

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. Rådetsdirektivet 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

7.1 Konventionen (nr 147) om miniminormer i handelsfartyg

Konventionen (nr 147) om miniminormer i handelsfartyg utgör ett av de relevanta instrument som återopas 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 kon-

ventionens 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 registrerade 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).

Prop. 1999/2000:119

I preambeln
erinras
ställning
1962:70
innehåller
rättskonv
(ratificer

Tilläggsbilagan
ventioner

Varje medlemsstat
utsträcka
konvention
att omfatt

När en medlemsstat
sig att ha
equivalen

det subst

och utvidg
kan man s
att paraply

Tilläggsbilagan
två konven

Varje medlemsstat
stiftning v
konvention

– konven
ser) och

– konven
fartyg.

Konventionen nr 147
(prop. 1971)

Enligt artikel 147
bunden att

nr 180 förr
I fråga om

het, dvs. de
vudsak är l

av de upprä
– konven

– konven

– konven

– konven

Konventionen nr 147
ratificerades

1990 (prop.
se även för l
Uppräknin
den nyss rec
ningen av l
förutsatts b

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 ratificering 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.