

Nr 43

Socialutskottets betänkande i anledning av Kungl. Maj:ts proposition angående vissa beslut fattade av Internationella arbetsorganisationens konferens år 1970 vid dess femtiofemte sammanträde (åttonde sjöfartskonferensen).

Genom en den 22 oktober 1971 dagtecknad proposition, 1971: 158, har Kungl. Maj:t under återopande av propositionen bilagt utdrag av statsrådsprotokollet över kommunikationsärenden,

dels föreslagit riksdagen att godkänna att Sverige ansluter sig till följande vid Internationella arbetsorganisationens (ILO) femtiofemte sammanträde (åttonde sjöfartskonferensen) år 1970 antagna konventioner, nämligen konvention (nr 133) om besättningens bostäder ombord på fartyg (tilläggsbestämmelser) och konvention (nr 134) om förebyggande av yrkesskador för sjöfolk,

dels berett riksdagen tillfälle att avge yttrande över vad föredragande departementschefen anfört om följande vid samma sammanträde antagna rekommendationer, nämligen

- 1) rekommendation (nr 137) om yrkesutbildning av sjöfolk,
- 2) rekommendation (nr 138) om sjöfolks välfärd till sjöss och i hamn,
- 3) rekommendation (nr 139) om sysselsättningsproblem på grund av teknisk utveckling ombord på fartyg,
- 4) rekommendation (nr 140) om luftkonditionering i besättningens bostäder och vissa andra utrymmen ombord på fartyg,
- 5) rekommendation (nr 141) om kontroll av skadligt buller i besättningens bostäder och arbetsutrymmen ombord på fartyg, samt
- 6) rekommendation (nr 142) om förebyggande av yrkesskador för sjöfolk.

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

Enligt artikel 19 i Internationella arbetsorganisationens stadga skall de åtta ovan angivna instrumenten underställas riksdagen. Texterna på engelska och svenska till nämnda instrument har fogats till propositionen. Särskilda redogörelser för det huvudsakliga innehållet i konventionerna och rekommendationerna liksom en redogörelse för remissyttrandena över dessa lämnas i propositionen.

Departementschefen

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

Konferensen fattade beslut om åtta instrument. Samtliga antogs enhälligt.

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

Socialstyrelsen anser det vara en väsentlig brist i konventionen nr 133 att behovet av fullgod ventilation från hygienisk synpunkt inte beaktas i tillfredsställande omfattning. Enligt styrelsen bör därför från svensk sida om möjligt föreslås att konventionen förses med en tilläggsbestämmelse om ventilation. Arbetsmedicinska institutet anmärker mot rekommendationen nr 140 att denna saknar bestämmelser om motverkande av drag. Rekommendationen bör enligt institutet kompletteras med sådana bestämmelser. Med anledning av vad dessa remissinstanser anfört kan jag endast konstatera att det ej torde vara möjligt att utan

förnyad behandling av de båda instrumenten på ett sammanträde med arbetskonferensen få de föreslagna ändringarna genomförda. Jag är medveten om att det är angeläget att de förhållanden som föranlett förslagen dock rättas till i praktiken.

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

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

Ingen av de svenska remissinstanserna avstyrker att de åtta instrumenten godtas. De båda befälsorganisationerna på sjöfartsområdet framhåller dock att instrumenten i flera avseenden ej fyller de krav som man från de ombordanställdas sida måste ställa på dem men att de ändå allmänt sett är betydelsefulla för sjöfolket. Enligt Rederiföreningen för mindre fartyg är det angeläget att sjöfarten på grund av dess internationella karaktär kan bedrivas på lika villkor och att därför befintliga fartyg undantas från instrumentens bestämmelser och att dessa inte bör tillämpas förrän de allmänt antagits av samtliga sjöfartsnationer. Sjöfartsverket är inne på samma tanke när verket visar på det läge som kan komma upp, om konventionerna inte skulle få den tillslutning som krävs för att de skall bli gällande. Enligt verket bör Sverige inte i sådant fall behöva vidkännas den bundenhet som föranleds av ett biträdande.

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

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

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

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

Konventionen nr 134 om förebyggande av yrkesskador för sjöfolk träder i kraft tolv månader efter det den ratificerats av två stater. Såsom framhållits av olika remissinstanser täcker konventionen — liksom *rekommendationen nr 142 i samma ämne* — ett betydelsefullt problemområde. För Sveriges del synes de båda instrumenten inte föranleda några författningsändringar. Överhuvud gäller att man med den ökade satsning på skyddet mot yrkesskador till sjöss, som inleddes med den år 1969 genomförda omorganisationen av sjöfartsverket, skapat goda betingelser för det slags utvecklingsinsatser på yrkesskadeområdet som de båda instrumenten vill främja. Sålunda bör i samverkan med berörda myndigheter och organisationer efter hand mer genomarbetade program kunna tas fram i syfte att förebygga yrkesskador. Vidare bör — så som förutsätts i de båda instrumenten — en utvidgad och förbättrad information kring skyddet mot yrkesskador kunna åstadkommas, i första hand genom samarbete mellan sjöfartsverket och sjöfartens arbetarskyddskommitté.

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

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

Rekommendationen nr 138 om sjöfolks välfärd till sjöss och i hamn avser till större delen åtgärder som täcks av handelsflottans välfärdsråds verksamhet. I övrigt är det fråga om åtgärder, som det i Sverige ankommer på berörda parter att reglera avtalsvägen. Vid remissbehandling har begärts klarläggande i vad mån rekommendationen om-

fattar fiskare. Det kan härvidlag — enligt vad som inhämtats från ILO — konstateras att så inte är fallet.

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

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

LO och Svenska sjöfolksförbundet har i sina yttranden uppehållit sig vid den inom ILO behandlade frågan om minimigrundlön för matroser. Sjöfolksförbundet har ansett att en vid den sjunde sjöfartskonferensen antagen rekommendation (nr 109) i ämnet bör genomföras för svenskt vidkommande. I sammanhanget har påtalats det förhållandet, att det förekommer att vissa svenska rederier anställer utländska sjömän till löner som ligger långt under dem som utgår enligt kollektivavtal samtidigt som arbetslösheten bland sjöfolksförbundets medlemmar är hög. I anslutning härtill vill jag erinra om att sjöfolksförbundet i annat sammanhang begärt utredning om viss ändring i utlänningskungörelsen eller om så krävs i utlänningslagen. Ändringen skulle avse att medborgare från annat land än nordiskt inte skulle äga rätt att utan särskilt arbetstillstånd ta anställning på svenskt fartyg i utländsk hamn, om han tidigare ej varit anställd på svenskt fartyg sammanlagt minst ett år under senast förflutna 18 månader. Då de vid remissbehandlingen påtalade förhållandena har ett nära samband med sistnämnda ärende, bör den fortsatta beredningen av detta ärende avvaktas.

Utskottet

Utskottet biträder förslaget, att riksdagen godkänner att Sverige ansluter sig till konventionerna (nr 133) om besättningens bostäder ombord på fartyg (tilläggsbestämmelser) och (nr 134) om förebyggande av yrkesskador för sjöfolk. Vidare finner utskottet ej anledning till erinran mot vad föredragande departementschefen anförut om rekommendationerna (nr 137) om yrkesutbildning av sjöfolk, (nr 138) om sjöfolks välfärd till sjöss och i hamn, (nr 139) om sysselsättningsproblem på grund av teknisk utveckling ombord på fartyg, (nr 140) om luftkonditionering i besättningens bostäder och vissa andra utrymmen ombord på fartyg, (nr 141) om kontroll av skadligt buller i besättningens bo-

städer och arbetsutrymmen ombord på fartyg och (nr 142) om förebyggande av yrkesskador för sjöfolk.

Utskottet hemställer

att riksdagen i anledning av propositionen 1971: 158 ger Kungl. Maj:t till känna vad utskottet anfört.

Stockholm den 30 november 1971

På socialutskottets vägnar

GÖRAN KARLSSON

Närvarande: herrar Karlsson i Huskvarna (s), Gustavsson i Alvesta (c), Svensson i Kungälv (s), Hamrin (fp), Dahlberg (s), Carlshamre (m), fru Skantz (s), herrar Larsson i Öskevik (c), Persson i Stockholm (s), fru Sigurdsen (s), herrar Åkerlind (m), Johnsson i Blentarp (s), fru Marklund (vpk), herr Romanus (fp) och fröken Andersson i Stockholm (c).