämpligt sätt mellan arbetsperioder ombord.

Sverige är i dag bundet av 1958 års konvention (nr 108) om identitetshandlingar för sjömän, som den nya konventionen reviderar. Detta innebär ett ömsesidigt åtagande till de övriga 60 länder som ratificerat den konventionen men inte den nya konventionen. Den nya konventionen har hittills inte vunnit den anslutning som Internationella arbetskonferensen förutsåg i juni 2003. Den har i dag endast ratificerats av tolv medlemsstater. USA som tog initiativet till ett nytt internationellt regelverk har inte ratificerat någon av konventionerna nr 108 och 185.

Kommittén noterar rådets beslut om bemyndigande för medlemsstaterna att i Europeiska gemenskapens intresse ratificera Internationella arbetsorganisationens konvention nr 185 om identitetshandlingar för sjömän (2005/367/EG) och att konventionen är förenlig med gemenskapslagstiftningen.

I avsnittet ovan om konventionens förhållande till svensk lagstiftning har kommittén dock funnit att flera konventionsbestämmelser saknar full motsvarighet i det svenska regelverket. Kommittén noterar att Sjöfartsverket anser att Sverige bör ha en plan för ratificering och implementering av konventionen men för närvarande bör avvakta med ratifikation.

Kommittén anser dock för egen del att Sverige bör vara ett föregångsland och ratificera konventionen snarast.

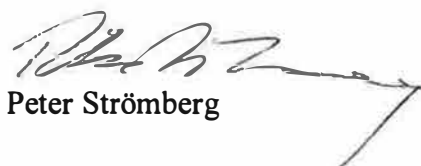
Enligt ILO:s stadga, artikel 19, skall varje medlemsstat inom högst arton månader förelägga landets lagstiftande församling antagna konventioner och rekommendationer för lagstiftning eller andra åtgärder. För att respektera förpliktelseerna enligt stadgan bör riksdagen således snarast informeras om konventionen nr 185.

Om regeringen därvid finner att konventionen för närvarande inte bör ratificeras konstaterar kommittén att ett nytt tillfälle att överväga ratifikation lämpligen är då den av Internationella arbetskonferensen år 2006 antagna sjöarbetskonventionen, som reviderar inte mindre än 36 ILO-konventioner som rör sjöfarten, skall föreläggas riksdagen. Europeiska unionens råd har antagit ett beslut (2007/431/EG) varigenom EU:s medlemsstater bemyndigas att ratificera den konventionen. Medlemsstaterna uppmanas vidare att vidta mått och steg för att, helst före den 31 december 2010, ratificera konventionen. I samband med att sjöarbetskonventionen, som för närvarande är på remiss, föreläggs riksdagen kan frågan om ratificering av konventionen (nr 185) om identitetshandlingar för sjöpersonal åter aktualiseras.

I handläggningen av detta ärende har deltagit undertecknad ordförande och ledamöterna Delang, Edström, Nygren och Bengtsson samt ersättarna Eriksson och Kovar. Närvarande har varit ersättarna Lindman och Jonsson, experterna Jacobsson och Remahl och, adjungerade, Linnéa Blommé och Monica Eng Sjölund, Arbetsmarknadsdepartementet, Tove Jangland, Sjöfartsverket, och Therese Kraus, Svenskt Näringsliv, sekreterarna Herzfeld Olsson och Linda Hiljemark samt undertecknad sekreterare.

Ledamöterna Strömberg och Delang samt ersättaren Eriksson har därvid framfört en avvikande mening, vilken bifogas.

För ILO-kommittén



Peter Strömberg



Kerstin Wiklund