

Regeringens proposition till riksdagen om godkännande och sättande i kraft av ändringarna av koden i konventionen om arbete till sjöss samt till lagar som har samband med den

PROPOSITIONENS HUVUDSAKLIGA INNEHÅLL

I denna proposition föreslås det att riksdagen godkänner de ändringar som gjordes 2022 i koden i Internationella arbetsorganisationens sjöarbetskonvention från 2006 och antar en lag om sättande i kraft av de bestämmelser i ändringarna som hör till området för lagstiftningen.

Ändringarna av koden gäller tillgång till skyddsutrustning i lämplig storlek, kostnadsfri och kvalitativ mat och dryck ombord på fartyget, rätten till hemresa för strandsatta sjömän och ställningen för ersättare för dessa, sjömäns rätt till omedelbar sjukvård i land samt hemsändning av en avliden sjömans kropp eller aska, förbindelser som möjliggör sociala kontakter ombord och i hamnar, undersökning av dödsfall bland sjömän och årlig rapportering av uppgifterna om dödsfall till ILO samt vissa andra ändringar av mer teknisk natur. Ändringarna gäller både kodens juridiskt bindande del och dess icke obligatoriska anvisningar.

För genomförandet av ändringarna av koden ska det till lagen om offentlig arbetskrafts- och företagsservice och lagen om ordnande av arbetskraftsservice fogas bestämmelser om skyldigheter för aktörer som tillhandahåller privat arbetskraftsservice inom sjöfartsbranschen. I lagarna föreslås även preciseringar som baserar sig på den gällande koden i sjöarbetskonventionen. Enligt förslaget ska det till lagen om sjöarbetsavtal fogas bestämmelser om arbetsgivarens skyldighet att underrätta arbetarskyddsmyndigheten om dödsfall bland sjömän för vidare rapportering till Internationella arbetsorganisationen. I lagen föreslås dessutom en ändring av teknisk natur.

Ändringarna av koden i sjöarbetskonventionen träder i kraft internationellt den 23 december 2024. Den lag som gäller sättande i kraft av ändringarna avses träda i kraft vid en tidpunkt som föreskrivs genom förordning av statsrådet. Avsikten är att den nämnda lagen och de ändringar som föreslås i lagen om sjöarbetsavtal och lagen om offentlig arbetskrafts- och företagsservice och som grundar sig på ändringarna av koden i sjöarbetskonventionen ska träda i kraft samtidigt som ändringarna av koden i konventionen träder i kraft internationellt. Lagen om offentlig arbetskrafts- och företagsservice har upphävts genom lagen om ordnande av arbetskraftsservice, som träder i kraft den 1 januari 2025. Lagen om ändring av lagen om ordnande av arbetskraftsservice avses träda i kraft den 1 januari 2025. Ändringen av teknisk natur av lagen om sjöarbetsavtal avses träda i kraft den 1 juli 2024.

INNEHÅLL

PROPOSITIONENS HUVUDSAKLIGA INNEHÅLL	1
MOTIVERING	4
1 Bakgrund och beredning.....	4
1.1 Bakgrund	4
1.2 Beredning	4
2 Konventionens och propositionens mål.....	5
2.1 Konventionens mål.....	5
2.2 Målsättning	7
3 De viktigaste förslagen.....	7
4 Förslagets konsekvenser.....	9
4.1 Inledning.....	9
4.2 Konsekvenser för myndigheterna.....	9
4.3 Konsekvenser för företag och arbetslivet.....	9
5 Remissvar	10
6 Bestämmelserna i konventionen och deras förhållande till lagstiftningen i Finland.....	11
6.1 Privat arbetsförmedling	11
6.1.1 Konventionens bestämmelser om privat arbetsförmedling	11
6.1.2 Nationella bestämmelser om privat arbetsförmedling	12
6.1.3 Skydd av fordringar som grundar sig på anställningsförhållande och tillgång till information om rättsmedel.....	13
6.1.4 Bedömning av nuläget.....	13
6.2 Rätt till hemresa för strandsatta sjömän och tryggnad av deras ersättares rättigheter	19
6.2.1 Sjöarbetskonventionens bestämmelser om rätt till hemresa.....	19
6.2.2 Nationella bestämmelser om rätten till hemresa för sjömän som arbetar under finsk flagg.....	20
6.2.3 Bedömning av nuläget.....	21
6.3 Sociala kontakter	23
6.3.1 Bedömning av nuläget.....	24
6.4 Sjömanstjänster i hamnar (internetförbindelse).....	24
6.5 Kostnadsfri mat och dryck ombord samt matens kvalitet	25
6.6 Omedelbar sjukvård i land samt underlättande av hemtransport av en avliden sjömans kropp eller aska.....	26
6.6.1 Omedelbar sjukvård i land.....	26
6.6.2 Hemsändning av avlidna arbetstagares kropp eller aska	27
6.7 Tillgång till skyddsutrustning i lämplig storlek.....	29
6.8 Utredning, registrering och rapportering av dödsfall bland sjömän till ILO.....	30
6.8.1 Sjöarbetskonventionens bestämmelser om dödsfall bland sjömän.....	30
6.8.2 Nationella bestämmelser.....	30
6.8.3 Bedömning av nuläget	31
6.9 Ändringar av bilagorna till sjöarbetskonventionen i fråga om registrerade fartygsägare	32
7 Specialmotivering till lagförslagen.....	33
7.1 Lagen om ändringar av koden i konventionen om arbete till sjöss	33
7.2 Lagen om offentlig arbetskrafts- och företagservice	34
7.3 Lagen om ordnande av arbetskraftsservice	36
7.4 Lagen om sjöarbetsavtal	36
8 Ikraftträdande	37
9 Bifall av Ålands lagting.....	37

10 Behovet av riksdagens samtycke samt behandlingsordning	38
10.1 Behovet av riksdagens samtycke.....	38
10.2 Behandlingsordning.....	39
LAGFÖRSLAG.....	40
1. Lag om ändring av koden i konventionen om arbete till sjöss	40
2. Lag om ändring av 12 kap. i lagen om offentlig arbetskrafts- och företagsservice	41
3. Lag om ändring av lagen om ordnande av arbetskraftsservice	42
4. Lag om ändring av 3 kap. 1 § och 13 kap. 12 § i lagen om sjöarbetsavtal.....	44
FÖRDRAGSTEXT.....	46
BILAGA.....	52
PARALLELLTEXTER.....	52
2. Lag om ändring av 12 kap. i lagen om offentlig arbetskrafts- och företagsservice	52
3. Lag om ändring av lagen om ordnande av arbetskraftsservice	54
4. Lag om ändring av 3 kap. 1 § och 13 kap. 12 § i lagen om sjöarbetsavtal.....	56

MOTIVERING

1 Bakgrund och beredning

1.1 Bakgrund

Syftet med Internationella arbetsorganisationens (ILO) konvention om arbete till sjöss från 2006 (nedan *sjöarbetskonventionen* eller *MLC*) är att fastställa heltäckande, enkla, tydliga och konsekventa internationella miniminormer för hela sjöfartsbranschen.

Vid den internationella arbetskonferensen 2022 antogs ändringar av koden i sjöarbetskonventionen. Ändringarna hade beretts av en särskild trepartskommitté (the Special Tripartite Committee of the Maritime Labour Convention, 2006, STC). Ändringarna grundar sig delvis på erfarenheterna inom sjöfartsbranschen under covid-19-pandemin. Ändringarna gäller tillgång till skyddsutrustning i lämplig storlek, kostnadsfri och kvalitativ mat och dryck ombord på fartyget, rätten till hemresa för strandsatta sjömän och ställningen för ersättare för dessa, sjömäns rätt till omedelbar sjukvård i land samt hemsändning av en avliden sjömans kropp eller aska, förbindelser som möjliggör sociala kontakter ombord och i hamnar, undersökning av dödsfall bland sjömän och årlig rapportering av uppgifterna om dödsfall till ILO samt vissa andra ändringar av mer teknisk natur. Ändringarna gäller både kodens juridiskt bindande del och dess icke obligatoriska anvisningar.

I enlighet med artikel XV i sjöarbetskonventionen träder ändringarna av koden i kraft internationellt den 23 december 2024. Enligt artikel XV punkt 8 i konventionen träder en godkänd ändring av koden dock inte i kraft automatiskt i en stat, som innan den föreskrivna tidsfristen löpt ut har anmält till generaldirektören att den ska vara bunden av ändringen endast efter en senare uttrycklig anmälan att den godkänt denna.

Eftersom ändringarna av koden hör till området för lagstiftningen, har Finland den 3 mars 2023 meddelat ILO:s generaldirektör att ändringarna träder i kraft i Finland först när Finland har gjort en uttrycklig anmälan till generaldirektören om att landet har godkänt ändringarna. Målet är att de ändringar av lagstiftningen som behövs ska sättas i kraft i Finland samtidigt som ändringarna av koden träder i kraft internationellt och att Finland meddelar ILO:s generaldirektör att ändringarna har godkänts sex månader innan ändringarna av koden träder i kraft internationellt.

1.2 Beredning

Beredningen av konventionen

Den särskilda trepartskommitté som avses i artikel XIII i sjöarbetskonventionen beslutade vid sitt fjärde möte i Geneve (5–13 maj 2022) om de ändringar av koden som beskrivs nedan.

Enligt artikel XV punkt 5 i konventionen förutsätts att ändringar som antagits av den särskilda kommittén ska läggas fram för godkännande vid nästa möte i ILO:s arbetskonferens. Arbetskonferensen godkände ändringarna av koden vid sitt 110:e möte i Genève den 6 juni 2022.

En ändring som konferensen godkänt ska anses ha accepterats om generaldirektören vid utgången av den föreskrivna fristen inte har fått formella invändningar från mer än 40 procent av de medlemsstater som har ratificerat konventionen och som representerar minst 40 procent av bruttotonnaget av fartygen i de medlemsstater som har ratificerat konventionen. Tidsfristen

för att lämna invändningar löper ut den 23 juni 2024. Ändringen av koden träder i kraft internationellt sex månader efter att tidsfristen för att lämna invändningar har löpt ut. Således träder ändringarna i kraft internationellt den 23 december 2024.

Beredningen på nationell nivå

Propositionen har beretts i delegationen för sjömansärenden, som finns i anslutning till arbets- och näringsministeriet. I delegationen finns representanter för arbets- och näringsministeriet, social- och hälsovårdsministeriet, kommunikationsministeriet och arbetsmarknadsorganisationerna inom sjöfartsbranschen.

Utkastet till regeringsproposition var på remiss i utlåntandetjänsten mellan den 21 december 2023 och den 2 februari 2024. Det kom in sammanlagt åtta utlåtanden. Utlåtande lämnades av Rederierna i Finland rf, Finlands Sjömans-Union FSU rf, social- och hälsovårdsministeriet, kommunikationsministeriet, Transport- och kommunikationsverket, Regionförvaltningsverket i Sydvästra Finland, Ålands landskapsregering och Tallink Silja Oy.

Beredningsunderlaget till regeringspropositionen finns i statsrådets tjänst för projektinformation på adressen <https://valtioneuvosto.fi/sv/> projektmed identifieringskod [TEM064:00/2023](https://valtioneuvosto.fi/sv/).

2 Konventionens och propositionens mål

2.1 Konventionens mål

Sjömäns rätt att få information av privata arbetsförmedlare

Standard A1.4 i koden i sjöarbetskonventionen gäller arbetsförmedling. Punkt 5 i standarden gäller medlemsstaternas skyldigheter i fråga om ordnande av privata arbetsförmedlingstjänster. Skyldigheterna ska tillämpas om det i en medlemsstat finns privata arbetsförmedlingstjänster. Till punkt 5 i standarden har fogats en ny skyldighet som syftar till att främja sjömäns rätt att få information om förfaranden för kompensation för ekonomiska förluster till följd av att skyldigheterna enligt arbetsavtalet inte har uppfyllts.

Ändringen baserar sig på ett initiativ av sjömansorganisationer som företräder arbetstagersidan och bakgrunden till den är erfarenheterna under covid-19-pandemin. Trots att ett avtal om arbete till sjöss undertecknades fanns det inte nödvändigtvis längre arbete till buds. Arbetstägaren kunde dock ha orsakats kostnader för att förflytta sig till den hamn där arbetet skulle inledas. Det system för skydd, genom försäkring eller på annat likvärdigt sätt, som föreskrivs i sjöarbetskonventionen i fråga om privata arbetsförmedlingstjänster ger sjömän ekonomisk säkerhet, men det kan dock vara svårt för dem att få information om sina rättigheter enligt systemet och om hur de kan få ersättning för uppkomna kostnader och kräva eventuella andra fordringar.

Rätt till hemresa för strandsatta sjömän och tryggnad av deras ersättares rättigheter

Syftet med ändringen av punkt 9 i standard A2.5.1 är att understryka medlemsstaternas skyldigheter att underlätta hemresa för strandsatta sjömän. Målet är också att stärka samarbetskyldigheten mellan hamnstater, flaggstater och sjömannens hemländer och att se till att ersättare som anställts ombord på fartyget får sina rättigheter enligt sjöarbetskonventionen tillgodosedda. Bakgrunden till ändringen är de situationer där hamnstatsmyndigheterna i vissa

länder har hindrat hemresor för sjömän som blivit strandsatta på ett fartyg med åberopande av till exempel den internationella konventionen om säkerhet till sjöss (SOLAS)¹, som förutsätter en viss minimibemanning ombord på fartyg för att säkerställa en säker drift.

Sociala kontakter

Standard A3.1 i sjöarbetskonventionen (Bostad och rekreativsmöjligheter) gäller skyldigheten att ordna lämpliga rekreativsmöjligheter och trivselförmåner för alla sjömän ombord. År 2022 fogades till skyldigheten ett omnämmande av att skyldigheten också omfattar sociala kontakter. Med sociala kontakter avses telefon- och internetförbindelser. Syftet med ändringen är att sjömän som tillbringar långa perioder till sjöss ska kunna hålla kontakt med sina närstående till exempel via sociala medier.

Mat och dryck kostnadsfritt ombord och matens kvalitet

Syftet med ändringarna av standard A3.2 är att säkerställa att den mat som erbjuds ombord är kvantitativt tillräcklig, näringsrik, kvalitativ och mångsidig samt att maten och drycken tillhandahålls kostnadsfritt. Genom preciseringen av skyldigheterna tryggas sjömännens välbefinnande och säkerhet i arbetet.

Omedelbar sjukvård i land samt hemtransport av en avliden sjömans kropp eller aska

Standard A4.1 i sjöarbetskonventionen gäller sjukvård på fartyg och i land. Syftet med tilläggen till standarden är att säkerställa att sjömän får omedelbar sjukvård i land. Genom ändringarna åläggs medlemsstaterna att i händelse av en sjömans dödsfall ombord på ett fartyg som kommer till medlemsstatens territorialvatten eller en hamn i medlemsstaten underlätta ordnandet hemsändning av kroppen eller askan, vilket ligger på redarens ansvar. Syftet med ändringarna av koden är att förhindra situationer där stater vägrar att låta sjömän få hälso- eller sjukvård i land av rädsla för spridning av sjukdomar eller vägrar att ta emot avlidna sjömans kroppar.

Tillgång till skyddsutrustning i lämplig storlek

Till standard A4.3 (Skydd av hälsa och säkerhet och förebyggande av olyckor) i sjöarbetskonventionen fogades 2022 ett krav på att personlig skyddsutrustning i lämplig storlek ska tillhandahållas ombord på fartyg. Syftet med ändringen är att säkerställa att det ombord på fartyg finns skyddsutrustning i lämplig storlek också för kvinnor.

Statistikföring och rapportering av sjömäns dödsfall till ILO

Genom tillägget till standard A4.3 punkt 5 i sjöarbetskonventionen införs en skyldighet för medlemsstaterna att undersöka och registrera dödsfall bland sjömän som avlidit ombord på ett fartyg som för deras flagg och årligen rapportera dödsfallen till ILO för att få dem införda i ett globalt register som inrättas för detta ändamål. Global statistik över dödsfall kan göra det möjligt att ta itu med de bakomliggande orsakerna till dödsfall, till exempel psykisk utmaning. Under covid-19-pandemin märktes en ökning av antalet självmord bland sjömän.

Ändringar av bilagorna till sjöarbetskonventionen i fråga om registrerade fartygsägare

¹ 1974 års internationella konvention om säkerheten för människoliv till sjöss (FördrS 11/1981).

Ändringarna gäller även bilagorna A2–I och A4–I till sjöarbetskonventionen. Bilagorna gäller de uppgifter som enligt standarderna A2.5.2 och A4.2 ska ingå i de intyg över ekonomisk säkerhet som anges i standarderna i fråga.

Enligt de överenskomna ändringarna i bilagorna ska intygen i fråga innehålla redarens namn, *eller den registrerade ägarens namn om denne är en annan än redaren*. Bakgrunden till ändringen är att hamnstatsinspektörerna i vissa medlemsstater kräver att den aktör som anges i intyget över ekonomisk säkerhet ska vara den redare som anges i sjöarbetscertifikatet, även om den registrerade fartygsägare som ställt säkerheten kan vara en annan aktör än den redare som avses i sjöarbetskonventionen. Syftet med ändringen är att rätta till detta missförhållande och tillåta att den registrerade fartygsägaren, om denne är en annan än redaren, nämns i intyget om säkerhet i stället för redaren.

2.2 Målsättning

Syftet med propositionen är att Finlands lagstiftning ska överensstämma med de ändringar som gjordes i koden i ILO:s sjöarbetskonvention 2022 och att Finland ska kunna meddela ILO att ändringarna träder i kraft för Finlands del samtidigt de träder i kraft internationellt. Det föreslås att de ändringar som gjorts i koden i konventionen godkänns och att de bestämmelser i dem som hör till området för lagstiftningen sätts i kraft genom en lag.

Syftet med de ändringar som föreslås i lagen om offentlig arbetskrafts- och företagservice (916/2012) och lagen om ordnande av arbetskraftsservice (380/2023) är att bringa den nationella lagstiftningen i överensstämmelse med kodens bestämmelser om privata arbetsförmedlingstjänster. Syftet med de föreslagna ändringarna av lagen om sjöarbetsavtal (756/2011) är att möjliggöra att Finland kan rapportera till ILO om dödsfall bland sjömän på finska fartyg på det sätt som förutsätts i bestämmelserna i koden.

3 De viktigaste förslagen

I propositionen föreslås att det för aktörer som tillhandahåller privat arbetskraftsservice inom sjöfartsbranschen föreskrivs en informationsskyldighet när det gäller enskilda kunders arbetsavtal och en skyldighet att kontrollera att de som förmedlas till arbete till sjöss har behörighet för uppgiften.

I propositionen föreslås det att en aktör som tillhandahåller privat arbetskraftsservice ska säkerställa att en enskild kund som arbetar ombord på ett finskt eller ett utländskt fartyg har rätt att få ersättning för fordringar som grundar sig på ett arbetsavtalsförhållande, till exempel kostnader för hemresa, genom arbetsgivarens försäkring eller något annat motsvarande system i enlighet med den lag som tillämpas på arbetsavtalet.

Genom förslagen genomförs de bestämmelser i koden i sjöarbetskonventionen som gäller privata arbetsförmedlingstjänster inom sjöfartsbranschen.

Enligt 13 kap. 13 a § i lagen om sjöarbetsavtal ansvarar arbetsgivaren för att trygga rätten till hemresa och den ekonomiska ställningen för arbetstagare som insjuknat eller skadats på finska fartyg. Arbetarskyddsmyndigheterna övervakar att försäkringsskyldigheterna enligt lagen om sjöarbetsavtal iakttas. En redogörelse för att en försäkring eller annan ekonomisk säkerhet finns är ett villkor för det certifikat för arbete till sjöss, det vill säga ett MLC-certifikat, som beviljas av Transport- och kommunikationsverket.

De som arbetar på finska fartyg har utöver vad som föreskrivs i 13 kap. 13 a och 17 § i lagen om sjöarbetsavtal rätt att få ersättning för fordringar som grundar sig på ett anställningsförhållande enligt lönegarantin i enlighet med lagen om lönegaranti för sjömän (1108/2000). När det är fråga om hyrda arbetstagare som förmedlas till arbete på finska fartyg ska den som tillhandahåller privat arbetskraftsservice i egenskap av arbetsgivare fullgöra sina försäkringsskyldigheter enligt lagen om sjöarbetsavtal, eller åtminstone kontrollera att det rederi som är arbetsgivare fullgör sina skyldigheter, samt informera den som förmedlas till arbetet om rättigheterna enligt systemet i fråga. Rederier har när de är användarföretag en mindre omfattande skyldighet att teckna försäkring. När en person förmedlas till arbete på ett finskt fartyg i egenskap av annat än hyrd arbetstagare ansvarar det rederi som är arbetsgivare för försäkringsskyldigheterna och andra arbetsgivarskyldigheter.

Med beaktande av att myndigheterna övervakar att försäkringsskyldigheterna iakttas på finska fartyg och att sjöanställdas fordringar som grundar sig på ett anställningsförhållande har tryggats genom lönegarantisystemet, kan det anses att den ekonomiska ställningen för dem som förmedlats till arbete på ett finskt fartyg har tryggats på ett heltäckande sätt genom arbetsgivarens lagstadgade skyldigheter.

I fråga om arbete ombord på utländska fartyg ska den som tillhandahåller privat arbetskraftsservice genom att kontrollera relevanta intyg försäkra sig om att arbetsgivaren i enlighet med den lag som tillämpas på arbetsavtalet har sört för till exempel en försäkring som täcker kostnaderna för hemresa. Om fartygets flaggstater har ratificerat sjöarbetskonventionen bör det kontrolleras att redaren uppfyller de försäkringsskyldigheter som följer av konventionen. Sjöarbetskonventionen har ratificerats på ett heltäckande sätt, så i praktiken blir till exempel skyldigheten enligt koden i konventionen att ställa garanti för ersättning av kostnaderna för hemresa² i regel tillämplig när en person förmedlas från Finland till arbete ombord på ett utländskt fartyg³. I flaggstater inom EU har arbetstagarens ekonomiska ställning vid arbetsgivarens insolvens tryggats tack vare lönegarantidirektivet⁴ genom ett lönegarantisystem. Dessutom är de medlemsstater som har ratificerat ILO:s konvention nr 173 om skydd av arbetstagares fordringar i händelse av arbetsgivarens insolvens skyldiga att säkerställa arbetstagarnas fordringar vid arbetsgivarens insolvens antingen genom ett lönegarantisystem eller genom skydd för arbetstagarnas fordringar genom förmånsrätt.

För att genomföra de ändringar av koden som gäller rapportering av sjömans dödsfall föreslås att det i lagen om sjöarbetsavtal föreskrivs om arbetsgivarens skyldighet att underrätta arbetarskyddsmyndigheten om en arbetstagares dödsfall under resa. Arbets- och näringsministeriet ska utifrån uppgifter från arbetarskyddsmyndigheten rapportera till ILO:s generaldirektör om dödsfall bland sjömän på fartyg som seglar under finsk flagg.

² Regel 2.5 punkt 2 i koden i sjöarbetskonventionen.

³Förteckning över medlemsstater som inte har ratificerat sjöarbetskonventionen:

https://www.ilo.org/dyn/normlex/en/f?p=NORMLEXPUB:11310:0::NO::P11310_INSTRUMENT_ID:312331.

⁴ Direktiv 2008/94/EG om skydd för arbetstagare vid arbetsgivarens insolvens.

4 Förslagets konsekvenser

4.1 Inledning

De ändringar som genomförs genom propositionen beror på behovet av att uppdatera lagstiftningen så att den motsvarar de ändrade bestämmelser i koden i sjöarbetskonventionen som är bindande för Finland.

4.2 Konsekvenser för myndigheterna

Propositionen har ringa konsekvenser för myndigheternas verksamhet. Enligt förslaget ska arbetarskyddsmyndigheten registrera dödsfall bland sjömän på finska fartyg för rapportering till ILO:s generaldirektör. Arbetarskyddsmyndigheten tar redan enligt den gällande lagstiftningen emot anmälningar om sådana olycksfall i arbetet som har lett till en arbetstagares död. I arbete till sjöss inträffade enligt uppgifter från Olycksfallsförsäkringscentralen åren 2003–2020 sammanlagt sju sådana dödsfall till följd av olycksfall i arbete som ersätts från försäkringen för olycksfall i arbetet och yrkessjukdom.

Arbetsgivaren ska underrätta arbetarskyddsmyndigheten om alla sådana dödsfall bland arbetstagare ombord på fartyg som inträffat under resa. Sannolikt orsakar olycksfall i arbetet största delen av dödsfallen bland sjömän. Förslaget bedöms inte i praktiken påverka arbetarskyddsmyndighetens verksamhet, med beaktande av det ringa antalet dödsfall till följd av olycksfall i arbetet och med tanke på att dödsfall bland sjöarbetare av andra orsaker sannolikt inträffar relativt sällan. Arbets- och näringsministeriet ska utifrån uppgifter från arbetarskyddsmyndigheten rapportera dödsfallen till ILO:s generaldirektör.

4.3 Konsekvenser för företag och arbetslivet

Av ovannämnda orsaker kan det bedömas att den föreslagna skyldigheten för arbetsgivare att anmäla dödsfall bland arbetstagare i praktiken inte medför någon administrativ börda jämfört med nuläget. Arbetsgivaren ska redan enligt gällande lagstiftning anmäla dödsfall till följd av olycksfall i arbetet till arbetarskyddsmyndigheten och alla dödsfall som inträffar under resa till arbetstagarens närmaste anhöriga.

Förslaget har konsekvenser för den verksamhet som bedrivs av aktörer som tillhandahåller privat arbetskraftsservice inom sjöfartsbranschen. I Finland bedrivs privat arbetsförmedling inom sjöfartsbranschen i relativt liten skala, det vill säga förslagen gäller ett mycket begränsat antal företag. På grund av den ökande bristen på arbetskraft inom sjöfartsbranschen är det dock sannolikt att privat arbetsförmedling inom sjöfartsbranschen kommer att bli vanligare i Finland i framtiden.

I propositionen föreslås att det för aktörer som tillhandahåller privat arbetskraftsservice föreskrivs om informationsskyldighet, skyldighet att kontrollera behörigheten hos personer som förmedlas till arbete till sjöss och skyldighet att försäkra sig om rätten till ersättning för fordringar som grundar sig på ett anställningsförhållande genom försäkring eller något annat motsvarande system i enlighet med den lag som tillämpas på arbetsavtalet. De föreslagna skyldigheterna medför i någon mån en administrativ börda för aktörer som tillhandahåller privat arbetskraftsservice inom sjöfartsbranschen, till exempel i anslutning till kontrollen av intyg och behörighetsbrev.

De stater som har ratificerat sjöarbetskonventionen ska med stöd av sjöarbetskonventionen kräva att fartyg som för deras flagg till exempel tecknar en försäkring för att säkerställa att

arbetsgivarskyldigheterna enligt sjöarbetskonventionen fullgörs. I fråga om hyrd arbetskraft på finska fartyg ska aktörer som tillhandahåller privat arbetskraftsservice i egenskap av arbetsgivare med stöd av den gällande lagen iakttas skyldigheterna enligt 13 kap. 13 a § i lagen om sjöarbetsavtal.

Genom förslaget säkerställs det att skyldigheterna enligt den lag som tillämpas på arbetsavtalet iakttas på behörigt sätt när arbetstagare rekryteras till finska eller utländska fartyg. Genom förslaget tryggas således tillgodoseendet av de rättigheter som grundar sig på sjöarbetskonventionen och på den lagstiftning som tillämpas på arbetsavtalet för en arbetstagare som förmedlas till arbete till sjöss från Finland.

5 Remissvar

Remissinstanserna förhåller sig positivt till de föreslagna ändringarna och anser att de kan understödjas och att de förtydligar sjömännens rättigheter. I fråga om definitionen av de sociala kontakter som anges i standard A3.1 i sjöarbetskonventionen (Bostad och rekreativsmöjligheter) har dock Rederierna i Finland rf, som företräder arbetsgivarna, och Finlands Sjömans-Union FSU rf, som företräder sjömännen, avvikande åsikter. Rederierna i Finland anser att ändringen i standarden inte förutsätter ändringar i den nationella lagstiftningen och att rederierna har strävat efter att ordna så bra kommunikationsmedel som möjligt ombord på fartygen, med beaktande av förhållandena till sjöss. Finlands Sjömans-Union FSU rf betonar internets betydelse som kommunikationsmedel och anser att sociala kommunikationsmedel bör definieras noggrannare i propositionen.

Det anses inte finnas behov av att ändra lagen om fartygspersonalens arbets- och boendemiljö samt mathållningen ombord på fartyg (395/2012) med anledning av ändringen i standard A3.1. Närmare bestämmelser om rekreativsutrymmenas utrustning kan utfärdas genom förordning av statsrådet. I samband med revideringen av statsrådets förordning om fartygspersonalens boendemiljö ombord på fartyg (825/2012) beaktas skyldigheterna enligt sjöarbetskonventionen och bedöms behovet av eventuella preciseringar i förordningen.

Med anledning av arbetarskyddsmyndighetens och social- och hälsovårdsministeriets utlåtanden har den totalreform av regionförvaltningen som är under beredning beaktats och terminologin i 13 kap. 12 § 1 mom. har preciserats så att arbetsgivaren ska anmäla en arbetstagares dödsfall till arbetarskyddsmyndigheten i stället för till regionförvaltningsverket. Dessutom har paragrafens ordalydelse preciserats så att anmälningsskyldigheten gäller överlag arbetstagares dödsfall under resa. Specialmotiveringen till förslaget har preciserats till motsvarande delar.

Enligt utlåtandet från Ålands landskapsregering innehåller de juridiskt bindande standarderna A1.4 (Rekrytering och arbetsförmedling) och A4.1 (sjukvård ombord och i land) i koden i sjöarbetskonventionen bestämmelser som hör till landskapets lagstiftningsbehörighet. Ålands lagtings bifall inhämtas för den författning genom vilken ändringarna av koden sätts i kraft.

Därutöver har det gjorts ändringar som har samband med översättningen och vissa andra ändringar av teknisk natur.

6 Bestämmelserna i konventionen och deras förhållande till lagstiftningen i Finland

6.1 Privat arbetsförmedling

6.1.1 Konventionens bestämmelser om privat arbetsförmedling

Standard A1.4 i koden i sjöarbetskonventionen gäller arbetsförmedling. I standarden regleras också privata arbetsförmedlingstjänster, om sådana finns i en medlemsstat. I punkt 2 i standarden anges det att om det finns privata rekryterings- och förmedlingskontor på en medlemsstats territorium vars primära syfte är rekrytering av och arbetsförmedling för sjömän, eller som rekryterar och förmedlar sjömän i betydande omfattning, ska dessa drivas helt enligt ett standardiserat system för licensiering, certifiering eller annan form av reglering. Detta system ska inrättas, modifieras eller ändras endast efter samråd med berörda redar- och sjöfolksorganisationer. Om det uppstår tveksamhet om denna konvention är tillämplig på privata rekryterings- och förmedlingskontor, ska frågan avgöras av den behöriga myndigheten i varje medlemsstat efter samråd med berörda redar- och sjöfolksorganisationer. Ohämmad spridning av privata rekryterings- och förmedlingskontor för sjömän ska inte uppmuntras. I punkt 2 i standarden förutsätts ett standardiserat system, det vill säga att det till behövliga delar föreskrivs om skyldigheter som gäller privat arbetsförmedling inom sjöfartsbranschen.

I punkt 3 ges utrymme för skönsmässig bedömning när det gäller tillämpningen av bestämmelserna i punkt 2 på arbetsförmedling som bedrivs av organisationer som företräder löntagarna inom sjöfartsbranschen. Bestämmelserna tillämpas enligt den behöriga myndighetens prövning även på arbetsförmedling som bedrivs av en organisation för sjömän på medlemsstatens territorium för att rekrytera sjömän som är medborgare i den medlemsstaten till fartyg som för dess flagg. När den behöriga myndigheten fattar beslut ska den samråda med berörda organisationer för rederier och sjömän.

De kontor som omfattas av denna punkt är sådana som uppfyller följande villkor:

- a) rekryterings- och arbetsförmedlingskontoren drivs enligt ett kollektivavtal mellan den organisationen och en redare,
- b) både personalorganisationen och redaren har sitt säte på medlemsstatens territorium,
- c) medlemsstaten har nationella lagar och andra författningar eller ett förfarande för att auktorisera eller registrera det kollektivavtal som medger bedrivande av rekryterings- och förmedlingskontor, och
- d) rekryterings- och förmedlingskontoren bedrivs med ordning och reda, och det är sørjt för att sjömännens arbetsrätt skyddas och stöds på ett sätt som motsvarar det som föreskrivs i punkt 5 i denna standard.

I Finland bedriver sjöfartsbranschens fackförbund inte sådan arbetsförmedling som avses i punkt 3 i standarden.

I punkt 5 i standarden föreskrivs om skyldigheter för de medlemsstater i vilka det finns sådana privata arbetsförmedlingstjänster som avses i punkt 2 i standarden. År 2022 antogs följande tillägg till punkt 5 c (vi) (tillägget med kursiv stil):

”En medlemsstat som inrättar ett system som avses i punkt 2 i denna standard ska i sina lagar och andra författningar, åtminstone se till att rekryterings- och förmedlingskontor för sjömän som verkar på dess territorium inrättar ett system för skydd, genom försäkring eller på annat likvärdigt sätt, så att sjöpersonal kompenseras för ekonomiska förluster den kan drabbas av om en rekryterings- eller arbetsförmedlingstjänst eller redare inte uppfyller sina skyldigheter enligt sjömännens anställningsavtal *samt säkerställer att sjömän före eller under anställningsförfarandet får information om sina rättigheter enligt detta system.*”

6.1.2 Nationella bestämmelser om privat arbetsförmedling

I Finland grundar sig den privata och offentliga arbetsförmedlingen på lagen om offentlig arbetskrafts- och företagsservice och statsrådets förordning om offentlig arbetskrafts- och företagsservice (1073/2012). Dessa författningar tillämpas också på sjöarbetsförmedling.

Bestämmelser om privat arbetskraftsservice finns i 12 kap. 4 § i lagen om offentlig arbetskrafts- och företagsservice. Enligt paragrafen avses med privat arbetskraftsservice i den lagen arbetsförmedling och annan service i anslutning till jobsökning som är oberoende av arbets- och näringsmyndigheterna och som tillhandahålls av fysiska eller juridiska personer samt uthyrning av arbetskraft. De som tillhandahåller privat arbetskraftsservice ska iaktta den jämlikhet som avses i 1 kap. 7 §, och de får inte bjuda ut minderårig arbetskraft för arbete där anställning av sådan arbetskraft är förbjuden enligt lagen om unga arbetstagare (998/1993). Arbets- och näringsministeriet har rätt att för tillsynen över privat arbetskraftsservice få uppgifter om servicen av dem som tillhandahåller den eller av sammanslutningar som företräder dem. Genom förordning av statsrådet har det utfärdats närmare bestämmelser om de uppgifter som ska lämnas och om behandlingen av uppgifterna samt om annat samarbete.

I 12 kap. 5 § i lagen om offentlig arbetskrafts- och företagsservice föreskrivs det om förbud för privata arbetsförmedlingstjänster att ta ut avgifter för arbetsförmedling. Brott mot förbudet är straffbart enligt 47 kap. 6 § i strafflagen (29/1889). Lagen om offentlig arbetskrafts- och företagsservice har upphävts genom lagen om ordnande av arbetskraftsservice (380/2023), som träder i kraft den 1 januari 2025. Den nya lagens 143 och 144 §, som gäller privat arbetsförmedling, motsvarar till sitt innehåll den gällande lagen.

Såsom konstateras i den ovannämnda bestämmelsen i lagen om offentlig arbetskrafts- och företagsservice kan med privat arbetskraftsservice också avses uthyrning av arbetskraft. Lagen om sjöarbetsavtal innehåller minimianställningsvillkor för hyrda arbetstagare och särskilda bestämmelser om opartiskt bemötande av dessa arbetstagare och användarföretagets övriga arbetstagare. Det bemanningsföretag som är arbetsgivare ska i anställningsförhållanden även iaktta övriga bestämmelser i lagen om sjöarbetsavtal. I fråga om hyrd arbetskraft kan också bestämmelserna i lagen om beställarens utredningsskyldighet och ansvar vid anlitande av utomstående arbetskraft (1233/2006) bli tillämpliga.

I regeringens proposition om godkännande och sättande i kraft av sjöarbetskonventionen behandlas den privata arbetsförmedlingens roll i fråga om fartyg som seglar under finsk flagg. Enligt propositionen har privat arbetsförmedling en relativt obetydlig roll i Finland bland annat på grund av att det avtal för passagerarfartyg i utrikesfart som ingåtts mellan Rederierna i Finland rf och Finlands Sjömans-Union FSU rf i regel förutsätter användande av offentlig arbetsförmedling. I fråga om arbetskraft från länder utanför EU förutsätts i avtalet mellan Finlands Maskinbefälsförbund rf, Finlands Skeppsbefälsförbund rf, Finlands Sjömans-Union FSU rf och Rederierna i Finland rf om tryggnad av tillgången av yrkeskunnig fartygspersonal att redaren och de nämnda fackföreningarna i god tid på förhand kommer överens om vilken STCW/ITF-bemanningsbyrå eller -förmedlare redaren ska anlita vid anställning av personal

från länder utanför EU. I propositionen bedömdes det också att uthyrd arbetskraft inte är en sedvanlig arbetsform inom sjöfartsbranschen i Finland (RP 80/2012 rd, s.13).

6.1.3 Skydd av fordringar som grundar sig på anställningsförhållande och tillgång till information om rättsmedel

I 13 kap. 13 a § i lagen om sjöarbetsavtal föreskrivs det om arbetsgivarens skyldighet att teckna och vidmakthålla en försäkring eller ställa annan ekonomisk säkerhet för att i situationer som avses i regel 2.5 och 4.2 i sjöarbetskonventionen trygga arbetstagarnas rätt till hemresor och den ekonomiska ställningen för arbetstagare som insjuknat eller skadats. Paragrafen gäller fartyg i trafik utanför finskt territorialvatten. Enligt bestämmelsen ska säkerheten också täcka bland annat arbetstagarens lönefordringar för högst fyra månader.

I 13 kap. 17 § i lagen om sjöarbetsavtal föreskrivs det om arbetsgivarens ansvar i vissa fall. Även om en arbetstagare står i anställningsförhållande till någon annan arbetsgivare än rederiet, ansvarar rederiet utöver arbetsgivaren för arbetstagarens fria hemresor och arbetstagarens egendom som blivit kvar ombord samt för arbetstagarens sjukvård och begravning. Rederiet ska teckna och hålla i kraft en försäkring eller ställa annan ekonomisk säkerhet för att säkerställa betalningen av sådana hemreskostnader och kostnader för vård och begravningskostnader som avses i 13 kap. 13 a § för arbetstagare som avses i 1 mom. Även denna bestämmelse har utsträckts till att gälla endast arbetstagarens fria hemresor enligt lagen om sjöarbetsavtal när anställningsförhållandet upphör, liksom kostnader för sjukvård och begravning.

En arbetstagare som arbetar på ett finskt fartyg kan ha rätt att få betalning för sina fordringar också med stöd av sjöpanträtt på fartyget eller genom lönegarantisystemet, om arbetsgivaren är insolvent. Bestämmelser om sjöpanträtt finns i sjölagen (674/1994) och bestämmelser om lönegaranti i lagen om lönegaranti för sjömän.

Med tanke på standard A1.4, som gäller privat arbetsförmedling, kan bestämmelserna om allmän skadeståndsskyldighet och ersättning för ogrundat upphävande av arbetsavtal i lagen om sjöarbetsavtal (12 kap. 1 och 2 §) anses vara väsentliga. Enligt 12 kap. 1 § i lagen om sjöarbetsavtal ska en arbetsgivare som uppsåtligt eller av oaktsamhet bryter mot eller åsidosätter skyldigheter som följer av ett anställningsförhållande eller av denna lag ersätta arbetstagaren för den skada som därigenom uppkommit. Ersättningen för ogrundat upphävande av ett anställningsförhållande under prövotiden eller i strid med de grunder som anges i 8 eller 9 kap. bestäms enligt 12 kap. 2 § i lagen om sjöarbetsavtal.

Eftersom det är fråga om en ny bestämmelse, som dessutom gäller privat arbetsförmedling, har det i lagen om sjöarbetsavtal eller någon annanstans i lagstiftningen åtminstone inte direkt föreskrivits på det sätt som förutsätts i ändringen av standard A1.4 att arbetstagaren före eller under anställningsförfarandet ska få information om sina rättigheter enligt ett system för skydd genom försäkring eller på annat likvärdigt sätt. Bestämmelserna om privat arbetsförmedling inom sjöfartsbranschen i standard A1.4 har inte heller i övrigt genomförts till alla delar i den nationella lagstiftningen.

6.1.4 Bedömning av nuläget

Enligt definitionerna i sjöarbetskonventionen (artikel II punkt 1 h) avses med sjömansförmedling varje person, företag, institution, agentur eller annan organisation i den offentliga eller privata sektorn som sysslar med rekrytering av sjöman på uppdrag av redare eller förmedlar sjömän till redare. Enligt punkt 2 i standard A1.4 i koden tillämpas bestämmelserna om privat arbetsförmedling endast om det finns privata rekryterings- och

förmedlingskontor på en medlemsstats territorium vars primära syfte är rekrytering av och arbetsförmedling för sjömän, eller som rekryterar och förmedlar sjömän i betydande omfattning.

Situationen har inte förändrats väsentligt sedan sjöarbetskonventionen ratificerades. Fartyg som seglar under finsk flagg anlitar fortfarande i betydande utsträckning offentliga arbetskraftstjänster för att få arbetskraft. Den offentliga sjöarbetsförmedlingen har i Finland koncentrerats till Egentliga Finlands arbets- och näringsbyrå (Havsförmedling). I det avtalet för passagerarfartyg i utrikestrafik förutsätts det att rederierna i första hand utnyttjar den arbetskraftsservice som statsmakten erbjuder. Enligt kollektivavtalet kan utomstående arbetskraft anlitas först sedan man utrett huruvida det är möjligt att använda den egna besättningen för att utföra arbetet och hur användandet av utomstående arbetskraft kommer att påverka den egna personalens sysselsättning och arbetsuppgifter (avtal mellan Rederierna i Finland rf och Finlands Sjömans-Union FSU rf om passagerarfartyg i utrikestrafik, 1.3.2021–29.2.2024, punkterna 4.1 och 4.3).

I Finland anlitar rederierna bemanningsbyråer utomlands för att anställa utländska sjömän. Bemanningsbyråerna har godkänts av arbetstagarorganisationerna och arbetarskyddsmyndigheten övervakar att anställningsvillkoren för personer som förmedlas till arbete iaktas. Det är fråga om sådan privat arbetsförmedling som avses i sjöarbetskonventionen och sjömannens arbetsgivare är ett finskt rederi. Eftersom bemanningsbyråerna är belägna utomlands, är bestämmelserna om privat arbetsförmedling i sjöarbetskonventionen inte tillämpliga i fråga om dem.

Det är dock känt att det i Finland bedrivs privat arbetsförmedling som huvudsakligen verkar inom sjöfartsbranschen. Det är fråga om hyrd arbetskraft som tillhandahålls rederier för att anställas på finländska och utländska fartyg. På grund av bristen på arbetskraft inom sjöfartsbranschen kan det antas att privat arbetsförmedling kommer att bli vanligare inom branschen i framtiden. Det behövs således en bedömning av om bestämmelserna i standard A1.4 i koden uppfylls i den nationella lagstiftningen.

6.1.4.1 Bedömning av behoven av ändringar på grund av bestämmelserna i konventionen

Skyldigheterna enligt standard A1.4 i sjöarbetskonventionen gäller endast om det i medlemsstaten finns sådan privat arbetsförmedling inom sjöfartsbranschen som avses i standarden.

De detaljerade bestämmelserna i punkt 5 i standarden gäller privata arbetsförmedlingstjänster, som medlemsstaterna förutsätts föreskriva om. Tillsynen över och verksamhetsvillkoren för privat arbetskraftsservice, inklusive personaluthyrningsföretag, grundar sig för närvarande på 12 kap. i lagen om offentlig arbetskrafts- och företagsservice.

Bestämmelser om verksamheten vid privata arbetsförmedlingstjänster för sjömän

Enligt punkt 5 a i standard A1.4 får rekryterings- och arbetsförmedlingskontor för sjömän inte använda medel, system eller listor avsedda att hindra eller avhålla sjömän från att få anställning som de är kvalificerade för. Bestämmelsen har genomförts genom 12 kap. 4 § 2 mom. i lagen om offentlig arbetskrafts- och företagsservice. Enligt momentet ska de som tillhandahåller privat arbetskraftsservice iaktta den jämlikhet som avses i 1 kap. 7 §. Syftet är att säkerställa likabehandling av arbetssökande och lika möjligheter att få arbete. Förbudet mot diskriminering i diskrimineringslagen (1325/2014) och lagen om jämställdhet mellan kvinnor och män (609/1986) gäller också dem som tillhandahåller privat arbetskraftsservice (Regeringens

proposition till riksdagen med förslag till lag om offentlig arbetskrafts- och företagsservice samt ändring av vissa lagar som har samband med den, RP 133/2012 rd, i fråga om lagen om ordnande av arbetskraftsservice, som träder i kraft den 1 januari 2025, Regeringens proposition till riksdagen med förslag till lagstiftning som gäller en omorganisering av den offentliga arbetskrafts- och företagsservicen, RP 207/2022 rd).

I punkt 5 b i standard A1.4 är det fråga om förbud mot att ta ut avgifter för privat arbetsförmedling. Medlemsstaterna ska kräva att inget arvode eller andra avgifter för rekrytering eller förmedling av sjömän eller för att skaffa anställning till sjömän bekostas direkt eller indirekt, helt eller delvis, av sjömannen, annat än kostnaden för läkarintyg som den nationella lagstiftningen föreskriver, nationell sjömansbok och pass eller liknande personliga resehandlingar, dock inte kostnaden för visum, som redaren ska svara för. Bestämmelsen har genomförts genom 12 kap. 5 § i lagen om offentlig arbetskrafts- och företagsservice, där det föreskrivs om förbud mot att ta ut avgifter för arbetsförmedling (RP 133/2012 rd, RP 207/2022 rd). Brott mot förbudet att ta ut avgifter är en straffbar gärning enligt 47 kap. 6 § i strafflagen.

Enligt punkt 5 c (i) i standard A1.4 ska rekryterings- och förmedlingskontor för sjömän se till att det förs ett aktuellt register över alla sjömän som de förmedlat, vilket ska vara tillgängligt för inspektion av den behöriga myndigheten Enligt 12 kap. 4 § 3 mom. i lagen om offentlig arbetskrafts- och företagsservice har arbets- och näringsministeriet rätt att för tillsynen över privat arbetskraftsservice få uppgifter om servicen av dem som tillhandahåller den eller av sammanslutningar som företräder dem. Närmare bestämmelser om de uppgifter som ska lämnas och bestämmelser om behandlingen av uppgifterna samt om annat samarbete får utfärdas genom förordning av statsrådet (RP 133/2012 rd, RP 207/2022 rd). Enligt 36 § i statsrådets förordning om offentlig arbetskrafts- och företagsservice ska tillhandahållare av privat arbetskraftsservice på begäran lämna uppgifter till arbets- och näringsministeriet om antalet personer per yrkesgrupp som fått arbete via förmedlingen, de utlyrda personernas antal och den genomsnittliga längden på de utlyrda personernas anställningsförhållanden, antalet kunder som anlitat arbetsförmedlingsservice och hyrt in arbetskraft och om annan service i samband med jobsökning som de tillhandahållit.

En sammanslutning som representerar tillhandahållare av privat arbetsförmedlingsservice får enligt avtal lämna in uppgifter på tillhandahållarnas vägnar. Uppgifterna ska tillställas arbets- och näringsministeriet på ett sätt som ministeriet närmare bestämmer Arbets- och näringsministeriet publicerar regelbundet ett sammandrag av uppgifterna. Enligt 37 § i förordningen behandlar arbets- och näringsministeriet tillsammans med arbetsmarknadsorganisationerna frågor om samarbete mellan arbets- och näringsmyndigheterna och privat arbetskraftsservice samt frågor om verkställigheten av skyldigheten att lämna uppgifter som föreskrivs i 36 §.

I punkt 5 c (ii) i standard A1.4 förutsätts det att rekryterings- och förmedlingskontor för sjömän säkerställer att sjömän före eller under anställningsförfarandet får information om sina rättigheter och skyldigheter enligt anställningsavtalen, att korrekta arrangemang görs för att sjömännen ska kunna granska sina anställningsavtal före och efter det att de undertecknats, och att de får en kopia av avtalen. I 1 kap. 3 § i lagen om sjöarbetsavtal föreskrivs det om arbetsgivarens skyldighet att se till att arbetsavtalet ingås skriftligen samt om de anställningsvillkor som ska framgå av arbetsavtalet. Ett arbetsavtal ska upprättas i fyra exemplar, av vilka arbetstagaren ska ges ett, fartygets befälhavare ett och arbetsgivaren två. I 1 kap. 3 a § i lagen om sjöarbetsavtal föreskrivs det om den information som skriftligen ska ges arbetstagaren. Uppgifterna ska i regel lämnas till arbetstagaren när arbetsavtalet ingås. Arbetsgivarens skyldigheter enligt lagen om sjöarbetsavtal i fråga om arbetsavtalets form och innehåll och den information som arbetstagaren ska ges omfattar de facto bestämmelserna i

punkt 5 i standarden när en enskild kund förmedlas till arbete på ett finskt fartyg. För att genomföra skyldigheterna enligt punkt 5 i standarden bör det dock föreskrivas om en informations- och ombesörjningsskyldighet för dem som tillhandahåller privat arbetskraftsservice så att det kan säkerställas att skyldigheterna enligt arbetsavtalet uppfylls också när en enskild kund förmedlas till arbete på ett utländskt fartyg.

I punkt 5 c (iii) i standard A1.4 i standarden förutsätts det att rekryterings- och förmedlingskontor för sjömän verifierar att sjömän som rekryterats eller förmedlats av dem är kompetenta och har de handlingar som behövs för det berörda arbetet, och att anställningsavtalen följer gällande lagar, andra författningar och eventuella kollektivavtal som ingår i anställningsavtalet. På finska fartyg ansvarar redaren för behörigheten hos sjömännen. Enligt 4 § i statsrådets förordning om fartygs bemanning och fartygspersonalens behörighet (508/2018) ska redaren försäkra sig om att en sjöman har den behörighet som krävs för en befattning innan sjömannen tar emot befattningen på fartyget. Det har inte föreskrivits någon skyldighet för dem som tillhandahåller privat arbetskraftsservice att försäkra sig om behörigheten hos personer som förmedlas till arbete till sjöss. För att genomföra bestämmelsen bör det föreskrivas om en sådan skyldighet.

I punkt 5 c (iv) i standard A1.4 förutsätts det att rekryterings- och förmedlingskontor för sjömän så långt möjligt ser till att redaren har möjlighet att skydda sjömän från att bli strandsatta i en främmande hamn. För genomförandet av bestämmelsen bör det föreskrivas om en skyldighet för dem som tillhandahåller privat arbetskraftsservice att försäkra sig om till exempel giltigheten av en försäkring eller motsvarande arrangemang som täcker arbetsgivarens kostnader för hemresa.

I punkt 5 c (v) i standard A1.4 förutsätts det att rekryterings- och förmedlingskontor för sjömän säkerställer att eventuella klagomål på deras verksamhet undersöks och behandlas och att den behöriga myndigheten underrättas om eventuella olösta klagomål. I Finland följer arbets- och näringsministeriet verksamheten inom den privata arbetskraftsservicen. Brott mot förbudet att ta ut avgifter är en straffbar gärning som en enskild kund hos den privata arbetskraftsservicen kan göra en brottsanmälan för. Tillsynen över efterlevnaden av anställningsvillkoren och förbudet mot diskriminering på finska fartyg utövas av arbetarskyddsmyndigheten, jämställdhetsombudsmannen och diskrimineringsombudsmannen. Genomförandet av punkten förutsätter således inga särskilda åtgärder.

Eftersom det i Finland finns sådan privat arbetsförmedling inom sjöfartsbranschen som avses i sjöarbetskonventionen, ska arbetsförmedlingstjänsterna för sjömän i enlighet med punkt 5 c (vi) i standard A1.4, som gäller privat arbetsförmedling, i koden i den gällande sjöarbetskonventionen se till att det inrättas ett system för skydd, genom försäkring eller på annat likvärdigt sätt, så att sjömän kompenseras för ekonomiska förluster de kan drabbas av om en rekryterings- eller arbetsförmedlingstjänst eller redare inte uppfyller sina skyldigheter enligt sjömännens anställningsavtal. Tillägget till punkt 5 c (vi) i standard A1.4 gäller skyldighet att informera om systemet för skydd genom försäkring eller på annat likvärdigt sätt. Privata arbetsförmedlingstjänster ska se till att sjömän före eller under anställningsförfarandet får information om sina rättigheter enligt systemet i fråga.

I bestämmelsen kan det framför allt anses vara fråga om en informationsskyldighet för aktörer som tillhandahåller privata arbetsförmedlingstjänster och om en skyldighet att försäkra sig om att arbetsgivaren har fullgjort sina försäkringsskyldigheter enligt den lag som tillämpas på arbetsavtalet eller andra motsvarande skyldigheter. När arbete utförs på ett finskt fartyg är arbetsgivaren enligt lagen om sjöarbetsavtal skyldig att teckna en försäkring för ersättning av vissa kostnader. Arbetsgivarens skadeståndsansvar i fråga om arbete ombord på finska fartyg

bestäms också enligt lagen om sjöarbetsavtal. Enligt punkt 10 i standard A1.4 ska inget i standarden påverka redarnas ansvar. I fråga om privata arbetsförmedlingstjänster finns det inte i den nationella lagstiftningen några bestämmelser om en skyldighet att informera om vilket system kostnader ersätts genom.

I punkt 5 c (vi) i standard A1.4 i sjöarbetskonventionen hänvisas det uttryckligen till åsidosättande av skyldigheterna enligt arbetsavtalet. Om det är fråga om hyrd arbetskraft, det vill säga den som tillhandahåller privat arbetskraftsservice är sjömannens arbetsgivare, bestäms ersättningsansvaret vid åsidosättande av skyldigheterna enligt arbetsavtalet enligt den lag som tillämpas på avtalet. I övriga fall har den arbetsgivare till vars tjänst sjömannen förmedlas ansvaret för att ersätta skador som orsakas av åsidosättande av skyldigheterna enligt arbetsavtalet. Med beaktande av skyldigheten enligt punkt 5 c (iv) i standard A1.4 ska en aktör som tillhandahåller privat arbetskraftsservice åtminstone försäkra sig om att rederiet har säkerställt ersättning för kostnaderna för hemresa från en främmande hamn.

En sjöman kan orsakas skada till exempel av att arbete enligt arbetsavtalet inte står till buds. I ett sådant fall kan sjömannen ha orsakats kostnader till exempel för att förflytta sig till den hamn där arbetet skulle inledas. Om arbete utförs på ett finskt fartyg kan det också bli aktuellt att bedöma om det är fråga om ogrundat upphävande av arbetsavtal och om arbetsgivaren är skyldig att betala ersättning. När det gäller hyrd arbetskraft kan det också vara fråga om arbetsgivarens skyldighet att betala lön för ett inställt arbetsskift i användarföretaget.

I standarden i sjöarbetskonventionen godkänns utöver en egentlig försäkring också ett system för skydd ”på annat likvärdigt sätt” genom vilket ekonomisk förlust till följd av åsidosättande av skyldigheter som grundar sig på arbetsavtalet kan ersättas. Eftersom det är fråga om ersättning för kostnader till följd av ett personaluthyrningsföretags eller ett rederis åsidosättande av arbetsgivarskyldigheterna, kan 12 kap. 1 § i lagen om sjöarbetsavtal, som gäller arbetsgivarens skadeståndsansvar, och 12 kap. 2 § i den lagen, som gäller ersättning för ogrundat upphävande av arbetsavtal, redan i dagsläget bli tillämpliga på arbete som utförs på ett finskt fartyg. Arbetsgivarens skadeståndsansvar kan redan i sig anses motsvara det system för ersättning för åsidosättande av skyldigheterna enligt arbetsavtalet som förutsätts i sjöarbetskonventionen.

I händelse av arbetsgivarens insolvens är de fordringar som följer av ett anställningsförhållande i fråga om sjöman som arbetar på finska fartyg tryggade genom lönegarantisystemet för sjöman. Arbetstagarerna kan ha rätt att få betalning för sina fordringar med stöd av sjöpanträtt på fartyget.

Försäkringsskyldigheten enligt 13 kap. 13 a § i lagen om sjöarbetsavtal gäller redan för närvarande arbetsgivaren och blir tillämplig i de situationer som avses i regel 2.5 och 4.2. Försäkringsskyldigheten omfattar redan nu sådana situationer som avses i standard A1.4 i fråga om arbetsgivarens ansvar för hemresa för en sjöman som anställts genom privat eller offentlig arbetsförmedling och för kostnaderna på grund av en sjömans sjukdom, olycksfall eller död. Eftersom det enligt paragrafens ordalydelse är fråga om en arbetsgivarskyldighet kan det anses att även personaluthyrningsföretag är skyldiga att i egenskap av arbetsgivare teckna försäkring i de situationer som avses i paragrafen, även om det i bestämmelsen inte uttryckligen hänvisas till standard A1.5 om privat arbetsförmedling.

Väsentliga bestämmelser med tanke på arbetstagarer som anställs genom privata arbetsförmedlingstjänster finns i 13 kap. 13 a § 1 mom. 1 och 2 punkten i lagen om sjöarbetsavtal, enligt vilka försäkringen ska täcka arbetstagarernas resekostnader för hemresor och arbetstagarernas fordringar som grundar sig på ett anställningsförhållande för högst fyra månader. Arbetsgivaren ansvarar för kostnaderna för hemresa till exempel när arbetsgivaren har

sagt upp arbetsavtalet av produktionsorsaker eller ekonomiska orsaker, när arbetsgivaren har upphävt arbetsavtalet av orsaker som beror på arbetstagaren utan laglig grund eller när arbetstagaren har upphävt arbetsavtalet av orsaker som beror på arbetsgivaren. Enligt 13 kap. 13 a § 3 mom. i lagen om sjöarbetsavtal har arbetstagaren rätt att få betalning direkt från försäkringen eller ur den ekonomiska säkerheten. Ersättning för kostnader för hemresa från försäkringen kan komma i fråga till exempel för en arbetstagare som har rest till en avtalad plats för att inleda arbetet men arbete står inte till buds i enlighet med arbetsavtalet av orsaker som beror på arbetsgivaren och arbetstagaren upphäver arbetsavtalet av denna orsak eller arbetsgivaren upphäver arbetsavtalet i enlighet med 3 kap. 2 § i lagen om sjöarbetsavtal.

Enligt 13 kap. 17 § i lagen om sjöarbetsavtal ska rederiet teckna en försäkring eller ställa annan ekonomisk säkerhet för att säkerställa betalningen av sådana hemreskostnader och kostnader för vård och begravningskostnader som avses i 13 kap. 13 a § även för andra arbetstagare än sina egna anställda. Skyldigheten gäller också i fråga om hyrd arbetskraft när rederiet är användarföretag. Rederiets ansvar är dock snävare än arbetsgivarens försäkringsskyldighet enligt 13 kap. 13 a § på grund av att rederiet inte har skyldighet att betala lön till arbetstagare som är anställda hos en annan arbetsgivare (Regeringens proposition till riksdagen om godkännande av 2014 års ändringar av koden i konventionen om arbete till sjöss från 2006 samt med förslag till lag om sättande i kraft av de bestämmelser i koden som hör till området för lagstiftningen och till lag om ändring av lagen om sjöarbetsavtal (RP 167/2016 rd).

Bestämmelser om tillsyn över privata arbetsförmedlingstjänster för sjömän

Enligt punkt 6 i standard A1.4.5 i sjöarbetskonventionen ska den behöriga myndigheten noga övervaka alla rekryterings- och förmedlingskontor för sjömän som verkar på medlemsstatens territorium. Eventuella licenser, tillstånd eller liknande bemyndiganden att driva privata kontor på territoriet ska utfärdas eller förnyas först sedan det verifierats att de berörda rekryterings- och förmedlingskontoren uppfyller kraven i nationella lagar och andra författningar. Enligt punkt 7 i standarden ska den behöriga myndigheten se till att klagomål över rekryterings- och förmedlingskontor för sjömän utreds och behandlas i lämpliga organ och förfaranden. Vid behov kan representanter för redare och sjömän medverka i behandlingen.

Arbetskyddsmyndigheterna övervakar att aktörer som tillhandahåller privat arbetskraftsservice i rollen som arbetsgivare iakttar anställningsvillkoren enligt lagstiftningen om arbete till sjöss. Diskrimineringsombudsmannen och arbetskyddsmyndigheterna övervakar efterlevnaden av diskrimineringslagen i arbetslivet. Jämställdhetsombudsmannen övervakar diskriminering på grund av kön. På motsvarande sätt övervakas de arbetsgivare som har anställt arbetstagare genom privat arbetsförmedling. Även om det inte har föreskrivits någon egentlig besvärsmått i fråga om själva arbetsförmedlingen inom privat arbetskraftsservice, undersöker arbetskyddsmyndigheten eventuella förseelser som gäller iakttagandet av anställningsvillkoren. Dessutom kan misstanke om diskriminering i arbetslivet och brott mot förbudet att ta ut avgift för arbetsförmedling med beaktande av straffbestämmelserna i 47 kap. i strafflagen föras till polisen för undersökning. Arbets- och näringsministeriet följer verksamheten hos aktörer som tillhandahåller privat arbetskraftsservice på ovan beskrivna sätt i samarbete med arbetsmarknadsorganisationerna. Bestämmelserna i punkt 5 c (v) samt punkt 6 och 7 i standard A1.4 i sjöarbetskonventionen kan således till centrala delar anses ha genomförts i den nationella lagstiftningen, men tillsynen över arbetsförmedlingen skulle, särskilt med beaktande av punkt 7 i standarden, kunna effektiviseras genom att det föreskrivs att försummelse som hänför sig till privat arbetsförmedling för sjömän behandlas i delegationen för sjömansärenden.

Enligt punkt 8 i standarden ska varje medlemsstat som har ratificerat denna konvention så långt möjligt ge råd till sina medborgare om de problem som kan uppstå när man tar anställning på ett fartyg som är flaggat i en stat som inte har ratificerat konventionen, tills det står klart att normer som är likvärdiga med dem som fastställs i denna konvention tillämpas. Åtgärder som den medlemsstat som har ratificerat konventionen vidtar i detta syfte får inte strida mot principen om fri rörlighet för sjömän som föreskrivs i de fördrag där de två berörda staterna kan ingå som parter. Punkten förutsätter inga lagstiftningsåtgärder. Enligt erhållna uppgifter förmedlar privata arbetsförmedlingstjänster sjömän från Finland oftast till sådana fartyg vars flaggstat har ratificerat sjöarbetskonventionen.

Enligt punkt 9 i standarden ska varje medlemsstat som har ratificerat denna konvention kräva att redare för fartyg som för dess flagg och som använder rekryterings- och förmedlingskontor med säte i länder eller territorier där denna konvention inte tillämpas, så långt möjligt ser till att kontoren uppfyller kraven i denna standard.

I förarbetena till lagen om offentlig arbetskrafts- och företagservice konstateras det att rederierna i Finland rf har avtalat med arbetstagarorganisationerna inom sjöfarten (Finlands Sjömans-Union rf, Finlands Skeppsbefälsförbund r.y. och Finlands Maskinbefälsförbund rf) om att rederierna i varje enskilt fall ska avtala med organisationerna på förhand genom vilken bemanningsbyrå rederiet tar in arbetstagare som inte hör till EU. De förmedlingsbyråer som används förutsätts följa internationell standard. Eftersom den utländska arbetskraften i praktiken kommer från länder utanför EU, kan Finland även utan en uttrycklig bestämmelse i lag anses uppfylla konventionsnivån (RP 133/2012 rd). I enlighet med vad som anges ovan anlitar rederierna i Finland bemanningsbyråer utomlands för att anställa utländska sjömän. Bemanningsbyråerna har godkänts av arbetstagarorganisationerna och arbetarskyddsmyndigheten övervakar att anställningsvillkoren iakttas.

6.2 Rätt till hemresa för strandsatta sjömän och tryggnad av deras ersättares rättigheter

6.2.1 Sjöarbetskonventionens bestämmelser om rätt till hemresa

Enligt regel 2.5 i sjöarbetskonventionen har sjömän rätt till hemresa utan kostnad för dem själva under de förhållanden och på de villkor som anges i koden. Varje medlemsstat ska kräva att fartyg som för dess flagg ställer ekonomisk garanti för att säkerställa att sjömännen kan resa hem enligt koden.

Regeln preciseras i standard A2.5.1 i fråga om sjömäns hemresa och standard A2.5.2 i fråga om ett system med ekonomisk säkerhet i situationer där en sjöman blir strandsatt.

I standard A2.5.1 föreskrivs det om förutsättningarna för sjömäns rätt till hemresa. Huvudregeln är att redaren svarar för att sjömannens rätt till hemresa uppfylls och för kostnaderna för hemresan. I punkt 5 i standarden anges det att om en redare inte kan ordna eller bekosta hemresa för sjömän som är berättigad till sådan, ska den behöriga myndigheten i den medlemsstat vars flagg fartyget för ordna hemresan för de berörda sjömännen. Om flaggstaten inte ordnar resan, får den stat från vilken sjömännen ska resa hem eller den stat där personalen är medborgare ordna hemresan och återkräva kostnaden från den medlemsstat vars flagg fartyget för. Den medlemsstat vars flagg fartyget för får från redaren återkräva kostnader som uppstår för sjömannens hemresa.

Enligt punkt 6 i standarden får, med beaktande av tillämpliga internationella instrument, däribland 1999 års internationella konvention om kvarhållande av fartyg, en medlemsstat som

har betalat kostnaden för hemresa enligt denna kod kvarhålla eller begära kvarhållande av den berörda redarens fartyg tills återbetalning har skett enligt punkt 5 i standarden.

Enligt punkt 7 i standarden ska varje medlemsstat underlätta (eng. *facilitate*) hemresa för sjömän som tjänstgör på fartyg som angör dess hamnar eller passerar genom dess territorialvatten eller inre vatten och deras ersättare ombord. Enligt punkt 8 får en medlemsstat framför allt inte vägra någon sjöman rätt till hemresa på grund av en redares ekonomiska omständigheter eller oförmåga eller bristande vilja att ersätta en sjöman.

År 2022 ändrades punkt 9 i standard A2.5.1 och den tidigare texten flyttades till en ny punkt 10. I den ändrade punkt 9 sägs: ”Medlemsstaterna skall underlätta snabb hemresa för sjömän, även när de bedöms vara strandsatta i den mening som avses i punkt 2 i standard A2.5.2.⁵ Hamnstater, flaggstater och länder som tillhandahåller arbetskraft skall samarbeta för att sjömän som anställs på ett fartyg i syfte att ersätta sjömän som har blivit strandsatta på dess territorium, eller på ett fartyg som för deras flagg, skall beviljas de rättigheter som anges i denna konvention.”

Bakgrunden till ändringen var erfarenheterna av att hamnstatsmyndigheter i vissa länder har hindrat hemresor för sjömän som blivit strandsatta på ett fartyg, till exempel på grund av att internationella konventionen om säkerhet till sjöss (SOLAS) förutsätter en viss minimibemanning ombord på fartyg för att säkerställa en säker drift. Den nya punkten betonar rätten till hemresa för strandsatta sjömän och skyldigheten för hamnstater, flaggstater och sjömans hemländer att samarbeta för att säkerställa att ersättare som anställts ombord på fartyget får sina rättigheter enligt sjöarbetskonventionen tillgodosedda.

Vid ett möte som ILO/IMO-arbetsgruppen på trepartsbasis höll i december 2022 kom man överens om riktlinjer för hamn- och flaggstatsmyndigheter om tillvägagångssätt i situationer där sjömän blir strandsatta. Riktlinjerna är inte juridiskt bindande, men de har utarbetats med beaktande av bland annat gällande bestämmelser i sjöarbetskonventionen. Riktlinjerna har publicerats den 18 januari 2023 på [ILO:s webbplats](#).

6.2.2 Nationella bestämmelser om rätten till hemresa för sjömän som arbetar under finsk flagg

Bestämmelserna om hemresa i regel 2.5 och om rederiernas ansvar i regel 4.2 i sjöarbetskonventionen har i Finland genomförts genom bestämmelserna i lagen om sjöarbetsavtal. I 2 kap. 10–13 § i lagen om sjöarbetsavtal finns bestämmelser om lön för sjukdomstid, ersättning som motsvarar lönen för sjukdomstid, vård av en insjuknad eller skadad arbetstagare och kostnader för sjukvård. I 3 kap. föreskrivs om arbetsgivarens skyldighet att betala och ordna arbetstagarens resa hem från fartyget. Enligt 3 kap. 3 § ska arbetsgivaren ta hand om arrangemangen för arbetstagarens fria hemresor. Om arbetsgivaren inte kan ordna resan ska arbetsgivaren vända sig till en finsk beskickning, som ska ordna resan.⁶

⁵ Enligt punkt 2 i standard A2.5.2 ska en sjöman anses vara strandsatt om redaren, i strid med bestämmelserna i denna konvention eller sjömannens anställningsavtal a) inte kan täcka kostnaderna för sjömannens hemresa, eller b) har lämnat sjömannen utan nödvändigt uppehälle och stöd, eller c) på annat sätt ensidigt har brutit banden med sjömannen, till exempel genom att inte ha betalat ut avtalsenlig lön under minst två månader.

⁶ Enligt specialmotiveringen till paragrafen ålägger bestämmelsen beskickningen att ombesörja researrangemangen och kostnaderna om arbetsgivaren inte kan sköta researrangemangen eller bekosta resan. Beskickningen ska ha rätt att ta ut kostnaderna av arbetsgivaren, som enligt 3 kap. 2 § i första

I Finland har det även i enlighet med regel 2.5 och 4.2 i sjöarbetskonventionen föreskrivits om arbetsgivarens skyldighet att teckna och vidmakthålla en försäkring eller ställa annan ekonomisk säkerhet för att i enlighet med lag trygga arbetstagarnas rätt till hemresor och den ekonomiska ställningen för arbetstagare som insjuknat eller skadats. I lagen om sjöarbetsavtal föreskrivs om detta i 13 kap. 13 a § och om rederiets ansvar i 13 kap. 17 §. Bestämmelsernas innehåll har beskrivits ovan.

Med stöd av ovannämnda bestämmelser har arbetstagare som arbetar under finsk flagg i utrikestrafik således rätt till sådana fria hemresor som avses i 3 kap. i lagen om sjöarbetsavtal och som arbetsgivaren i regel ansvarar för att ordna. Om arbetsgivaren inte kan ordna fria hemresor ska arbetsgivaren vända sig till en finsk beskickning, som ska ordna hemresan. Om en arbetstagare blir strandsatt är det möjligt för arbetstagaren att få ersättning för kostnader för hemresor och för andra kostnader i situationer som anges i lag från arbetsgivarens eller rederiets försäkringar enligt 13 kap. 13 a och 17 § i lagen om sjöarbetsavtal.

I 2 kap. i lagen om fartygspersonal och säkerhetsorganisation för fartyg (1687/2009) föreskrivs det om fartygsbemanning och vakthållning, och även om betryggande bemanning (5 §). Bestämmelserna tillämpas på finska fartyg och fartygspersonal som arbetar ombord på finska fartyg samt på finska fartygs redare. Med stöd av den gällande lagstiftningen är det dock inte möjligt att fastställa bemanningen för ett fartyg som inte är i trafik och därigenom förhindra hemresa för strandsatta sjömän.

6.2.3 Bedömning av nuläget

I lagen om sjöarbetsavtal finns inga bestämmelser om hur man ska gå till väga när det gäller hemresor för arbetstagare som arbetar under främmande flagg och ersättare för dem, om deras arbetsgivare har strandsatt sjömännen i Finland. Frågan gäller hur de behöriga myndigheterna i Finland ska förfara när Finland är hamnstat i en situation där sjömän strandsätts.

I enlighet med standard A2.5.2 i koden i sjöarbetskonventionen ska en sjöman anses vara strandsatt om redaren, i strid med bestämmelserna i konventionen eller sjömannens anställningsavtal inte kan täcka kostnaderna för sjömannens hemresa eller har lämnat sjömannen utan nödvändigt uppehälle och stöd, eller på annat sätt ensidigt har brutit banden med sjömannen, till exempel genom att inte ha betalat ut avtalsenlig lön under minst två månader.

Enligt den nya punkt 9, som år 2022 fogades till standard A2.5.1 gällande rätt till hemresa i koden i sjöarbetskonventionen, ska medlemsstaterna underlätta snabb hemresa för sjömän, även när de bedöms vara strandsatta i den mening som avses i punkt 2 i standard A2.5.2. Hamnstater, flaggstater och länder som tillhandahåller arbetskraft ska samarbeta för att sjömän som anställs på ett fartyg i syfte att ersätta sjömän som har blivit strandsatta på dess territorium, eller på ett fartyg som för deras flagg, ska beviljas de rättigheter som anges i denna konvention.

En allmän skyldighet för medlemsstaterna att underlätta hemresa för sjömän kan anses ingå redan i punkt 7 i standarden. Enligt den punkten ska varje medlemsstat underlätta hemresa för de sjömän som tjänstgör på fartyg som angör dess hamnar eller passerar genom dess territorialvatten eller inre vatten och deras ersättare ombord. Punkt 7 i standarden har inte genomförts genom lagstiftning i Finland och frågan behandlas inte i regeringens proposition om

hand ska ordna och bekosta resan (Regeringens proposition till riksdagen med förslag till lag om sjöarbetsavtal och vissa lagar som har samband med den, RP 174/2010 rd).

genomförande av sjöarbetskonventionen. Punkt 7 och den nya punkt 9 i standarden gäller enligt ordalydelsen underlättande (eng. facilitate) av hemresa, men medlemsstaterna åläggs inte uttryckligen någon skyldighet att ordna eller betala hemresan för strandsatta sjömän. I den nya punkt 9 är det fråga om att precisera medlemsstaternas befintliga skyldigheter.

Det rederi som är sjömannens arbetsgivare ansvarar i första hand för kostnaderna för sjömannens hemresa. Bestämmelser om den prioritetsordning som anges i punkt 5 i standard A2.5.1 i sjöarbetskonventionen har utfärdats när det gäller finska fartyg. Enligt punkt 1 i standarden har medlemsstaterna skyldighet att se till att sjömän på fartyg som för deras flagg har rätt till hemresa. Om arbetsgivaren inte kan ordna hemresan, ska enligt 3 kap. 3 § i lagen om sjöarbetsavtal en finsk beskickning ordna hemresan, det vill säga Finland svarar i egenskap av flaggstat för kostnaderna för hemresan.

För att ersätta kostnaderna för hemresa för strandsatta sjömän förutsätts det i standard A2.5.1 att medlemsstaterna inrättar ett system med ekonomisk säkerhet. På internationell nivå har det dock förekommit situationer där kostnaderna för strandsatta sjömän inte har ersätts genom systemet med ekonomisk säkerhet. Den nya punkt 9 i standarden i koden i sjöarbetskonventionen kan dock inte anses förutsätta att Finland i egenskap av hamnstat betalar kostnaderna för hemresa för sjömän som strandsatts i Finland eller kostnaderna i anslutning till anställning av ersättare för de strandsatta sjömännen.

I Finland har det veterligen inte förekommit situationer där sjömän strandsatts och det finns inga uttryckliga bestämmelser om förfarandet i sådana situationer. I situationer där sjömän blir strandsatta har de finska myndigheterna inte behörighet att kräva ersättande besättning ens till finska fartyg till exempel med stöd av lagstiftningen om fartygssäkerhet. Hemresor för strandsatta sjömän hindras således inte genom att förutsätta en betryggande bemanning.

6.2.3.1 Riktlinjer från ILO/IMO:s arbetsgrupp på trepartsbasis om förfarandet när sjömän blir strandsatta

I sjöarbetskonventionen definieras inte närmare vad som avses med underlättande av hemresa. Innehållet i skyldigheten kan med tanke på hamnstaten bedömas utifrån de [riktlinjer](#) som ILO:s och IMO:s arbetsgrupp på trepartsbasis har utarbetat för situationer där sjömän blir strandsatta.

Punkt 17 c i riktlinjerna gäller hamnstatens minimiåtgärder. I händelse av att sjömän blir strandsatta ska hamnstatens behöriga myndigheter åtminstone underlätta snabb hemresa för sjömän och anställning av ersättare för dem. Hemresan för strandsatta sjömän får inte hindras. Dessutom ska hamnstaten tillgodose nödvändiga basbehov, såsom mat, bostad, dricksvatten, nödvändigt bränsle för att möjliggöra vistelse ombord samt omedelbar hälso- och sjukvård. Dessutom ska hamnstaten bland annat underlätta tillgången till konsulära tjänster och tjänster som tillhandahålls av sjömansorganisationer samt kontakten till anhöriga. De behöriga myndigheterna i hamnstaten ska även se till att sjömän som tvingats till tvångsarbete har rätt till effektiva rättsmedel, till exempel ersättning. Hamnstatens behöriga myndigheter ska också se till att sjömän behåller sina identitetshandlingar. I punkt 18 i riktlinjerna upprepas bestämmelsen i punkt 9 i standard A2.5.1 i sjöarbetskonventionen om att hamnstater, flaggstater och stater som förmedlar och rekryterar personal ska samarbeta för att besättning som ersätter strandsatta sjömän beviljas rättigheter enligt sjöarbetskonventionen. I riktlinjerna behandlas inte närmare ställningen för den besättning som anställs i stället för strandsatta sjömän.

ILO:s riktlinjer för situationer där sjömän blir strandsatta är inte juridiskt bindande.

De minimiåtgärder som beskrivs ovan och som nämns i punkt 17 i riktlinjerna kan i praktiken anses bli genomförda i Finland redan nu.

En nödställd utlännning i Finland uppmanas i regel att vända sig till den stat där personen i fråga är medborgare eller till beskickningen för fartygets flaggstat. I artikel 5 i Wienkonventionen (FördrS 50/1980, nedan *konsulärkonventionen*), som gäller konsulära förbindelser, åläggs beskickningarna att bistå och stödja sina medborgare och vid behov företräda dem eller ordna lämplig representation i domstolar och vid andra myndigheter i den mottagande staten. Konsulärkonventionen förpliktar också beskickningarna för den sändande staten, det vill säga fartygets flaggstat, att bistå besättningen på fartyg hemmahörande i den sändande staten (artikel 5 punkt 1). En utländsk sjöman som blivit strandsatt i Finland bistås av beskickningen för den stat där sjömannen är medborgare eller av beskickningen för fartygets flaggstat. Möjligheterna för beskickningen att stå för kostnaderna för hemresa beror i allmänhet på om det finns bestämmelser om detta i den berörda statens konsulära lagstiftning. I sjöarbetskonventionen förutsätts det dock att fartygets flaggstat ska ersätta kostnaderna för hemresa om rederiet inte svarar för dem, det vill säga i sådana fall ska i princip beskickningen för fartygets flaggstat ordna hemresan.

Enligt 8 § i förvaltningslagen (434/2003) ska myndigheterna i Finland ge avgiftsfri rådgivning och svara på frågor och förfrågningar som gäller utträttandet av ärenden. Om ett ärende inte hör till myndighetens behörighet, ska den i mån av möjlighet hänvisa kunden till den behöriga myndigheten. Myndigheterna är i princip skyldiga att hänvisa sjömän att kontakta beskickningen för den stat där de är medborgare eller beskickningen för fartygets flaggstat. Beskickningen bistår vid kontakten med hemlandet och ordnandet av hemresa, beroende på den konsulära lagstiftningen och annan tillämplig lagstiftning. Vid behov kan en strandsatt sjöman uppmanas att kontakta socialmyndigheterna i kommunen eller välfärdsområdet. I praktiken är det de myndigheter som är verksamma i hamnen, såsom Gränsbevakningsväsendet och Tullen, som först kommer i kontakt med de strandsatta sjömännen.

Sjömän som tillfälligt vistas i Finland har med stöd av 27 § 2 mom. i lagen om utkomststöd (1412/1997) rätt till brådskande och nödvändigt utkomststöd, såsom mat och nödvändiga receptbelagda läkemedel. Utkomststödet är en stödform som beviljas i sista hand och den som vistas tillfälligt i Finland ska först utreda om hjälp med hemresan kan fås någon annanstans, till exempel från en försäkring eller från beskickningen för den stat där personen är medborgare.

Socialservicen i välfärdsområdena erbjuder personer som vistas i kommunen hjälp i krissituationer, bland annat vid akut behov av övernattning, bostadslöshet eller överraskande medellöshet som leder till osäkerhet om basbehoven kan tillgodoses, såsom behovet av mat och läkemedel. Tjänsten tillhandahålls också per telefon, via distansförbindelse eller genom besök till det ställe där situationen pågår. Socialjouren under tjänstetid samarbetar med polisen, hälso- och sjukvårdens jour, räddningsväsendet och nödcentralen samt vid behov också med andra aktörer i området. En sjöman som blivit strandsatt kan få hjälp via kommunernas och välfärdsområdenas socialservice till exempel med att kontakta sitt hemland eller försäkringsbolag, samt vid medellöshet med att hitta akut inkvartering och få basbehoven tryggade.

I den nya punkt 9 i standard A2.5.1 i koden i sjöarbetskonventionen och den allmänna samarbetskyldighet som anges i punkten är det framför allt fråga om preciseringar av gällande skyldigheter. Med beaktande av vad som anges ovan krävs således inte några genomförandeåtgärder.

6.3 Sociala kontakter

Standard A3.1 i sjöarbetskonventionen gäller bostad och rekreativsmöjligheter. År 2022 fogades omnämmandet av sociala kontakter till punkt 17 i standarden. Enligt den preciserade 17 punkten gäller följande: ”Lämpliga rekreativsmöjligheter och trivsolförmåner, däribland möjlighet till sociala kontakter, som anpassats för att uppfylla de speciella behoven för sjömän som måste bo och arbeta ombord skall tillhandahållas för att användas av alla sjömän, med beaktande av regel 4.3 och tillhörande kodbestämmelser om skydd för hälsa och säkerhet och förebyggande av olyckor.” Med sociala kontakter avses telefon- och internetförbindelser.

Standarden preciseras i de icke obligatoriska anvisningarna av koden i sjöarbetskonventionen (Anvisning B3.1.11 – Rekreativsmöjligheter, post och besök ombord). Punkt 4 j i anvisningen i fråga ändrades så att endast omnämmandet av sjömäns möjlighet att använda fartygets telefonsystem för samtal mellan fartyg och land mot rimlig ersättning, förutsatt att en sådan förbindelse är tillgänglig, lämnades kvar i punkten.

I anvisningen avskildes omnämmandet av internet från 4 j punkten till en egen 8 punkt. Enligt den bör redaren, i den mån det rimligtvis är möjligt, ordna internetförbindelse åt sjömännen på redarens fartyg, varvid eventuella användaravgifter bör vara rimliga. Ändringarna i anvisningarna innebär inga ändringar i sak i reglerna, eftersom det redan tidigare har föreskrivits om både telefonsystem och internetförbindelser i anvisningarna.

6.3.1 Bedömning av nuläget

Bestämmelser om fartygspersonalens bostad och rekreativsmöjligheter finns i lagen om fartygspersonalens arbets- och boendemiljö samt mathållningen ombord på fartyg (395/2012, nedan *boendelagen*), och i statsrådets förordning om fartygspersonalens boendemiljö ombord på fartyg (825/2012, nedan *boendeförordningen*), som utfärdats med stöd av den lagen.

Syftet med boendelagen är att säkerställa att fartygspersonalens arbets- och boendemiljö är säker och hälsosam samt att fartygspersonalen erbjuds lämplig mat, rekreation och fritid ombord på fartyget. Lagen tillämpas på finska fartyg där fartygspersonal arbetar. Med fartygspersonal avses i den lagen alla som i ett anställningsförhållande eller i någon annan egenskap arbetar ombord på ett fartyg. I den grundläggande bestämmelsen i 13 § i boendelagen föreskrivs det om redarens skyldighet att se till att fartyget har ändamålsenliga utrymmen och redskap för fartygspersonalens rekreation och fritid. I praktiken varierar fartygspersonalens rekreativsmöjligheter avsevärt beroende på bland annat fartygets storlek, fartygets ålder, hur lång tid personalen tillbringar på fartyget samt fartygets rutt.

Enligt nuvarande praxis har fartygspersonalen ombord på finska fartyg möjlighet att till rimliga kostnader använda fartygets befintliga kommunikationsmedel (telefon, dator, internetförbindelser) för fritidskontakter, när detta är möjligt med beaktande av omständigheterna. Denna etablerade praxis har funnits redan i årtionden. I dagens läge har fartygspersonalen dessutom nästan utan undantag också med sig sina egna kommunikationsmedel ombord på fartyget.

I den nationella lagstiftningen finns inga uttryckliga bestämmelser om kommunikationsmedel avsedda för rekreation ombord på fartyg. Det finns inget behov av att precisera begreppet om ändamålsenliga medel för rekreation och fritid i 13 § i boendelagen till följd av ändringen i koden. Bestämmelser om rekreativsutrymmenas utrustning finns i boendeförordningen.

Boendeförordningen innehåller detaljerade bestämmelser om placering, storlek, konstruktion, antal, utrustning, fysikaliska egenskaper och underhåll i fråga om fartygs rekreationsutrymmen och andra faktorer som inverkar på ändamålsenligheten för rekreationen och rekreationsutrymmena. Enligt 11 § 1 mom. om rekreationsutrymmen i boendeförordningen ska det på fartygets öppna däck reserveras ett sådant utrymme eller sådana utrymmen för rekreation som besättningen har fritt tillträde till. På fartyg med en bruttodräktighet som överstiger 500 ska det finnas ändamålsenligt placerade och utrustade rekreationsutrymmen. Enligt 2 mom. ska det på fartyg med en bruttodräktighet på 5 000 eller mera dessutom finnas ett ändamålsenligt utrustat samlingsrum samt separata utrymmen för fritidsaktiviteter och motionsidrott. Ett eventuellt behov av att precisera boendeförordningen bedöms separat.

6.4 Sjömanstjänster i hamnar (internetförbindelse)

Utöver det som nämns ovan bör medlemsstaterna enligt den ändrade 5 punkten i anvisning B4.4.2 om sjömanstjänster i hamnar, i den mån det rimligtvis är möjligt, ordna internetförbindelse åt sjömännen på fartygen i medlemsstaternas hamnar eller vid deras ankarplatser, eventuellt mot rimlig ersättning.

Sjömännen kan utnyttja de internetförbindelser som tillhandahålls i hamnarna och vid sjömansservicebyråns verksamhetsställen. Enligt 3 § 2 mom. i sjömansservicelagen (447/2007) har sjömansservicebyrån bland annat till uppgift att tillhandahålla biblioteks- och informationstjänster för sjömän samt att förbättra informationsverksamheten, kontaktverksamheten och kommunikationstjänsterna bland sjömän. Sjömännen har också tillgång till internetförbindelser vid Sjömanskyrkans verksamhetsställen. I vissa hamnar levereras dessutom nätutrustning till fartyget med hjälp av vilken man på fartyget kan utnyttja hamnens internetförbindelse.

De ändringar som gäller internetförbindelser i hamnar och vid ankarplatser ingår i anvisningen, som till sin karaktär inte är juridiskt bindande, i koden. På basis av anvisningen föreslås inga genomförandeåtgärder.

6.5 Kostnadsfri mat och dryck ombord samt matens kvalitet

Ändringarna i standard A3.2 om mat och förplägnad gäller tillhandahållande av kostnadsfri mat och dryck för sjömännen medan deras anställningsförhållande varar samt matens kvalitet ombord på fartyget.

I den gällande sjöarbetskonventionen föreskrivs det inte entydigt om kostnadsfritt rent dricksvatten, även om tillräcklig tillgång till rent dricksvatten är en väsentlig del av sjömännens välbefinnande och säkerhet i arbetet. Eventuella heta (exempelvis i maskinrummet) och annars fysiskt tunga förhållanden ökar behovet av att få tillräckligt med vätska.

Enligt den delvis ändrade punkt 2 a i standarden ska varje medlemsstat se till att fartyg som för dess flagg uppfyller miniminormerna så att förråden av mat och dricksvatten ska ha *lämplig kvantitet, näringsvärde, kvalitet och variation* med hänsyn till besättningens storlek, religiösa och kulturella kostvanor samt resans art och varaktighet *och mat och vatten ska tillhandahållas sjömännen kostnadsfritt under deras tjänstgöringsperiod* och enligt den delvis ändrade punkt 2 b i standarden ska avdelning som svarar för matlagningen vara organiserad och utrustad så att sjömännen kan få tillräckliga, varierade, *balanserade* och näringsriktiga mål, tillagade och serverade under hygieniska förhållanden.

I anslutning till tillsynen över att standarderna iakttas ska också enligt den ändrade 7 a punkten i standarden den behöriga myndigheten i överensstämmelse med förfarandena för fortlöpande uppfyllelse med hänvisning till avdelning 5 kräva att inspektioner utförs ombord på fartyget av befälhavaren eller under tillsyn av befälhavaren med avseende på förråd av livsmedel och dricksvatten i fråga om *kvantitet, näringsvärde, kvalitet och variation*.

I boendelagen finns bestämmelser om fartygspersonalens mathållning ombord på fartyg. Enligt 14 § i boendelagen ska redaren se till att fartygspersonalen under arbetsperioderna erbjuds kostnadsfria måltider samt att det finns tillräckligt med lämplig mat och dricksvatten ombord på fartyget med beaktande av personalens skiftande kulturella och religiösa bakgrund samt olika hälsokvoter. I 15 § i den lagen föreskrivs det om de faktorer genom vilka det säkerställs att den mat som tillhandahålls är lämplig att förtäras av fartygspersonalen. Enligt bestämmelsen ska redaren se till att fartyget har tillräckliga och ändamålsenliga utrymmen för tillredning, servering och förvaring av mat, samt att mat och dryck hanteras så att de inte orsakar fara för fartygspersonalens hälsa. Den personal som svarar för tillredningen av maten ska ha sådan yrkeskunskap som krävs för uppgifterna.

Närmare bestämmelser om fartygspersonalens mathållning ombord på fartyg finns dessutom i statsrådets förordning om fartygspersonalens mathållning ombord på fartyg (820/2012). Den innehåller detaljerade bestämmelser om bland annat kvaliteten på den mat och det hushållsvatten som tillhandahålls ombord, om tillredningen, serveringen, matdagboken och om förvaringen av livsmedel. I 2 och 3 § i den förordningen föreskrivs det om kraven på matens kvalitet, tidpunkterna för måltider, tillredningen av maten och serveringen av den. Enligt förordningens 2 § 1 mom. ska den mat som serveras vara näringsmässigt balanserad och varierande samt till sin mängd och sammansättning motsvara fartygspersonalens behov. I 3 § 2 mom. i den förordningen föreskrivs dessutom att om halvfabrikat eller industriell färdigmat används, ska dessa ha ett näringsvärde som motsvarar färska produkter och inhandlas hos tillförlitliga tillverkare eller leverantörer.

Genom inspektioner av mathållningen säkerställs det att den mat som tillhandahålls fartygspersonalen är hälsosam och trygg att förtära. Bestämmelser om inspektion av mathållningen finns i 17 § i boendelagen. Enligt den paragrafen ska fartygets befälhavare eller någon annan som hör till befälet tillsammans med den som svarar för mathållningen regelbundet inspektera fartygets förråd av mat och dryck, de utrymmen och anordningar som används för förvaring och hantering av mat och dricksvatten, köksredskap som används för tillredning och servering av mat samt fartygets kök. Enligt förarbetena till lagen (Regeringens proposition till riksdagen med förslag till lag om fartygspersonalens arbets- och boendemiljö samt mathållningen ombord på fartyg och till lagar som har samband med den, RP 140/2011 rd, s. 15) ska vid inspektionen uppmärksamhet fästas bland annat vid matens näringsvärde och mångsidighet samt matens mängd med beaktande av resans längd och karaktär. Inspektionerna ska antecknas i skeppsdagboken.

Ändringen av koden i sjöarbetskonventionen förutsätter till denna del inga ändringar i de nationella bestämmelserna.

6.6 Omedelbar sjukvård i land samt underlättande av hemtransport av en avliden sjömans kropp eller aska

Regel 4.1 och standard A4.1 i sjöarbetskonventionen gäller sjukvård på fartyg och i land. År 2022 antogs nya punkter i standarden och i dess kompletterande del B i fråga om tillgången till omedelbar hälso- och sjukvård i land samt en medlemsstats skyldighet att vidta åtgärder så att redaren kan uppfylla sin skyldighet att sända hem en avliden sjömans kropp eller aska från den

medlemsstat till vars territorialvatten eller hamn fartyget därpå anländer. Bakgrunden till ändringarna är delvis erfarenheterna under covid-19-pandemin. Under pandemin vägrade vissa stater att låta sjömän få hälso- eller sjukvård i land av rädsla för spridning av sjukdomen eller att ta emot kroppar efter sjömän som avlidit ombord på fartyg.

6.6.1 Omedelbar sjukvård i land

I punkt 3 i regel 4.1 föreskrivs att varje medlemsstat ska se till att de sjömän på fartyg som befinner sig inom medlemsstatens territorium och som behöver omedelbar vård har tillgång till sjukvårdstjänster i medlemsstaten. I standard A4.1 har det inte tidigare funnits någon motsvarande bestämmelse om en medlemsstats skyldighet att se till att sjömän inom dess territorium får tillgång till omedelbar vård. I ändringen från 2022 handlar det framför allt om precisering av 3 punkten i regel 4.1.

Den nya 5 punkten som fogades till standarden lyder ”Varje medlemsstat skall se till att de sjömän ombord på fartyg inom dess territorium som behöver omedelbar sjukvård snabbt kan gå i land och få tillgång till sjukvårdsresurser i land för att ges adekvat vård.”

Standarden kompletteras i anvisningarna B4.1.3 (Sjukvård i land) och B4.1.4 (Medicinskt bistånd till andra fartyg och internationellt samarbete). Den första av de nya infogade punkterna, 4 punkten, lyder ”Varje medlemsstat bör se till att sjömän inte hindras från att gå i land med hänvisning till folkhälsan och att de kan fylla på fartygets förråd, bränsle, vatten, mat och förnödenheter.” Den nya 5 punkten i anvisningen innefattar dessutom en förteckning över exempel på situationer där en sjöman anses vara i behov av omedelbar sjukvård så att sjömannen ska erbjudas tillträde till hälso- och sjukvård i land. Sådana situationer är bland annat följande:

- a) allvarlig skada eller sjukdom,
- b) skada eller sjukdom som kan leda till tillfällig eller permanent invaliditet,
- c) smittsam sjukdom som riskerar att spridas till andra besättningsmedlemmar,
- d) frakturer, svåra blödningar, brutna eller inflammerade tänder eller svåra brännskador,
- e) svåra smärtor som inte kan hanteras ombord på fartyget med beaktande av verksamhetssätten på fartyget, tillgången på lämpliga smärtstillande läkemedel och hälsoeffekterna av långvarigt bruk av dem,
- f) självmordsrisk, och
- g) telemedicinsk rådgivning som rekommenderar vård i land.

I den nationella lagstiftningen finns bestämmelser om brådskande vård i 50 § i hälso- och sjukvårdslagen (1326/2010). Enligt bestämmelsen ska brådskande sjukvård, inbegripet brådskande mun- och tandvård, mentalvård, missbrukarvård och psykosocialt stöd, ges till den patient som behöver det oberoende av var han eller hon är bosatt. Med brådskande vård avses enligt bestämmelsen omedelbar bedömning och vård som inte kan skjutas upp utan att sjukdomen förvärras eller kroppsskadan försvåras och som gäller akut sjukdom, kroppsskada, försämring av en långvarig sjukdom eller funktionsnedsättning. Med brådskande vård avses enligt bestämmelsen också ett omedelbart behov av avgiftning till följd av användning av berusningsmedel.

Bestämmelser om de kundavgifter som tas ut för brådskande vård finns i lagen om klientavgifter inom social- och hälsovården (734/1992).

En sjömans möjlighet att vid behov få omedelbar vård i en anlöpningshamn i Finland är central, eftersom resan mellan fartygens destinationshamnar kan vara till och med flera månader. Den gällande lagstiftningen gör det möjligt för utländska sjömän att få sådan omedelbar vård i Finland som avses i den juridiskt bindande standarden A4.1. Med tanke på de gällande bestämmelserna om hälso- och sjukvård och kundavgifter kan det anses att det inte finns något behov av att ändra den nationella lagstiftningen på grund av den nya 5 punkten som fogats till standard A4.1 i sjöarbetskonventionen.

6.6.2 Hemsändning av avlidna arbetstagares kropp eller aska

Den nya 6 punkten i standard A4.1 i sjöarbetskonventionen lyder: ”När en sjöman har avlidit under en sjöresa, skall den medlemsstat inom vars territorium dödsfallet inträffat eller, om dödsfallet inträffat på det fria havet, den medlemsstat till vars territorialvatten fartyget därpå anländer, underlätta redarens hemsändning av kroppen eller askan i enlighet med sjömannens eller de anhörigas önskemål, beroende på omständigheterna.”

Med tanke på den nya 6 punkten i standard A4.1 i koden i sjöarbetskonventionen är det väsentligt på vilket sätt de finska myndigheterna agerar om en sjöman som arbetar under ett annat lands flagg avlider inom finskt territorialvatten eller i en finländsk hamn eller om en finländsk hamn är den första nästa hamn fartyget anlöper. När det gäller medlemsstatens skyldighet är det centrala att redaren i praktiken kan fullgöra sin skyldighet att återsända en avliden sjömans kropp eller aska till personens hemland.

När en medborgare i ett annat land avlider i Finland utreds dödsorsaken i enlighet med finsk lag. När besättningen på ett fartyg som anlöper en finsk hamn kontaktar de finska myndigheterna ska en dödsorsaksutredning i princip inledas i enlighet med finsk lagstiftning.

Bestämmelser om utredning av dödsorsak finns i lagen om utredande av dödsorsak (459/1973) och förordningen om utredande av dödsorsak (948/1973). Enligt 1 § i lagen om utredande av dödsorsak ska dödsfall genast anmälas hos läkare eller polisen. I 2 kap. i den lagen föreskrivs det om medicinsk utredning av dödsorsak och i 3 kap. om rättsmedicinsk utredning av dödsorsak, av vilka den sistnämnda avser polisens undersökning av dödsfallet. I förordningen om utredande av dödsorsak finns närmare bestämmelser om anmälan om dödsfall, medicinsk och rättsmedicinsk utredning av dödsorsak, anmälan om dödsfall till befolkningsdatasystemet samt dödsattest och begravningstillstånd.

Enligt artikel 37 i konsulärkonventionen är de behöriga myndigheterna i Finland, såsom läkare eller polis, skyldiga att underrätta beskickningen för den stat där en utlänning som avlider i Finland är medborgare. På motsvarande sätt föreskrivs det också i bilaterala konsulära överenskommelser. Överenskommelserna innehåller dock inga bestämmelser till exempel om hemsändning av en avliden. Beskickningen för den avlidnes hemland eller hemlandets utrikesministerium förmedlar information om dödsfallet vidare till den avlidnes närstående.

Enligt 19 och 22 a § i förordningen om utredande av dödsorsak får den avlidne transporteras bort från Finland när den avlidnes dödsorsak har utretts och begravningstillstånd har utfärdats. Den avlidne kan transporteras utomlands i en kista eller så kan den avlidne kremeras i Finland och askan transporteras till utlandet. För transport i kista krävs det tillstånd, passersedel för lik. Vanligen ser begravningsbyrån till att tillståndet begärs.

Mellan Europarådets medlemsstater iakttas dessutom överenskommelsen om transport av lik (FördrS 13/1989). Enligt artikel 3 i överenskommelsen ska liket under transporten åtföljas av en särskild handling, passersedel för lik, som utfärdas av den behöriga myndigheten i avresestaten.

Enligt 2 § 3 mom. i begravningslagen (457/2003) ska vid gravsättningen och kremeringen av stoftet efter en avlidne samt vid hanteringen av askan den avlidnes åskådning och önskemål respekteras. I 23 § 1 mom. i begravningslagen föreskrivs att om den avlidne inte under sin livstid uttryckligen har önskat att en viss person ska ha hand om de arrangemang som hänför sig till gravsättning, kremering och hantering av askan, kan arrangemangen skötas av den avlidnes efterlevande make eller den person som vid tidpunkten för dödsfallet fortgående levde i gemensamt hushåll med den avlidne under äktenskapsliknande förhållanden samt de närmaste arvingarna. Om ingen av de personer som avses i 1 mom. har hand om arrangemangen kan de även skötas av någon annan närstående till den avlidne.

I enlighet med sjöarbetskonventionen ansvarar redaren för kostnaderna för hemsändning av en avlidne sjömans kropp eller aska och för begravningen. När det gäller finska fartyg finns det bestämmelser om detta i 13 kap. 12 § i lagen om sjöarbetsavtal.

När de behöriga myndigheterna i Finland får kännedom om en utländsk medborgares död, är de skyldiga att i ärendet underrätta beskickningen i Finland för den stat där personen var medborgare. Beskickningarna informerar nära anhöriga om dödsfallet och ger råd om arrangemangen för transport, begravning och kremering. Finska myndigheter har dessutom enligt 8 § i förvaltningslagen en allmän rådgivningsskyldighet i förvaltningsärenden som hör till deras behörighet. Rådgivningen är avgiftsfri. Om ett ärende inte hör till myndighetens behörighet, ska myndigheten i mån av möjlighet hänvisa kunden till den behöriga myndigheten. I Finland är de behöriga myndigheterna skyldiga att ge det rederi som ansvarar för ordnandet av den avlidnes hemtransport råd om förfarandena vid dödsfall i Finland. Om kremering och begravning ordnas i Finland beaktas sjömannens och dennes anhörigas önskemål.

Tillägget till standard A4.1 i sjöarbetskonventionen anses inte förutsätta att Finland i egenskap av hamnstat ordnar transporten av en avlidne sjöman till dennes hemland och svarar för kostnaderna för transporten. Ändringarna i koden anses inte förutsätta ändringar i den nationella lagstiftningen.

6.7 Tillgång till skyddsutrustning i lämplig storlek

Sjöarbetskonventionens standard A4.3 gäller skydd av hälsa och säkerhet och förebyggande av olyckor. År 2022 fogades till punkt 1 b i standarden ett krav på att personlig skyddsutrustning av rätt storlek ska tillhandahållas ombord på fartyget. Syftet med ändringen är att säkerställa tillgången till skyddsutrustning av rätt storlek, också för kvinnor.

Den ändrade punkten lyder i sin helhet på följande sätt (ändringen med kursiv stil):

De lagar och andra författningar som ska antas enligt regel 4.3 punkt 3 ska ta upp bland annat följande punkter: b) rimliga försiktighetsåtgärder för att förebygga olyckor, skador och sjukdomar i arbetet på fartyg, bland annat *genom tillhandahållande av all behövlig personlig skyddsutrustning i rätt storlek och genom åtgärder* för att minska och förebygga risker för exponering för skadliga nivåer av miljöfaktorer och kemikalier, samt risker för skada eller sjukdom som kan följa av användning av utrustning och maskiner ombord på fartyg.

Enligt 15 § i arbetarskyddslagen (738/2002) ska arbetsgivaren skaffa och till arbetstagarens förfogande ställa ändamålsenlig personlig skyddsutrustning som uppfyller de krav som anges särskilt, om fara för olycksfall eller sjukdom inte kan undvikas eller begränsas tillräckligt genom åtgärder som omfattar arbetet eller arbetsförhållandena.

Bestämmelser om egenskaperna hos, bedömningen och valet av personlig skyddsutrustning som används i arbetet samt om säker användning av skyddsutrustningen i arbetet finns i statsrådets förordning om val och användning av personlig skyddsutrustning i arbetet (427/2021). I 4 § i den förordningen finns bestämmelser om de egenskaper som krävs av personlig skyddsutrustning. Enligt paragrafen får i arbetet endast sådan personlig skyddsutrustning användas som uppfyller för skyddsutrustningen särskilt föreskrivna krav. Arbetsgivaren ska dessutom se till att den personliga skyddsutrustning som används under arbetet skyddar arbetstagaren mot de risker i arbetet som utrustningen är avsedd för utan att användningen av utrustningen i sig orsakar andra risker, lämpar sig för arbetsförhållandena, uppfyller ergonomiska krav och beaktar arbetstagarens hälsotillstånd och passar arbetstagaren när behövliga justeringar har gjorts. Om det i arbetet förekommer flera risker som kräver användning av personlig skyddsutrustning, ska arbetsgivaren enligt bestämmelsen se till att de olika typer av utrustning som används samtidigt kan kombineras så att utrustningarna fortfarande ger skydd mot riskerna i fråga. På grund av övergångsbestämmelserna i statsrådets förordning om arbetsmiljön ombord på fartyg (289/2017) tillämpas dessutom statsrådets förordning om skyddsutrustning och mätinstrument som används ombord på fartyg (825/2001) på fartyg som varit i bruk eller varit färdiga före den 1 januari 2018 eller vars kölsträckning har ägt rum före den 1 juli 2018. Dessutom gäller statsrådets beslut om ordningsregler för skeppsarbete (418/1981), som utfärdats med stöd av den upphävda lagen om skydd i skeppsarbete (345/1967).

Ändringarna i koden anses inte kräva några genomförandeåtgärder.

6.8 Utredning, registrering och rapportering av dödsfall bland sjömän till ILO

6.8.1 Sjöarbetskonventionens bestämmelser om dödsfall bland sjömän

Punkt 5 i standard A4.3 i sjöarbetskonventionen gäller anmälan, statistikföring och utredning av sjömäns olycksfall, skador och sjukdomar i arbetet. År 2022 ändrades punkten genom att det till den fogades ett nytt krav på utredning, registrering och årlig rapportering av dödsorsakerna för sjömän som dött ombord på ett fartyg till ILO för att föras in i ett nytt internationellt register som ska inrättas för detta ändamål. Punkt 5 a i den ändrade standarden har i sin helhet följande lydelse: ”Varje medlemsstat skall se till: a) att alla dödsfall hos sjömän som är anställda, är sysselsatta eller arbetar på fartyg som för statens flagg utreds och registreras noggrant och att de årligen rapporteras till Internationella arbetsbyråns generaldirektör för att offentliggöras i ett globalt register.”

Standarden kompletterar anvisning B4.3.5 (Rapportering och statistikinsamling). Enligt den nya 4 punkten som fogades till den anvisningen bör uppgifterna om de dödsfall som ska rapporteras i enlighet med punkt 5 a i standard A4.3 följa det format och den klassifikation som fastställts av Internationella arbetsbyrån.

Enligt 5 punkten i den anvisningen bör uppgifterna om dödsfall omfatta uppgift om bland annat typ (klass) av dödsfall, fartygstyp och bruttodräktighet, plats för dödsfallet (till sjöss, i hamn, vid ankarplats) samt sjömannens kön, ålder, yrkesställning och avdelning.

6.8.2 Nationella bestämmelser

Lagstiftningen om utredande av dödsorsak har delvis behandlats redan ovan.

Enligt 46 § i lagen om tillsynen över arbetarskyddet och om arbetarskyddssamarbete på arbetsplatsen (44/2006) ska arbetsgivaren utan dröjsmål till polisen och regionförvaltningsverket anmäla ett i lagen om olycksfall i arbetet och om yrkessjukdomar (459/2015) avsett olycksfall i arbetet som har lett till döden eller svår skada. Polisen ska utan dröjsmål verkställa undersökning på olycksplatsen. Arbetsgivaren eller en företrädare för denne ska kallas till undersökningen. Också regionförvaltningsverket samt den som skadats vid olycksfallet i arbetet eller dennes företrädare ska informeras om polisundersökningen. En kopia av undersökningsprotokollet ska ges till försäkringsanstalten och till den som begärt undersökningen samt på begäran till parterna. Om det inte är fråga om ett olycksfall i arbetet eller om det är oklart, iakttas 7 § i lagen om utredande av dödsorsak, varvid det också är fråga om polisundersökning.

Enligt 1 § 2 mom. i lagen om utredande av dödsorsak ska en verksamhetsenhet för hälso- och sjukvård eller läkaren anmäla dödsfall till befolkningsdatasystemet och till Institutet för hälsa och välfärd, och Institutet för hälsa och välfärd vidare till Statistikcentralen. Närmare bestämmelser om hur anmälan ska göras utfärdas genom förordning av statsrådet.

Enligt 3 mom. i den paragrafen föreskrivs det i fråga om skyldigheten för Institutet för hälsa och välfärd att anmäla dödsfall till befolkningsdatasystemet och om anmälan som ska göras om dödfödda genom förordning av statsrådet.

Enligt 4 mom. i samma paragraf är det Statistikcentralens uppgift att förvara handlingar och uppgifter som lämnats till centralen med stöd av lagen i fråga. Handlingarna eller uppgifterna i handlingarna får bevaras varaktigt. Bestämmelser om varaktigt bevarande av handlingar eller uppgifter i handlingar finns i arkivlagen (831/1994).

Enligt 22 § i förordningen om utredande av dödsorsak ska Institutet för hälsa och välfärd månatligen sända dödsattesterna och dödsfallsredogörelserna till Statistikcentralen.

Statistiken över dödsorsaker, som Statistikcentralen sammanställer och publicerar, beskriver dödsorsakerna bland personer bosatta i Finland enligt ålder, kön och andra demografiska faktorer. Uppgifterna samlas in ur befolkningsdatasystemet och dödsattesterna och offentliggörs en gång om året.

Också Olycksfallsförsäkringscentralen publicerar årligen de dödsfall på arbetsplatsen som kommit till centralens kännedom.

6.8.3 Bedömning av nuläget

Punkt 5 a i standard A4.3 i sjöarbetskonventionen lyder ”5. Varje medlemsstat skall se till: a) att alla dödsfall hos sjömän som är anställda, är sysselsatta eller arbetar på fartyg som för statens flagg utreds och registreras noggrant och att de årligen rapporteras till Internationella arbetsbyråns generaldirektör för att offentliggöras i ett globalt register.”.

Enligt den nya 4 punkten i anvisning B4.3.5, som kompletterar standarden, bör uppgifterna om de dödsfall som ska rapporteras i enlighet med standard A4.3 punkt 5 a följa det format och den klassifikation som fastställts av Internationella arbetsbyrån. Uppgifterna om dödsfall bör omfatta uppgift om bland annat typ (klass) av dödsfall, fartygstyp och bruttodräktighet, plats

för dödsfallet (till sjöss, i hamn, vid ankarplats) samt sjömannens kön, ålder, yrkesställning och avdelning.

För varje avliden ska dödsorsaken fastställas i enlighet med den nationella lagstiftningen, antingen i enlighet med det rättsmedicinska eller med det medicinska systemet. Dödsorsaken för en sjöman som dött ombord på ett finskt fartyg utreds i princip i enlighet med finsk lagstiftning när den avlidne förs till Finland. I 46 § i lagen om tillsynen över arbetarskyddet och om arbetarskyddssamarbete på arbetsplatsen föreskrivs det om undersökning av olycksfall i arbetet som har lett till döden.

Enligt 1 § 2 mom. i lagen om utredande av dödsorsak ska en verksamhetsenhet för hälso- och sjukvård eller läkaren anmäla dödsfall till befolkningsdatasystemet och till Institutet för hälsa och välfärd, och Institutet för hälsa och välfärd vidare till Statistikcentralen. Enligt en lagändring 1065/2009 som trädde i kraft vid ingången av 2010 är dessutom Institutet för hälsa och välfärd behörig myndighet inom rättsmedicinen.

Skyldigheten att utreda och registrera dödsfall enligt punkt 5 a i standard A4.3 i sjöarbetskonventionen uppfylls i den nationella lagstiftningen.

Med stöd av den gällande lagstiftningen har Institutet för hälsa och välfärd en central roll när det gäller utredande och registrering av dödsorsak. Också Statistikcentralen har tillgång till registret över dödsattester och dödsfallsutredningar. Registret över dödsattester och dödsfallsutredningar är dock i praktiken bristfälligt till den del dödsfallet har skett utanför Finlands territorialvatten och när dödsorsaken har utretts någon annanstans än i Finland. Ur registret går det inte heller att identifiera sjöanställdas dödsfall. Olycksfallsförsäkringscentralen registrerar dödsfall till följd av arbetsolyckor som ersätts i enlighet med lagen om olycksfall i arbetet och om yrkessjukdomar.

Olycksfallsförsäkringscentralen publicerar dessutom årligen uppgifter om de dödsfall på arbetsplatsen som kommit till centralens kännedom och för ett register över sådana dödsfall i arbetet som ersätts från försäkringen för olycksfall i arbetet och yrkessjukdom. Ur Olycksfallsförsäkringscentralens register kan man specificera sådana dödsfall i arbetet som inträffat i arbete till sjöss och som ersätts från försäkringen för olycksfall i arbetet och yrkessjukdom.

För rapporteringen håller ILO på att utarbeta de klassifikationer för typ av dödsfall som avses i den nya 4 punkten i anvisningen B4.3.5, som kompletterar standarden i sjöarbetskonventionen. Avsikten är att rapportera sjöarbetares dödsfall som inträffat under en resa. Rapporteringsskyldigheten förutsätter inte att den exakta medicinska dödsorsaken rapporteras till ILO, utan uppgifterna rapporteras på allmän nivå och anonymiserat.

För att myndigheterna ska få samlad information om alla sjöarbetares dödsfall som inträffat under resor, bör det i lagen om sjöarbetsavtal föreskrivas om arbetsgivarens skyldighet att anmäla dödsfall till myndigheten. Arbetsgivarens anmälningsskyldighet gäller alla dödsfall bland arbetstagare under resan. Arbetsgivaren har redan med stöd av gällande lagstiftning skyldighet att anmäla dödsfall i arbetet till arbetarskyddsmyndigheten. Arbetarskyddsmyndigheten får redan nu kännedom om dödsfall till följd av olycksfall i arbetet, som sannolikt täcker merparten av dödsfallen i arbete till sjöss. Det är således ändamålsenligt att arbetsgivaren ska anmäla dödsfall till arbetarskyddsmyndigheten. Arbets- och näringsministeriet ska av arbetarskyddsmyndigheten begära uppgifterna om dödsfall bland sjömän för att rapportera dem till ILO:s generaldirektör.

Dödsfall sker mycket sällan i arbete till sjöss. Enligt de uppgifter som Olycksfallsförsäkringscentralen samlat in har det åren 2021–2023 inte inträffat ett enda dödsfall på arbetsplatsen på finska fartyg. Det enda dödsfallet i anslutning till arbete till sjöss inträffade 2023 när en sjöman i en hamn föll till marken från däck till ett utländskt fartyg. Dessutom dog en hamnarbetare 2022 i ett olycksfall i arbetet i samband med lyftning av last.⁷ Rapporteringsskyldigheten gäller inte dödsfall på utländska fartyg. Enligt Olycksfallsförsäkringscentralens registeruppgifter inträffade 2003–2020 i arbete till sjöss sammanlagt sju dödsfall som ersätts från försäkringen för olycksfall i arbetet och yrkessjukdom.

6.9 Ändringar av bilagorna till sjöarbetskonventionen i fråga om registrerade fartygsägare

År 2022 antogs även ändringar i bilagorna A2–I och A4–I till sjöarbetskonventionen. Bilagorna gäller de uppgifter som enligt standarderna A2.5.2 och A4.2 ska ingå i de intyg över ekonomisk säkerhet som anges i standarderna i fråga.

Enligt de överenskomna ändringarna i bilagorna ska intygen i fråga innehålla redarens namn, *eller den registrerade ägarens namn om denne är en annan än redaren*. Bakgrunden till ändringen är att hamnstatsinspektörerna i vissa medlemsstater kräver att den aktör som anges i intyget om ekonomisk säkerhet ska vara den redare som anges i sjöarbetscertifikatet, även om den registrerade fartygsägare som ställt säkerheten kan vara en annan aktör än den redare som avses i sjöarbetskonventionen. Genom ändringen korrigeras detta missförhållande och tillåts det att den registrerade fartygsägaren, om denne är en annan än redaren, i stället för redaren nämns i intyget om säkerhet.

De ändrade bilagorna A2–I och A4–I till sjöarbetskonventionen hänför sig till standarderna A2.5.2 och A4.2 i koden i sjöarbetskonventionen och de handlingar om ekonomisk säkerhet som föreskrivs i dem. Bestämmelser om tecknande av sådana försäkringar har genomförts genom 13 kap. 13 a, 17 och 17 a § i lagen om sjöarbetsavtal.

Skyldigheten enligt 13 kap. 13 a § i lagen om sjöarbetsavtal att teckna försäkring eller ställa en annan ekonomisk säkerhet gäller enligt sin ordalydelse ”arbetsgivaren”.

Bestämmelsen i 13 kap. 17 § i lagen om sjöarbetsavtal gäller skyldigheten för ett ”rederi” att teckna en försäkring eller ställa någon annan motsvarande ekonomisk säkerhet för att säkerställa betalningen av arbetstagarnas hemresa, sjukvård och begravning, även om arbetstagarna står i anställningsförhållande till någon annan arbetsgivare än rederiet.

I bestämmelsen i 13 kap. 17 a § i lagen om sjöarbetsavtal förpliktas redaren att teckna en försäkring eller ställa någon annan ekonomisk säkerhet för att säkerställa betalningen av hemresekostnader och kostnader för vård också för dem som arbetar på fartyget utan arbetsavtal.

Skyldigheten att ersätta kostnader enligt standarderna A2.5.2 (Fall med strandsättande) och A4.2 i sjöarbetskonventionen gäller rederiet. I lagen om sjöarbetsavtal finns inga bestämmelser om innehållet i bilagorna, men i 13 kap. 15 § 2 mom. i lagen om sjöarbetsavtal hänvisas det till bilagorna till koden. Ett intyg i enlighet med tilläggen A2–I och A4–I till sjöarbetskonventionen om försäkring eller annan ekonomisk säkerhet enligt 13 kap. 13 a §, 17 § 2 mom. och 17 a § 2

⁷ Dödsfall på arbetsplatsen som Olycksfallsförsäkringscentralen fått kännedom om (på finska): <https://www.tyotapaturmatieto.fi/ty%C3%B6turvallisuus/tietoon-tulleet-ty%C3%B6paikkakuolemat>.

mom. ska hållas framlagda för de anställda ombord på fartyg. Ändringen av bilagorna till koden förutsätter ingen ändring av den nationella lagstiftningen.

Transport- och kommunikationsverket beviljar finska fartyg sjöarbetscertifikat. Den egentliga processen för beviljande påverkas inte av ändringen. Ändringen har en förtydligande inverkan, eftersom det inom rederiverksamheten är vanligt att fartygsägaren och fartygsoperatören är olika företag. Transport- och kommunikationsverket övervakar utländska fartyg vid hamnstatskontroller och i samband med dessa kontroller kontrolleras fartygens sjöarbetscertifikat. Hamnstatskontrollerna har inte visat på några problem när det gäller handlingarna om ekonomisk säkerhet. Ändringen har inga praktiska konsekvenser med tanke på hamnstatskontrollerna.

7 Specialmotivering till lagförslagen

7.1 Lagen om ändringar av koden i konventionen om arbete till sjöss

Syftet med propositionen är att Finlands lagstiftning ska överensstämma med de ändringar som gjordes i koden i ILO:s sjöarbetskonvention 2022 och att Finland ska kunna meddela ILO att ändringarna träder i kraft för Finlands del när de träder i kraft internationellt.

Det föreslås att de ändringar som gjorts i koden i konventionen godkänns och att de bestämmelser i dem som hör till området för lagstiftningen sätts i kraft genom en lag. Den föreslagna lagen innehåller tre paragrafer. Lagens 1 § innehåller en bestämmelse om att de bestämmelser som hör till området för lagstiftningen i de ändringar som gjordes 2022 i konventionen om arbete till sjöss från 2006 ska gälla som lag sådana som Finland har förbundit sig till dem. Enligt 2 § i den föreslagna lagen utfärdas bestämmelser om sättande i kraft av de bestämmelser i ändringarna som inte hör till området för lagstiftningen genom förordning av statsrådet. Enligt 3 § i den föreslagna lagen ska ändringarna av koden i konventionen träda i kraft vid en tidpunkt som föreskrivs genom förordning av statsrådet.

7.2 Lagen om offentlig arbetskrafts- och företagsservice

12 kap. Genomförande av offentlig arbetskrafts- och företagsservice och tillhörande samarbete

4 a §. *Privat arbetskraftsservice inom sjöfartsbranschen.* Till 12 kap. fogas enligt förslaget en ny 4 a § om skyldigheter som gäller privat arbetskraftsservice inom sjöfartsbranschen. Genom den föreslagna paragrafen genomförs bestämmelserna i punkt 5 i standard A1.4 i koden i sjöarbetskonventionen. Med privat arbetskraftsservice inom sjöfartsbranschen avses sådan privat arbetskraftsservice enligt 12 kap. 4 § 1 mom. vars verksamhet huvudsakligen är inriktad på arbetsförmedling för sjömän eller uthyrning av arbetskraft till finländska eller utländska fartyg.

Avsikten är att säkerställa att anställningsförhållandet för personer som anställts för arbete till sjöss via privat arbetsförmedling följer den lagstiftning som tillämpas på arbetsavtalet, att de är medvetna om sina rättigheter och skyldigheter enligt arbetsavtalet och är behöriga för uppgiften.

Enligt 1 mom. 1–3 punkten i den föreslagna paragrafen ska en aktör som tillhandahåller privat arbetskraftsservice informera sina enskilda kunder om deras rättigheter och skyldigheter enligt arbetsavtalet. En aktör som tillhandahåller privat arbetskraftsservice ska säkerställa att villkoren i den enskilda kundens arbetsavtal överensstämmer med den lagstiftning och det kollektivavtal som tillämpas på arbetsavtalet och att den enskilda kunden har den behörighet som krävs för

arbete till sjöss och de behörighetsbrev som behövs. Den enskilda kunden ska ges arbetsavtalet för påseende innan det undertecknas och en kopia av det undertecknade arbetsavtalet. Avsikten är att den aktör som tillhandahåller privat arbetskraftsservice tillsammans med den enskilda kunden går igenom rättigheterna och skyldigheterna enligt arbetsavtalet innan avtalet undertecknas och kontrollerar att villkoren i arbetsavtalet överensstämmer med den lagstiftning och det kollektivavtal som tillämpas på arbetsavtalet.

En aktör som tillhandahåller privat arbetskraftsservice ska enligt den föreslagna 2 punkten säkerställa att den enskilda kunden har den behörighet som krävs för arbete till sjöss och de behörighetsbrev som behövs. På finska fartyg ansvarar redaren för fartygsbemanningens behörighet. Enligt 4 § i statsrådets förordning om fartygs bemanning och fartygspersonalens behörighet ska redaren försäkra sig om att en sjöman har den behörighet som krävs för en befattning innan sjömannen tar emot befattningen på fartyget. En aktör som tillhandahåller privata arbetskraftsservice ska på motsvarande sätt kontrollera att en enskild kund som anställs för arbete till sjöss har den behörighet som bestäms enligt den lag som tillämpas på arbetsavtalet och de behörighetsbrev som behövs innan arbetet inleds.

Om det är fråga om hyrt arbete och lagen om sjöarbetsavtal tillämpas på arbetstagarens arbetsavtal, kan skyldigheterna enligt 1–3 punkten i det föreslagna 3 mom. anses uppfyllas genom att arbetsgivarskyldigheterna enligt 1 kap. 3 och 3 a § i lagen om sjöarbetsavtal iakttas.

Om den enskilda kunden inte står i anställningsförhållande till den aktör som tillhandahåller privat arbetskraftsservice, ska den aktör som tillhandahåller privat arbetskraftsservice säkerställa att arbetsgivaren iakttar de ovannämnda skyldigheterna enligt lagen om sjöarbetsavtal eller de motsvarande skyldigheterna enligt 2 och 3 punkten i det föreslagna 3 mom., vilka bestäms enligt den lag som tillämpas på arbetsavtalet. Skyldigheten fullgörs genom att man innan den enskilda kunden undertecknar arbetsavtalet kontrollerar villkoren enligt avtalet. Genom ett avtal mellan den privata arbetskraftsservicen och arbetsgivarföretaget kan det krävas att arbetsgivaren förbinder sig att iakttä skyldigheterna i fråga.

På privat arbetskraftsservice inom sjöfartsbranschen tillämpas också 12 kap. 5 §, som gäller förbud mot att ta ut avgifter för arbetsförmedling.

Enligt det föreslagna 2 mom. ska sådan försummelse av skyldigheterna som en aktör som tillhandahåller privat arbetskraftsservice inom sjöfartsbranschen gjort sig skyldig till och som kommit till arbets- och näringsministeriets kännedom vid behov behandlas i delegationen för sjömansärenden. Genom förslaget genomförs bestämmelsen i punkt 7 i standard A1.4 i koden i sjöarbetskonventionen, enligt vilken den behöriga myndigheten ska se till att klagomål som gäller arbetsförmedlingsservice för sjömän utreds och behandlas i lämpliga organ och förfaranden. Vid behov kan representanter för redare och sjömän medverka i behandlingen. Arbets- och näringsministeriet svarar i enlighet med 12 kap. 4 § 3 mom. i lagen om offentlig arbetskrafts- och företagsservice för uppföljningen av privat arbetskraftsservice. Syftet är att informera de organisationer som företräder löntagarna och rederierna inom sjöfartsbranschen om sådana försummelse av skyldigheter som gäller privat arbetskraftsservice inom sjöfartsbranschen som kommit till arbets- och näringsministeriets kännedom.

4 b §. *Tryggande av enskilda kunders ekonomiska ställning i arbete till sjöss.* Paragrafen är ny och innehåller bestämmelser om tryggande av enskilda kunders ekonomiska ställning i arbete till sjöss. Genom den föreslagna paragrafen genomförs punkt 5 (iv) och 5 (vi) i standard A1.4 i koden i sjöarbetskonventionen.

Enligt 1 mom. ska en aktör som tillhandahåller privat arbetskraftsservice säkerställa att en enskild kund som arbetar ombord på ett finskt eller ett utländskt fartyg har rätt att få ersättning för fordringar som grundar sig på ett arbetsavtalsförhållande genom arbetsgivarens försäkring eller något annat motsvarande system i enlighet med den lag som tillämpas på arbetsavtalet. I fråga om finska fartyg fullgörs skyldigheten genom att sjöarbetscertifikat och intyg enligt tilläggen A2–I och A4–I till sjöarbetskonventionen över försäkring eller annan ekonomisk säkerhet enligt 13 kap. 13 a §, 17 § 2 mom. och 17 a § 2 mom. kontrolleras. Om arbete utförs ombord på ett utländskt fartyg, ska man kontrollera motsvarande intyg i enlighet med sjöarbetskonventionen eller arbetstagarens övriga rättigheter enligt den lag som tillämpas på arbetsavtalet, till exempel rätt till ersättning för kostnader för hemresa. Syftet är att en aktör som tillhandahåller privat arbetskraftsservice till exempel genom att kontrollera försäkringens giltighet i enlighet med punkt 5 (iv) i standard A1.4 i sjöarbetskonventionen säkerställer att rederiet i möjligaste mån ser till att sjömän inte blir strandsatta i en främmande hamn.

Genom 2 mom. genomförs den informationsskyldighet som ingår i punkt 5 (vi) i standard A1.4 i koden i sjöarbetskonventionen. En enskild kund ska innan arbetsavtalet undertecknas informeras om hur ersättning kan sökas genom det system som avses i 1 mom. Om lagen om sjöarbetsavtal tillämpas på ett arbetsavtal, förutsätter fullgörandet av skyldigheten att den enskilda kunden får information om hur ersättning för ekonomisk skada som orsakats av åsidosättande av skyldigheterna enligt arbetsavtalet kan fås genom en försäkring enligt 13 kap. 13 eller 17 § i lagen om sjöarbetsavtal, på basis av arbetsgivarens skadeståndsansvar enligt 12 kap. i den lagen eller genom lönegarantisystemet för sjömän.

Syftet med förslaget är inte att ändra de arbetsgivarskyldigheter i fråga om hyrd arbetskraft som anges i 13 kap. 13 a § i lagen om sjöarbetsavtal. Bestämmelser om dessa föreslås i 4 mom. I fråga om hyrd arbetskraft på ett finskt fartyg ansvarar det personaluthyrningsföretag som är arbetsgivare för att teckna en försäkring eller ställa ekonomisk säkerhet enligt 13 kap. 13 a § i lagen om sjöarbetsavtal för sådana situationer som avses i regel 2.5 och 4.2 i koden i sjöarbetskonventionen, det vill säga för arbetstagarens hemresa eller för situationer där arbetstagaren insjuknar eller skadas.

7.3 Lagen om ordnande av arbetskraftsservice

49 §. *Att vägra ta emot en platsanmälan och att ta bort en anmälan.* I paragrafen görs en teknisk korrigerings genom att författningsnumret för lagen om sjöarbetsavtal fogas till 2 mom. 3 punkten.

143 a §. *Privat arbetskraftsservice inom sjöfartsbranschen.* I lagen föreslås en ny 143 a § där det föreskrivs om skyldigheterna för aktörer som tillhandahåller privat arbetskraftsservice inom sjöfartsbranschen. Skyldigheterna motsvarar till sitt innehåll den föreslagna 4 a § i 12 kap. i lagen om offentlig arbetskrafts- och företagsservice. På privat arbetskraftsservice inom sjöfartsbranschen tillämpas också 144 §, som gäller förbud att ta ut avgift för privat arbetsförmedling.

143 b §. *Tryggande av enskilda kunders ekonomiska ställning i arbete till sjöss.* Till lagen fogas en ny 143 b § om tryggande av enskilda kunders ekonomiska ställning i arbete till sjöss. Skyldigheterna motsvarar till sitt innehåll den föreslagna 4 b § i 12 kap. i lagen om offentlig arbetskrafts- och företagsservice.

7.4 Lagen om sjöarbetsavtal

3 kap. Fria hemresor

1 §. *Fria hemresor medan anställningsförhållandet varar.* Det föreslås att terminologin i paragrafens 1 mom. 1 punkten preciseras med anledning av den familjeledighetsreform som trädde i kraft den 1 augusti 2023. Till punkten fogas en hänvisning till graviditets- och särskild graviditetsledighet och hänvisningen till faderskapsledighet stryks. Det är inte fråga om en innehållsmässig ändring.

13 kap. Särskilda bestämmelser

12 §. *Arbetstagares död.* Det föreslås att 1 mom. ändras så att om en arbetstagare har dött under resa ska utöver närmaste anhöriga även arbetarskyddsmyndigheten underrättas utan dröjsmål. Enligt förslaget ska arbetarskyddsmyndigheten ansvara för registreringen av sjömäns dödsfall så att dödsfallen kan rapporteras till ILO:s generaldirektör på det sätt som förutsatts i punkt 5 i standard A4.3 i koden i sjöarbetskonventionen. Arbets- och näringsministeriet svarar för rapporteringen av dödsfall till ILO utifrån uppgifter från arbetarskyddsmyndigheten.

Arbetsgivarens rapporteringsskyldighet gäller alla dödsfall bland arbetstagare som har inträffat under resa på det sätt som avses i förarbetena till lagen (RP 174/2010 rd).

Enligt ordalydelsen i den gällande lagen ska arbetsgivaren underrätta de närmaste anhöriga om en arbetstagare dör ”under omständigheter som hänför sig till arbetet”. Det föreslås att paragrafens ordalydelse preciseras så att den motsvarar innehållet i arbetsgivarens anmälningsskyldighet. Anmälningsskyldigheten ska gälla arbetstagares dödsfall under resa oberoende av orsaken till dödsfallet. Det är fråga om en ändring av teknisk natur, det vill säga arbetsgivarens skyldighet att anmäla dödsfall till arbetstagarens närmaste anhöriga ändras inte i förhållande till nuläget. Anmälningsskyldigheten gäller inte situationer där arbetstagaren dör under en ledig period, semester, familjeledighet eller permittering eller under någon annan motsvarande frånvaro från fartyget.

Arbetarskyddsmyndigheten ska ges uppgifter om de omständigheter som lett till dödsfallet, om arbetsgivaren känner till dem, och i den mån det är möjligt andra uppgifter om dödsfallet som arbetarskyddsmyndigheten begär. Arbetsgivaren ska uppge hur denne har fått kännedom om dödsfallet och vilka iakttagelser som eventuellt har gjorts när den avlidne påträffades. De uppgifter som ska lämnas kan till exempel vara sådana uppgifter som avses i punkt 4 i anvisning B4.3.5, som kompletterar standard A4.3 i sjöarbetskonventionen.

Om en arbetstagares död har orsakats av ett olycksfall i arbetet ska arbetsgivarens dessutom iaktta skyldigheterna enligt 46 § i lagen om tillsynen över arbetarskyddet och om arbetarskyddssamarbete på arbetsplatsen.

8 Ikraftträdande

I enlighet med artikel XV i sjöarbetskonventionen träder ändringarna av koden i kraft internationellt den 23 december 2024. Enligt artikel XV punkt 8 i konventionen träder en godkänd ändring av koden dock inte i kraft automatiskt i en stat, som innan den föreskrivna tidsfristen löpt ut har anmält till generaldirektören att den ska vara bunden av ändringen endast efter en senare uttrycklig anmälan att den godkännt denna.

Eftersom ändringarna av koden i Finland hör till området för lagstiftningen, har Finland den 3 mars 2023 meddelat ILO:s generaldirektör att ändringarna för Finlands del träder i kraft först när Finland har gjort en uttrycklig anmälan till generaldirektören om att landet har godkänt ändringarna. Ändringarna av lagstiftningen sätts i kraft i Finland samtidigt som ändringarna av

koden träder i kraft internationellt. Finland avser meddela ILO:s generaldirektör att ändringarna har godkänts senast sex månader innan de träder i kraft.

Den lag som gäller sättande i kraft av ändringarna föreslås träda i kraft vid en tidpunkt som föreskrivs genom förordning av statsrådet.

Avsikten är att den nämnda lagen och de ändringar som föreslås i lagen om sjöarbetsavtal och lagen om offentlig arbetskrafts- och företagsservice och som grundar sig på ändringarna av koden i sjöarbetskonventionen ska träda i kraft samtidigt som ändringarna av koden i konventionen träder i kraft internationellt. Lagen om offentlig arbetskrafts- och företagsservice har upphävts genom lagen om ordnande av arbetskraftsservice, som träder i kraft den 1 januari 2025. Lagen om ändring av lagen om ordnande av arbetskraftsservice avses träda i kraft den 1 januari 2025. Ändringen av teknisk natur av lagen om sjöarbetsavtal avses träda i kraft den 1 juli 2024.

9 Bifall av Ålands lagting

Enligt 59 § 1 mom. i självstyrelselagen för Åland (1144/1991) om ett fördrag eller någon annan internationell förpliktelse som Finland ingår eller förbinder sig till innehåller en bestämmelse i en fråga som enligt denna lag faller inom landskapets behörighet, träder bestämmelsen i kraft i landskapet endast om lagtinget ger sitt bifall till den författning genom vilken bestämmelsen sätts i kraft. Enligt 18 § 12 punkten i självstyrelselagen för Åland har landskapet lagstiftningsbehörighet i fråga om hälso- och sjukvård, med de undantag som anges i 27 § 24, 29 och 30 punkten, eldbegängelse och enligt 23 punkten i fråga om främjande av sysselsättningen.

Utkastet till proposition har sänts på remiss till Ålands landskapsregering. Enligt utlåtandet från Ålands landskapsregering innehåller de juridiskt bindande standarderna A1.4 (Rekrytering och arbetsförmedling) och A4.1 (Sjukvård ombord och i land) i koden i sjöarbetskonventionen bestämmelser som hör till landskapets lagstiftningsbehörighet. Ålands lagtings bifall ska således inhämtas för den författning genom vilken ändringarna av koden sätts i kraft.

10 Behovet av riksdagens samtycke samt behandlingsordning

10.1 Behovet av riksdagens samtycke

Enligt 94 § 1 mom. i grundlagen krävs riksdagens godkännande bland annat för fördrag och andra internationella förpliktelser som innehåller sådana bestämmelser som hör till området för lagstiftningen. Enligt grundlagsutskottets tolkningspraxis täcker riksdagens grundlagsenliga befogenhet att godkänna internationella förpliktelser alla bestämmelser om internationella förpliktelser som i materiellt hänseende hör till området för lagstiftningen.

Enligt grundlagsutskottet ska en bestämmelse i en internationell överenskommelse anses höra till området för lagstiftningen, om den gäller utövande eller inskränkning av någon grundläggande fri- eller rättighet som är skyddad i grundlagen, om den i övrigt gäller grunderna för individens rättigheter eller skyldigheter, om den sak som bestämmelsen gäller är sådan att den enligt grundlagen ska föreskrivas i lag om den eller om det finns lagbestämmelser om den sak som bestämmelsen gäller eller om det enligt rådande uppfattning i Finland ska lagstiftas om saken. Enligt dessa kriterier hör en bestämmelse i en internationell förpliktelse till området för lagstiftningen oavsett om bestämmelsen strider mot eller stämmer överens med en lagbestämmelse i Finland (GrUU 11/2000 rd, GrUU 12/2000 rd och GrUU 45/2000 rd).

De ändringar som gjordes 2022 i den juridiskt bindande delen av koden (standard A.1.4, A.2.5.1, A3.1, A3.2, A4.1 och A4.3) i sjöarbetskonventionen hör till området för lagstiftningen.

Bestämmelserna om arbetsförmedling i regel 1.4 i koden i sjöarbetskonventionen har i Finland delvis genomförts genom bestämmelserna i 12 kap. 4 och 5 § i lagen om offentlig arbetskrafts- och företagsservice. Till 12 kap. i lagen om offentlig arbetskrafts- och företagsservice fogas nya 4 a och 4 b § och till lagen om ordnande av arbetskraftsservice fogas nya 143 a och 143 b §, i vilka det föreskrivs om skyldigheterna för aktörer som tillhandahåller privat arbetskraftsservice inom sjöfartsbranschen och om tryggnad av den ekonomiska ställningen för enskilda kunder som förmedlas för arbete till sjöss.

Bestämmelserna om hemresa i regel 2.5 i koden i sjöarbetskonventionen har i Finland genomförts genom bestämmelserna i 3 kap. 2 § i lagen om sjöarbetsavtal. Bestämmelserna om bostad och rekreativsmöjligheter i regel 3.1 har genomförts genom bestämmelserna i 13 § i lagen om fartygspersonalens arbets- och boendemiljö samt mathållningen ombord på fartyg. Bestämmelserna om mat och förplägnad i regel 3.2 har genomförts genom bestämmelserna i 14 och 17 § i lagen om fartygspersonalens arbets- och boendemiljö samt mathållningen ombord på fartyg. Bestämmelserna om omedelbar sjukvård i hamn i regel 4.1, som gäller sjukvård ombord och i land, i koden i sjöarbetskonventionen motsvarar 50 § i hälso- och sjukvårdslagen. Bestämmelserna om skydd av hälsa och säkerhet och förebyggande av olyckor i regel 4.3 i koden i sjöarbetskonventionen har i Finland genomförts genom bestämmelserna i 15 § i arbetarskyddslagen.

Enligt utlåtandet från Ålands landskapsregering innehåller de juridiskt bindande standarderna A1.4 (Rekrytering och arbetsförmedling) och A4.1 (Sjukvård ombord och i land) i koden i sjöarbetskonventionen bestämmelser som hör till landskapets lagstiftningsbehörighet.

10.2 Behandlingsordning

Eftersom ändringarna av koden i sjöarbetskonventionen inte innehåller bestämmelser som gäller grundlagen på det sätt som avses i 94 § 2 mom. eller 95 § 2 mom. i grundlagen, kan konventionen enligt regeringens uppfattning godkännas med enkel majoritet och förslaget till lag om sättande i kraft av konventionen godkännas i vanlig lagstiftningsordning.

Kläm 1

Med stöd av vad som anförts ovan och i enlighet med 94 § i grundlagen föreslås det att riksdagen godkänner de ändringar som gjordes 2022 i koden i konventionen om arbete till sjöss från 2006.

Kläm 2

Med stöd av vad som anförts ovan och eftersom konventionen innehåller bestämmelser som hör till området för lagstiftningen, föreläggs riksdagen samtidigt följande lagförslag:

1.

Lag

om ändring av koden i konventionen om arbete till sjöss

I enlighet med riksdagens beslut föreskrivs:

1 §

De bestämmelser som hör till området för lagstiftningen i de år 2022 antagna ändringarna av koden i konventionen om arbete till sjöss från 2006 ska gälla som lag sådana Finland har förbundit sig till dem.

2 §

Bestämmelser om sättande i kraft av de bestämmelser i ändringarna som inte hör till området för lagstiftningen utfärdas genom förordning av statsrådet.

3 §

Bestämmelser om ikraftträdandet av denna lag utfärdas genom förordning av statsrådet.

2.

Lag

om ändring av 12 kap. i lagen om offentlig arbetskrafts- och företagsservice

I enlighet med riksdagens beslut
fogas till 12 kap. i lagen om offentlig arbetskrafts- och företagsservice (916/2012) nya 4 a och 4 b § som följer:

12 kap.

Genomförande av offentlig arbetskrafts- och företagsservice och tillhörande samarbete

4 a §

Privat arbetskraftsservice inom sjöfartsbranschen

Utöver vad som föreskrivs i 4 § ska aktörer som tillhandahåller privat arbetskraftsservice inom sjöfartsbranschen

- 1) informera sina enskilda kunder om deras rättigheter och skyldigheter enligt arbetsavtalet,
- 2) säkerställa att villkoren i den enskilda kundens arbetsavtal överensstämmer med den lagstiftning och det kollektivavtal som tillämpas på arbetsavtalet och att den enskilda kunden har den behörighet som krävs för arbete till sjöss och de behörighetsbrev som behövs, samt
- 3) ge den enskilda kunden arbetsavtalet för påseende innan det undertecknas och en kopia av det undertecknade arbetsavtalet.

Sådana försummelse av skyldigheterna som en aktör som tillhandahåller privat arbetskraftsservice inom sjöfartsbranschen gjort sig skyldig till och som kommit till arbets- och näringsministeriets kännedom behandlas vid behov i delegationen för sjömansärenden.

4 b §

Tryggande av enskilda kunders ekonomiska ställning i arbete till sjöss

En aktör som tillhandahåller privat arbetskraftsservice ska säkerställa att en enskild kund som arbetar ombord på ett finskt eller ett utländskt fartyg har rätt att få ersättning för fordringar som grundar sig på ett arbetsavtalsförhållande genom arbetsgivarens försäkring eller något annat motsvarande system i enlighet med den lag som tillämpas på arbetsavtalet.

En enskild kund ska innan arbetsavtalet undertecknas informeras om hur ersättning söks genom det system som avses i 1 mom.

Vad som föreskrivs i denna paragraf begränsar inte sådana skyldigheter enligt 13 kap. 13 a § i lagen om sjöarbetsavtal som arbetsgivaren har i fråga om hyrd arbetskraft på finska fartyg.

Bestämmelser om ikraftträdandet av denna lag utfärdas genom förordning av statsrådet.

3.

Lag

om ändring av lagen om ordnande av arbetskraftsservice

I enlighet med riksdagens beslut
ändras i lagen om ordnande av arbetskraftsservice (380/2023) 49 § 2 mom. 3 punkten samt
fogas till lagen nya 143 a och 143 b § som följer:

49 §

Att vägra ta emot en platsanmälan och att ta bort en anmälan

Arbetskraftsmyndigheten kan vägra ta emot en platsanmälan som gäller en ledig plats och kan ta bort en anmälan från serviceplattformen om det utifrån anmälan är uppenbart eller utifrån arbetsgivarens tidigare handlande eller i övrigt finns grundad anledning att misstänka att

3) arbetsgivaren väsentligt försummar sina skyldigheter enligt 2 kap. i arbetsavtalslagen eller 2 och 3 kap. i lagen om sjöarbetsavtal (756/2011) eller sin skyldighet att betala skatter och lagstadgade avgifter,

143 a §

Privat arbetskraftsservice inom sjöfartsbranschen

Utöver vad som föreskrivs i 143 § ska aktörer som tillhandahåller privat arbetskraftsservice inom sjöfartsbranschen

- 1) informera sina enskilda kunder om deras rättigheter och skyldigheter enligt arbetsavtalet,
- 2) säkerställa att villkoren i den enskilda kundens arbetsavtal överensstämmer med den lagstiftning och det kollektivavtal som tillämpas på arbetsavtalet och att den enskilda kunden har den behörighet som krävs för arbete till sjöss och de behörighetsbrev som behövs, samt
- 3) ge den enskilda kunden arbetsavtalet för påseende innan det undertecknas och en kopia av det undertecknade arbetsavtalet.

Sådana försummelse av skyldigheterna för en aktör som tillhandahåller privat arbetskraftsservice inom sjöfartsbranschen som kommit till arbets- och näringsministeriets kännedom behandlas vid behov i delegationen för sjömansärenden.

143 b §

Tryggande av enskilda kunders ekonomiska ställning i arbete till sjöss

En aktör som tillhandahåller privat arbetskraftsservice ska säkerställa att en enskild kund som arbetar ombord på ett finskt eller ett utländskt fartyg har rätt att få ersättning för fordringar som grundar sig på ett arbetsavtalsförhållande genom arbetsgivarens försäkring eller något annat motsvarande system i enlighet med den lag som tillämpas på arbetsavtalet.

En enskild kund ska innan arbetsavtalet undertecknas informeras om hur ersättning söks genom det system som avses i 1 mom.

Vad som föreskrivs i denna paragraf begränsar inte sådana skyldigheter enligt 13 kap. 13 a § i lagen om sjöarbetsavtal som arbetsgivaren har i fråga om hyrd arbetskraft på finska fartyg.

Denna lag träder i kraft den 20 . _____

4.

Lag

om ändring av 3 kap. 1 § och 13 kap. 12 § i lagen om sjöarbetsavtal

I enlighet med riksdagens beslut
ändras i lagen om sjöarbetsavtal (756/2011) 3 kap. 1 § 1 mom. 1 punkten och 13 kap. 12 § 1 mom. som följer:

3 kap.

Fria hemresor

1 §

Fria hemresor medan anställningsförhållandet varar

Arbetsgivaren ska betala arbetstagarens resa till hemorten inklusive uppehålle, när
1) det är fråga om en hemresa som görs då graviditets-, särskild graviditets-, föräldra- eller vårdledighet börjar,

13 kap.

Särskilda bestämmelser

12 §

Arbetstagares död

Om en arbetstagare dör under resa, ska arbetsgivaren utan dröjsmål underrätta arbetstagarens närmaste anhöriga och arbetarskyddsmyndigheten om att arbetstagaren dött. Arbetarskyddsmyndigheten ska ges uppgifter om de omständigheter som lett till dödsfallet, om arbetsgivaren känner till dem, och i den mån det är möjligt andra uppgifter om dödsfallet som arbetarskyddsmyndigheten begär.

Denna lag träder i kraft den 20 . Bestämmelser om ikraftträdandet av 13 kap. 12 § 1 mom. utfärdas dock genom förordning av statsrådet.

Helsingfors den 7 mars 2024

Statsminister

Petteri Orpo

Arbetsminister Arto Satonen

Fördragstext

2022 ÅRS ÄNDRINGAR AV
KONVENTIONEN OM ARBETE TILL
SJÖSS FRÅN 2006 I DESS ÄNDRADE
LYDELSE (MLC, 2006)

TEXTE DES AMENDEMENTS DE 2022 À
LA CONVENTION DU TRAVAIL
MARITIME, 2006, TELLE QU'AMENDÉE
(MLC, 2006)

Ändring av koden avseende regel 1.4 –
Rekrytering och arbetsförmedling

Amendement au code concernant la règle 1.4
– Recrutement et placement

*Standard A1.4 – Rekrytering och
arbetsförmedling*

Norme A1.4 – Recrutement et placement

Punkt 5 c (vi) ersätts med följande:

(vi) inrättar ett system för skydd, genom försäkring eller på annat likvärdigt sätt, så att sjöpersonal kompenseras för ekonomiska förluster den kan drabbas av om en rekryterings- eller arbetsförmedlingstjänst eller redare inte uppfyller sina skyldigheter enligt sjömännens anställningsavtal samt säkerställer att sjömän före eller under anställningsförfarandet får information om sina rättigheter enligt detta system.

Remplacer l'alinéa c) vi) du paragraphe 5 par ce qui suit:

vi) mettent en place un système de protection, sous la forme d'une assurance ou d'une mesure équivalente appropriée, pour indemniser les gens de mer ayant subi des pertes pécuniaires du fait que le service de recrutement et de placement ou l'armateur en vertu du contrat d'engagement maritime n'a pas rempli ses obligations à leur égard et s'assurent que les gens de mer sont informés, avant ou au moment de leur engagement, de leurs droits prévus dans le cadre dudit système.

Ändring av koden avseende regel 2.5 –
Hemresa

Amendement au code concernant la règle 2.5
– Rapatriement

Standard A2.5.1 – Hemresa

Norme A2.5.1 – Rapatriement

En ny punkt 9 införs och den följande punkten omnumreras:

9. Medlemsstaterna skall underlätta en snabb hemresa för sjömän, även när de anses vara strandsatta i enlighet med punkt 2 i standard A2.5.2. Hamnstater, flaggstater och stater som rekryterar och förmedlar personal skall samarbeta för att säkerställa att sjömän som rekryterats till fartyg för att ersätta sjömän som blivit strandsatta inom dessa staters territorier eller till fartyg som för dessa staters flagg får sina rättigheter enligt denna konvention tillgodosedda.

Insérer un nouveau paragraphe 9 et renuméroter le paragraphe suivant:

9. Les Membres doivent faciliter le prompt rapatriement des gens de mer, y compris lorsqu'ils sont considérés comme ayant été abandonnés au sens du paragraphe 2 de la norme A2.5.2. Les Etats du port, les Etats du pavillon et les Etats fournisseurs de main-d'œuvre coopèrent pour garantir que les gens de mer engagés à bord d'un navire pour remplacer ceux qui ont été abandonnés sur leur territoire, ou sur un navire battant leur pavillon, bénéficieront des droits et des prestations prévus par la présente convention.

Ändringar av koden avseende reglerna 3.1
och 4.4 – Bostad och

rekreationsmöjligheter/Tillgång
landbaserade välfärdsinrättningar

till Amendements au code concernant les règles
3.1 et 4.4 – Logement et loisirs/Accès à des
installations de bien-être à terre

*Standard A3.1 – Bostad och
rekreationsmöjligheter*

Norme A3.1 – Logement et loisirs

Punkt 17 ersätts med följande:

17. Lämpliga rekreationsmöjligheter och
trivsselförmåner, däribland möjlighet till
sociala kontakter, som anpassats för att
uppfylla de speciella behoven för sjömän
som måste bo och arbeta ombord skall
tillhandahållas för att användas av alla
sjömän, med beaktande av regel 4.3 och
tillhörande kodbestämmelser om skydd för
hälsa och säkerhet och förebyggande av
olyckor.

Remplacer le paragraphe 17 par ce qui suit:

17. Des installations, commodités et
services de loisirs appropriés, y compris la
connectivité sociale, adaptés aux besoins
particuliers des gens de mer qui doivent vivre
et travailler à bord des navires, sont mis à la
disposition de tous les gens de mer à bord, en
tenant compte des dispositions de la règle 4.3
et des dispositions correspondantes du code
qui ont trait à la protection de la santé et de la
sécurité et à la prévention des accidents.

*Anvisning B3.1.11 – Rekreationsmöjligheter,
post och besök ombord*

*Principe directeur B3.1.11 – Installations
de loisirs et dispositions concernant le
courrier et les visites à bord des navires*

Punkt 4 j ersätts med följande:

j) rimlig tillgång till telekommunikationer
mellan fartyg och land när sådan finns
tillgänglig, varvid eventuella
användaravgifter bör vara rimliga.

Remplacer l'alinéa j) du paragraphe 4 par
ce qui suit:

j) un accès raisonnable à des
communications téléphoniques avec la terre,
s'il y a lieu, le cas échéant pour un tarif
raisonnable.

En ny punkt 8 införs:

8. Redaren bör, i den mån det rimligtvis är
möjligt, ordna internetförbindelse åt
sjömännen på redarens fartyg, varvid
eventuella användaravgifter bör vara rimliga.

Insérer un nouveau paragraphe 8 comme
suit:

8. Les armateurs devraient, pour autant que
cela est raisonnablement possible, fournir
aux gens de mer à bord de leurs navires un
accès à Internet, le cas échéant pour un tarif
raisonnable.

*Anvisning B4.4.2 – Välfärdsinrättningar och
tjänster i hamnar*

*Principe directeur B4.4.2 – Installations et
services de bien-être dans les ports*

En ny punkt 5 införs och de följande
punkterna omnumreras:

5. Medlemsstaterna bör, i den mån det
rimligtvis är möjligt, ordna
internetförbindelse åt sjömännen på fartygen
i medlemsstaternas hamnar och vid deras
ankarplatser, varvid eventuella
användaravgifter bör vara rimliga.

Insérer un nouveau paragraphe 5 et
renuméroter les paragraphes suivants:

5. Les Membres devraient, pour autant que
cela est raisonnablement possible, fournir
aux gens de mer à bord des navires se
trouvant dans leurs ports et à leurs postes de
mouillage associés, un accès à Internet, le cas
échéant pour un tarif raisonnable.

Ändringar av koden avseende regel 3.2 – Mat
och förplägnad

Standard A3.2 – Mat och förplägnad

Punkt 2 a och b ersätts med följande:

a) förråd av mat och dricksvatten skall ha lämplig kvantitet, näringsvärde, kvalitet och variation med hänsyn till besättningens storlek, religiösa och kulturella kostvanor samt resans art och varaktighet, och mat och vatten skall tillhandahållas sjömännen kostnadsfritt under deras tjänstgöringsperiod,

b) avdelning som svarar för matlagningen skall vara organiserad och utrustad så att sjömännen kan få tillräckliga, varierade, balanserade och näringsriktiga mål, tillagade och serverade under hygieniska förhållanden, och

Punkt 7 a ersätts med följande:

a) förråd av livsmedel och dricksvatten i fråga om kvantitet, näringsvärde, kvalitet och variation,

Ändringar av koden avseende regel 4.1 – Sjukvård ombord och i land

Standard A4.1 – Sjukvård ombord och i land

Nya punkter 5 och 6 införs:

5. Varje medlemsstat skall se till att de sjömän ombord på fartyg inom dess territorium som behöver omedelbar sjukvård snabbt kan gå i land och få tillgång till sjukvårdsresurser i land för att ges adekvat vård.

6. När en sjöman har avlidit under en sjöresa, skall den medlemsstat inom vars territorium dödsfallet inträffat eller, om dödsfallet inträffat på det fria havet, den medlemsstat till vars territorialvatten fartyget därpå anländer, underlätta redarens

Amendements au code concernant la règle 3.2 – Alimentation et service de table

Norme A3.2 – Alimentation et service de table

Remplacer les alinéas a) et b) du paragraphe 2 par ce qui suit:

a) un approvisionnement suffisant en vivres et en eau potable, d'une valeur nutritive, d'une qualité et d'une variété satisfaisantes, compte tenu du nombre de gens de mer à bord, de leur religion et de leurs habitudes culturelles en matière alimentaire ainsi que de la durée et de la nature du voyage, et assuré gratuitement pendant la période d'engagement;

b) un aménagement et un équipement du service de cuisine et de table qui permettent de fournir aux gens de mer des repas convenables, variés, équilibrés et nutritifs, préparés et servis dans des conditions d'hygiène satisfaisantes;

Remplacer l'alinéa a) du paragraphe 7 par ce qui suit:

a) l'approvisionnement en vivres et en eau potable en ce qui concerne leur quantité, leur valeur nutritionnelle, leur qualité et leur variété;

Amendements au code concernant la règle 4.1 – Soins médicaux à bord des navires et à terre

Norme A4.1 – Soins médicaux à bord des navires et à terre

Insérer de nouveaux paragraphes 5 et 6, comme suit:

5. Tout Membre s'assure que les gens de mer ayant besoin de soins médicaux immédiats soient rapidement débarqués des navires qui se trouvent sur son territoire et aient accès à des installations médicales à terre pour recevoir un traitement approprié.

6. Lorsqu'un marin décède au cours du voyage d'un navire, le Membre sur le territoire duquel le décès survient ou, si le décès survient en haute mer, dans les eaux territoriales duquel le navire entre ensuite, facilite le rapatriement du corps ou des

hemsändning av kroppen eller askan i enlighet med sjömannens eller de anhörigas önskemål, beroende på omständigheterna.

cendres par l'armateur, conformément aux souhaits du marin ou de ses parents les plus proches, selon le cas.

Anvisning B4.1.3 – Sjukvård i land

Nya punkter 4 och 5 införs:

4. Varje medlemsstat bör se till att sjömän inte hindras från att gå i land med hänvisning till folkhälsan och att de kan fylla på fartygets förråd, bränsle, vatten, mat och förnödenheter.

5. Sjömän bör anses vara i behov av omedelbar sjukvård vid bland annat

- a) allvarlig skada eller sjukdom,
- b) skada eller sjukdom som kan leda till tillfällig eller permanent invaliditet,
- c) smittsam sjukdom som riskerar att spridas till andra besättningsmedlemmar,
- d) frakturer, svåra blödningar, brutna eller inflammerade tänder eller svåra brännskador,

e) svåra smärtor som inte kan hanteras ombord på fartyget med beaktande av verksamhetsätten på fartyget, tillgången på lämpliga smärtstillande läkemedel och hälsoeffekterna av långvarigt bruk av dem,

- f) självmordsrisk, och
- g) telemedicinsk rådgivning som rekommenderar vård i land.

Anvisning B4.1.4 – Medicinskt bistånd till andra fartyg och internationellt samarbete

Punkt 1 k ersätts med följande:

k) ordna hemsändning av avlidna sjömans kroppar eller aska så snart det är praktiskt möjligt och i enlighet med sjömannens eller de anhörigas önskemål, beroende på omständigheterna.

Ändring av koden avseende regel 4.3 – Skydd av hälsa och säkerhet och förebyggande av olyckor

Principe directeur B4.1.3 – Soins médicaux à terre

Insérer de nouveaux paragraphes 4 et 5, comme suit:

4. Chaque Membre devrait veiller à ce que les gens de mer ne soient pas empêchés de débarquer pour des raisons de santé publique et à ce qu'ils puissent réapprovisionner les magasins du navire et reconstituer ses réserves en carburant, eau, vivres et provisions.

5. Les gens de mer devraient être considérés comme requérant des soins médicaux immédiats entre autres dans les cas suivants:

- a) lésion ou maladie grave;
- b) lésion ou maladie qui pourrait entraîner une incapacité temporaire ou permanente;
- c) maladie transmissible risquant de se propager à d'autres membres de l'équipage;
- d) lésion due à une fracture, un saignement important, une dent cassée ou une inflammation dentaire ou une brûlure grave;
- e) douleurs intenses ne pouvant pas être traitées à bord du navire, compte tenu du mode d'exploitation de ce dernier, de la disponibilité d'analgésiques appropriés et des effets sur la santé de la prise prolongée desdits analgésiques;
- f) risque de suicide;
- g) traitement à terre recommandé par un service consultatif de télémédecine.

Principe directeur B4.1.4 – Assistance médicale aux autres navires et coopération internationale

Remplacer l'alinéa k) du paragraphe 1 par ce qui suit:

k) prendre les dispositions nécessaires en vue de rapatrier, dès que cela est possible, le corps ou les cendres des gens de mer décédés, conformément à leurs souhaits ou à ceux de leurs parents les plus proches, selon le cas.

Standard A4.3 – Skydd av hälsa och säkerhet och förebyggande av olyckor

Punkt 1 b ersätts med följande:

b) rimliga försiktighetsåtgärder för att förebygga olyckor, skador och sjukdomar i arbetet på fartyg, bland annat genom tillhandahållande av all behövlig personlig skyddsutrustning i rätt storlek och genom åtgärder för att minska och förebygga risker för exponering för skadliga nivåer av miljöfaktorer och kemikalier, samt risker för skada eller sjukdom som kan följa av användning av utrustning och maskiner ombord på fartyg,

Ändringar av koden avseende regel 4.3 – Skydd av hälsa och säkerhet och förebyggande av olyckor

Standard A4.3 – Skydd av hälsa och säkerhet och förebyggande av olyckor

Det inledande stycket i punkt 5 ersätts, ett nytt stycke a införs i punkt 5 och de följande styckena omnumreras:

5. Varje medlemsstat skall se till:

a) att alla dödsfall hos sjömän som är anställda, är sysselsatta eller arbetar på fartyg som för statens flagg utreds och registreras noggrant och att de årligen rapporteras till Internationella arbetsbyråns generaldirektör för att offentliggöras i ett globalt register,

Anvisning B4.3.5 – Rapportering och statistikinsamling

Nya punkter 4 och 5 införs:

4. Uppgifterna om de dödsfall som skall rapporteras i enlighet med standard A4.3 punkt 5 a bör följa det format och den klassifikation som fastställts av Internationella arbetsbyrån.

Amendement au code concernant la règle 4.3 – Protection de la santé et de la sécurité et prévention des accidents

Norme A4.3 – Protection de la santé et de la sécurité et prévention des accidents

Remplacer l'alinéa b) du paragraphe 1 par ce qui suit:

b) les précautions raisonnables afin de prévenir les accidents du travail et les lésions et maladies professionnelles à bord des navires, y compris par la fourniture de tout équipement de protection individuelle nécessaire dans des tailles appropriées et des mesures visant à réduire et à prévenir les risques d'exposition à des niveaux nocifs de facteurs ambiants et de produits chimiques, ainsi que les risques de lésion ou de maladie pouvant résulter de l'utilisation de l'équipement et des machines à bord des navires;

Amendements au code concernant la règle 4.3 – Protection de la santé et de la sécurité et prévention des accidents

Norme A4.3 – Protection de la santé et de la sécurité et prévention des accidents

Remplacer le chapeau du paragraphe 5, insérer un nouvel alinéa a) au paragraphe 5 et renuméroter les alinéas suivants:

5. Tout Membre veille à ce que:

a) tous les décès de gens de mer employés, engagés ou travaillant à bord de navires battant son pavillon fassent l'objet d'une enquête appropriée, soient dûment enregistrés et soient déclarés chaque année au Directeur général du Bureau international du Travail en vue de leur publication dans un registre mondial;

Principe directeur B4.3.5 – Déclaration des accidents du travail et compilation des statistiques

Insérer de nouveaux paragraphes 4 et 5, comme suit:

4. Les données relatives aux décès qui doivent être déclarés conformément à l'alinéa a) du paragraphe 5 de la norme A4.3

5. Uppgifterna om dödsfall bör omfatta uppgift om bland annat typ (klass) av dödsfall, fartygstyp och bruttodräktighet, plats för dödsfallet (till sjöss, i hamn, vid ankarplats) samt sjömannens kön, ålder, yrkesställning och avdelning.

Ändringar av bilagor

Bilaga A2-I – Bevis på ekonomisk säkerhet enligt punkt 2 i regel 2.5

Punkt g ersätts med följande:

g) redarens namn eller, om den registrerade ägaren är en annan än redaren, den registrerade ägarens namn;

Bilaga A4-I – Bevis på ekonomisk säkerhet enligt regel 4.2

Punkt g ersätts med följande:

g) redarens namn eller, om den registrerade ägaren är en annan än redaren, den registrerade ägarens namn;

devraient être présentées selon les modalités et la classification déterminées par le Bureau international du Travail.

5. Les données relatives aux décès devraient inclure entre autres des informations sur le type (classification) du décès, le type et la jauge brute du navire, le lieu du décès (en mer, dans un port, à un poste de mouillage), et le sexe, l'âge, la fonction et le service du marin.

Amendements relatifs aux annexes

Annexe A2-I – Preuves de la garantie financière prescrites par la règle 2.5, paragraphe 2

Remplacer l'élément g) par ce qui suit:
g) le nom de l'armateur ou du propriétaire inscrit, s'il diffère de l'armateur.

Annexe A4-I – Preuves de la garantie financière prévue à la règle 4.2

Remplacer l'élément g) par ce qui suit:
g) le nom de l'armateur ou du propriétaire inscrit, s'il diffère de l'armateur;

2.

Lag

om ändring av 12 kap. i lagen om offentlig arbetskrafts- och företagsservice

I enlighet med riksdagens beslut
fögas till 12 kap. i lagen om offentlig arbetskrafts- och företagsservice (916/2012) nya 4 a och
4 b § som följer:

Gällande lydelse

Föreslagen lydelse

12 kap.

12 kap.

**Genomförande av offentlig arbetskrafts-
och företagsservice och tillhörande
samarbete**

**Genomförande av offentlig arbetskrafts-
och företagsservice och tillhörande
samarbete**

4 a §

*Privat arbetskraftsservice inom
sjöfartsbranschen*

*Utöver vad som föreskrivs i 4 § ska aktörer
som tillhandahåller privat arbetskraftsservice
inom sjöfartsbranschen*

*1) informera sina enskilda kunder om deras
rättigheter och skyldigheter enligt
arbetsavtalet,*

*2) säkerställa att villkoren i den enskilda
kundens arbetsavtal överensstämmer med den
lagstiftning och det kollektivavtal som
tillämpas på arbetsavtalet och att den
enskilda kunden har den behörighet som krävs
för arbete till sjöss och de behörighetsbrev
som behövs, samt*

*3) ge den enskilda kunden arbetsavtalet för
påseende innan det undertecknas och en kopia
av det undertecknade arbetsavtalet.*

*Sådana försummelser av skyldigheterna
som en aktör som tillhandahåller privat
arbetskraftsservice inom sjöfartsbranschen
gjort sig skyldig till och som kommit till
arbets- och näringsministeriets kännedom
behandlas vid behov i delegationen för
sjömansärenden.*

Gällande lydelse

Föreslagen lydelse

4 b §

Tryggande av enskilda kunders ekonomiska ställning i arbete till sjöss

En aktör som tillhandahåller privat arbetskraftsservice ska säkerställa att en enskild kund som arbetar ombord på ett finskt eller ett utländskt fartyg har rätt att få ersättning för fordringar som grundar sig på ett arbetsavtalsförhållande genom arbetsgivarens försäkring eller något annat motsvarande system i enlighet med den lag som tillämpas på arbetsavtalet.

En enskild kund ska innan arbetsavtalet undertecknas informeras om hur ersättning söks genom det system som avses i 1 mom.

Vad som föreskrivs i denna paragraf begränsar inte sådana skyldigheter enligt 13 kap. 13 a § i lagen om sjöarbetsavtal som arbetsgivaren har i fråga om hyrd arbetskraft på finska fartyg.

Bestämmelser om ikraftträdandet av denna lag utfärdas genom förordning av statsrådet.

3.

Lag

om ändring av lagen om ordnande av arbetskraftsservice

I enlighet med riksdagens beslut
ändras i lagen om ordnande av arbetskraftsservice (380/2023) 49 § 2 mom. 3 punkten samt
fogas till lagen nya 143 a och 143 b § som följer:

Gällande lydelse

49 §

Att vägra ta emot en platsanmälan och att ta bort en anmälan

Arbetskraftsmyndigheten kan vägra ta emot en platsanmälan som gäller en ledig plats och kan ta bort en anmälan från serviceplattformen om det utifrån anmälan är uppenbart eller utifrån arbetsgivarens tidigare handlande eller i övrigt finns grundad anledning att misstänka att

3) arbetsgivaren väsentligt försummar sina skyldigheter enligt 2 kap. i arbetsavtalslagen eller 2 och 3 kap. i lagen om sjöarbetsavtal eller sin skyldighet att betala skatter och lagstadgade avgifter,

Föreslagen lydelse

49 §

Att vägra ta emot en platsanmälan och att ta bort en anmälan

Arbetskraftsmyndigheten kan vägra ta emot en platsanmälan som gäller en ledig plats och kan ta bort en anmälan från serviceplattformen om det utifrån anmälan är uppenbart eller utifrån arbetsgivarens tidigare handlande eller i övrigt finns grundad anledning att misstänka att

3) arbetsgivaren väsentligt försummar sina skyldigheter enligt 2 kap. i arbetsavtalslagen eller 2 och 3 kap. i lagen om sjöarbetsavtal (756/2011) eller sin skyldighet att betala skatter och lagstadgade avgifter,

143 a §

Privat arbetskraftsservice inom sjöfartsbranschen

Utöver vad som föreskrivs i 143 § ska aktörer som tillhandahåller privat arbetskraftsservice inom sjöfartsbranschen

1) informera sina enskilda kunder om deras rättigheter och skyldigheter enligt arbetsavtalet,

2) säkerställa att villkoren i den enskilda kundens arbetsavtal överensstämmer med den lagstiftning och det kollektivavtal som tillämpas på arbetsavtalet och att den

Gällande lydelse

Föreslagen lydelse

enskilda kunden har den behörighet som krävs för arbete till sjöss och de behörighetsbrev som behövs, samt

3) ge den enskilda kunden arbetsavtalet för påseende innan det undertecknas och en kopia av det undertecknade arbetsavtalet.

Sådana försummelse av skyldigheterna för en aktör som tillhandahåller privat arbetskraftsservice inom sjöfartsbranschen som kommit till arbets- och näringsministeriets kännedom behandlas vid behov i delegationen för sjömansärenden.

143 b §

Tryggande av enskilda kunders ekonomiska ställning i arbete till sjöss

En aktör som tillhandahåller privat arbetskraftsservice ska säkerställa att en enskild kund som arbetar ombord på ett finskt eller ett utländskt fartyg har rätt att få ersättning för fordringar som grundar sig på ett arbetsavtalsförhållande genom arbetsgivarens försäkring eller något annat motsvarande system i enlighet med den lag som tillämpas på arbetsavtalet.

En enskild kund ska innan arbetsavtalet undertecknas informeras om hur ersättning söks genom det system som avses i 1 mom.

Vad som föreskrivs i denna paragraf begränsar inte sådana skyldigheter enligt 13 kap. 13 a § i lagen om sjöarbetsavtal som arbetsgivaren har i fråga om hyrd arbetskraft på finska fartyg.

Denna lag träder i kraft den 20 .

4.

Lag

om ändring av 3 kap. 1 § och 13 kap. 12 § i lagen om sjöarbetsavtal

I enlighet med riksdagens beslut
ändras i lagen om sjöarbetsavtal (756/2011) 3 kap. 1 § 1 mom. 1 punkten och 13 kap. 12 § 1 mom. som följer:

Gällande lydelse

Föreslagen lydelse

3 kap.

3 kap.

Fria hemresor

Fria hemresor

1 §

1 §

*Fria hemresor medan
anställningsförhållandet varar*

*Fria hemresor medan
anställningsförhållandet varar*

Arbetsgivaren ska betala arbetstagarens resa till hemorten inklusive uppehålle, när

Arbetsgivaren ska betala arbetstagarens resa till hemorten inklusive uppehålle, när

1) det är fråga om en hemresa som görs då moderskaps-, särskild moderskaps-, faderskaps-, föräldra- eller vårdledighet börjar,

1) det är fråga om en hemresa som görs då *graviditets-, särskild graviditets-*, föräldra- eller vårdledighet börjar,

13 kap.

13 kap.

Särskilda bestämmelser

Särskilda bestämmelser

12 §

12 §

Arbetstagares död

Arbetstagares död

Om en arbetstagare dör under omständigheter som hänför sig till arbetet, ska arbetsgivaren utan dröjsmål underrätta arbetstagarens närmaste anhöriga om att arbetstagaren dött.

Om en arbetstagare dör under *resa*, ska arbetsgivaren utan dröjsmål underrätta arbetstagarens närmaste *anhöriga och arbetarskyddsmyndigheten* om att arbetstagaren dött. *Arbetarskyddsmyndigheten ska ges uppgifter om de omständigheter som lett till dödsfallet, om arbetsgivaren känner till dem, och i den mån det är möjligt andra uppgifter om dödsfallet som arbetarskyddsmyndigheten begär.*

Gällande lydelse

Föreslagen lydelse

*Denna lag träder i kraft den 20 .
Bestämmelser om ikraftträdandet av 13 kap.
12 § 1 mom. utfärdas dock genom förordning
av statsrådet.*
