

UTKAST 21.12.2023

Regeringens proposition till riksdagen om godkännande och sättande i kraft av ändringarna av koden i konventionen om arbete till sjöss samt med förslag till lagar om ändring av lagen om sjöarbetsavtal och vissa andra lagar

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. För genomförandet av ändringarna av koden föreslås att det i lagen om offentlig arbetskrafts- och företagsservice och lagen om ordnande av arbetskraftsservice föreskrivs om skyldigheter för aktörer som tillhandahåller privat arbetskraftsservice inom sjöfartsbranschen. I lagen om sjöarbetsavtal föreslås en skyldighet för arbetsgivaren att underrätta arbetarskyddsmyndigheten om dödsfall bland sjömän för vidareberapportering till Internationella arbetsorganisationen. I propositionen föreslås också sådana preciseringar i lagstiftningen om arbetskraftsservice som baserar sig på den gällande koden i sjöarbetskonventionen. Dessutom föreslås vissa ändringar av teknisk natur som inte hänför sig till genomförandet av sjöarbetskonventionen.

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. Ändringarna av lagen om ordnande av arbetskraftsservice avses träda i kraft tidigast den 1 januari 2025. De ändringar av teknisk natur som föreslås i propositionen avses träda i kraft så snart som möjligt.

INNEHÅLL

PROPOSITIONENS HUVUDSAKLIGA INNEHÅLL.....	1
MOTIVERING	3
1 Bakgrund och beredning	3
1.1 Bakgrund.....	3
1.2 Beredning.....	3
2 Konventionens och propositionens mål	4
2.1 Konventionens mål	4
2.2 Målsättning	6
3 De viktigaste förslagen	6
4 Förslagets konsekvenser	8
5 Remissvar	9
6 Förhållandet mellan avtalsbestämmelserna och lagstiftningen i Finland	9
6.1 Privat arbetsförmedling.....	9
6.2 Rätt till hemresa för strandsatta sjömän och tillsättande av ersättare för dessa ombord på fartyget samt tryggnad av ersättarnas rättigheter	18
6.3 Sociala kontakter.....	24
6.4 Sjömanstjänster i hamnar (internetförbindelse)	26
6.5 Kostnadsfri mat och dryck ombord samt matens kvalitet.....	26
6.6 Omedelbar sjukvård i land samt underlättande av hemtransport av en avliden sjömans kropp eller aska	27
6.7 Tillgång till skyddsutrustning i lämplig storlek	30
6.8 Utredning, registrering och rapportering av dödsfall bland sjömän till ILO.....	31
6.9 Ändringar av bilagorna till sjöarbetskonventionen i fråga om registrerade fartygsägare...34	
7 Specialmotivering till lagförslagen	35
8 Ikraftträdande	39
9 Bifall av Ålands lagting	39
10 Behovet av riksdagens samtycke samt behandlingsordning	39
10.1 Behovet av riksdagens samtycke	39
10.2 Behandlingsordning	40
LAGFÖRSLAG	41
Lag om ändringar av koden i konventionen om arbete till sjöss	41
Lag om ändring av lagen om offentlig arbetskrafts- och företagservice.....	42
Lag om ändring av lagen om ordnande av arbetskraftsservice	44
Lag om ändring av lagen om sjöarbetsavtal	46

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. De hade beretts av en särskild trepartskommitté (STC, Special Tripartite Committee). Bakgrunden till ändringarna var delvis 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 brådskande sjukvård i land samt underlättande av hemfärd 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 enligt 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.

Finland har den 3 mars 2023 i enlighet med artikel XV punkt 8 i sjöarbetskonventionen meddelat ILO:s generaldirektör att ändringen träder i kraft först när Finland separat har gjort en uttrycklig anmälan till generaldirektören om att landet har godkänt ändringen. 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 det 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. Propositionen var på remiss 20.12.2023-2.2.2024.

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 att ordna privata arbetsförmedlingstjänster. Skyldigheterna ska tillämpas om det i en medlemsstat finns privata arbetsförmedlingstjänster. Vid arbetskonferensen 2022 fogades till punkt 5 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 baserade sig på ett initiativ av sjömansorganisationer som företräder arbetstagsidan och bakgrunden till den var erfarenheterna under covid-19-pandemin. Trots att ett avtal om arbete till sjöss undertecknades fanns det inte nödvändigtvis längre arbete till buds. Arbetstagaren 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 tillsättande av ersättare för dessa ombord på fartyget samt tryggande av ersättnarnas rättigheter

Syftet med ändringen av punkt 9 i standard A2.5.1 är att understryka medlemsstaternas skyldigheter att hjälpa till med hemresan 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.

Sjömäns kontakter med närstående

Standard A3.1 i sjöarbetskonventionen (bostad och rekreativsmöjligheter) gäller skyldigheten att ordna lämpliga rekreativsmöjligheter och trivselförmåner för alla sjömän ombord. Vid arbetskonferensen 2022 fogades till skyldigheten ett omnämnande 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 sjömannens välbefinnande och säkerhet i arbetet.

Brådskande sjukvård i land samt underlättande av hemtransport av en avlidna sjömans kropp eller aska

Standard A4.1 i sjöarbetskonventionen gäller sjukvård på fartyg och i land. Syftet med de tillägg till standarden som antogs vid arbetskonferensen sommaren 2022 är att säkerställa att sjömän får omedelbar sjukvård i land. Genom ändringarna åläggs medlemsstaterna att bistå vid ordnandet av hemfärd av avlidna sjömans kroppar eller aska som finns ombord på ett fartyg som kommer till medlemsstatens territorialvatten eller en hamn i medlemsstaten. 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 A 4.3 (skydd av hälsa och säkerhet och förebyggande av olyckor) i sjöarbetskonventionen fogades vid arbetskonferensen sommaren 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 A.4.3 punkt 5 i sjöarbetskonventionen införs en skyldighet att undersöka, registrera och årligen rapportera dödsfall bland sjömän som avlidit ombord på ett fartyg till 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

Vid arbetskonferensen sommaren 2022 antogs även ändringar i bilagorna A2-I och A4-i till sjöarbetskonventionen. Bilagorna gäller de uppgifter som enligt standarderna A2.5.2 och A.4.2 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 över säkerhet i stället för redaren.

2.2 Målsättning

Syftet med propositionen är att Finlands lagstiftning ska överensstämja 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 som i de övriga stater som ratificerat sjöarbetskonventionen. 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 och lagen om ordnande av arbetskraftsservice är att bringa den nationella lagstiftningen i överensstämmelse med kodens bestämmelser om privata arbetsförmedlingstjänster.

3 De viktigaste förslagen

I propositionen föreslås att det för aktörer som tillhandahåller privat arbetskraftsservice inom sjöfartsbranschen föreskrivs en informationsskyldighet i anslutning till en enskild kunds 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 försäkring eller något annat motsvarande system eller på något annat sätt 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 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. När hyrda arbetstagare 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 flaggstat har ratificerat sjöarbetskonventionen ska 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 fartyg.³ I flaggstater inom EU har arbetstagarens ekonomiska ställning vid arbetsgivarens insolvens tryggats tack vare lönegarantidirektivet genom ett lönegarantisystem.⁴ Dessutom är de medlemsstater som har ratificerat ILO:s konvention nr 173 om skydd av arbetstgares fordringar i händelse av arbetsgivarens insolvens skyldiga att säkerställa arbetstgarnas fordringar vid arbetsgivarens insolvens antingen genom ett lönegarantisystem eller genom skydd för arbetstgarnas fordringar genom förmånsrätt.

För att genomföra de ändringar av koden som gäller rapportering av sjömäns dödsfall föreslås att det i lagen om sjöarbetsavtal föreskrivs om arbetsgivarens skyldighet att underrätta arbetarskyddsmyndigheten om en arbetstgares dödsfall under resa. Arbets- och

² 1974 års internationella konvention om säkerheten för människoliv till sjöss (FördrS 11/1981).

³ Regel 2.5 punkt 2 i koden i koden i sjöarbetskonventionen.

⁴ Förteckning över medlemsstater som inte har ratificerat sjöarbetskonventionen:

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

näringsministeriet ska utifrån uppgifter från arbetarskyddsmyndigheten rapportera till ILO:s generaldirektör om dödsfall bland sjömän på fartyg som seglar under finsk flagg.

4 Förslagets konsekvenser

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.

Konsekvenser för myndigheterna

Propositionen har ringa konsekvenser för myndigheternas verksamhet. I propositionen föreslås det att arbetarskyddsmyndigheten ska registrera dödsfall bland sjömän på finska fartyg för vidarerapportering till ILO:s generaldirektör. Arbetarskyddsmyndigheten tar redan enligt gällande lagstiftning 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 i arbete som ersätts från försäkringen för olycksfall i arbetet och yrkessjukdom. Arbetsgivaren ska underrätta arbetarskyddsmyndigheten om alla dödsfall bland arbetstagare på ett fartyg under resa. Sannolikt orsakar olycksfall i arbetet största delen av dödsfallen bland sjömän. Förslaget bedöms inte i praktiken ha några konsekvenser för arbetarskyddsmyndighetens verksamhet med beaktande av det ringa antalet dödsfall i arbetet och det faktum att på fartyg inträffar dödsfall bland sjömän på grund av andra orsaker sannolikt relativt sällan. Arbets- och näringsministeriet ska utifrån uppgifter från arbetarskyddsmyndigheten rapportera dödsfall till ILO:s generaldirektör.

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 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 eller på något annat sätt 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

6 Förhållandet mellan avtalsbestämmelserna och lagstiftningen i Finland

6.1 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. Vid arbetskonferensen 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.”

I Finland grundar sig den privata och offentliga arbetsförmedlingen på lagen om offentlig arbetskrafts- och företagsservice (916/2012) 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 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. 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 utfärdas närmare bestämmelser om de uppgifter som ska lämnas och bestämmelser om behandlingen av uppgifterna och annat samarbete.

I 12 kap. 4 § 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 143–144 §, 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 (756/2011) 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 iakta 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 av konventionen om arbete till sjöss från 2006 samt med förslag till lag om sättande i kraft av de bestämmelser i konventionen som hör till området för lagstiftningen (RP 80/2012 rd) 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 i det avtal för passagerarfartyg i utrikesfart som ingåtts mellan Rederierna i Finland rf och Finlands Sjömans-Union FSU rf i regel förutsätts att offentlig arbetsförmedling anlitas. 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).

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 hemresekostnader och kostnader för vård och begravningskostnader som avses i 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 (1108/2000).

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 anses vara väsentliga (12 kap. 1 och 2 §). 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 prøvotiden eller i strid med de grunder som anges i 8 eller 9 kap. bestäms enligt 12 kap. 2 § i lagen om sjöarbetsavtal.

Det är fråga om en ny bestämmelse som gäller privat arbetsförmedling, eftersom det i lagen om sjöarbetsavtal eller någon annanstans i lagstiftningen åtminstone inte direkt har 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.

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 sattes i kraft. 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 gällande 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, 1.3.2021–28.2.2024, 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 anställning 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.

Bedömning av behoven av ändringar i den privata arbetsförmedlingen inom sjöfartsbranschen

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

Privata arbetsförmedlingstjänster omfattas av de detaljerade bestämmelser i punkt 5 i standarden som medlemsstaterna ska 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.

Enligt standard A.1.4 punkt 5 a 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 (RP 133/2012 rd, i fråga om lagen om ordnande av arbetskraftsservice, som träder i kraft den 1 januari 2025, RP 207/2022 rd).

I standard A.1.4 punkt 5 b 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 standard A 1.4 punkt 5 c i ska rekryterings- och förmedlingskontor för sjömän se till att det förs ett aktuellt register över alla sjömän som de rekryterat eller 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 utfärdas genom förordning av statsrådet (RP 133/2012 rd, RP 207/2022 rd). Enligt 36 § i förordningen om

offentlig arbetskrafts- och företagsservice (1073/2012) ska tillhandahållare av privat arbetskraftsservice på begäran lämna uppgifter till arbets- och näringsministeriet om antalet personer per yrkesgrupp som fått arbete via förmedlingen, de uthyrda personernas antal och den genomsnittliga längden på de uthyrda personernas anställningsförhållanden, antalet kunder som anlitat arbetsförmedlingsservice och hyrt in arbetskraft och om annan service i samband med jobbsökning 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 standard A.1.4 punkt 5 c ii 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 arbetsavtalslagen 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 standard A.1.4 punkt 5 c iii 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 standard A.1.4 punkt 5 c iv 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 standard A.1.4 punkt 5 c v 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 standard A.1.4 punkt 5 c vi om 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 sjömannens anställningsavtal. Det tillägg till standard A 1.4. punkt 5 c vi som gjordes 2022 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 att den enskilda kund som förmedlas till arbetet genom andra arrangemang har rätt att kräva ersättning för skada som orsakats av åsidosättande av skyldigheterna enligt arbetsavtalet. 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 arbete ombord på finska fartyg bestäms också enligt lagen om sjöarbetsavtal. Enligt punkt 10 i standard A.1.4 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 standard A 1.4 punkt 5 c vi 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 arbetsavtalet. 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 standard A1.4 punkt 5 iv 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. Arbetstagaren 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 reglerna 2.5 och 4.2. Försäkringsskyldigheten omfattar redan nu sådana situationer som avses i standard A.1.4 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 är fråga om en arbetsgivarskyldighet enligt paragrafen 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 arbetstagare som anställs genom privata arbetsförmedlingstjänster är 13 kap. 13 a § 1 mom. 1 och 2 punkten i lagen om sjöarbetsavtal, enligt vilka försäkringen ska täcka arbetstagarnas resekostnader för hemresor och arbetstagarnas fordringar som grundar sig på ett anställningsförhållande för högst fyra månader. Arbetsgivaren ansvarar för kostnaderna för hemresor 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 §.

Enligt 13 kap. 17 § i lagen om sjöarbetsavtal ska rederiet teckna en försäkring eller ställa annan ekonomisk säkerhet för att säkerställa betalningen av sådana hemresekostnader och kostnader för vård och begravningskostnader som avses i 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 (RP 167/2016 rd).

Bestämmelser om övervakningen av privat arbetskraftsservice

Enligt standard A1.4 punkt 6 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. I fall av diskriminering i arbetslivet är också diskrimineringsombudsmannen och jämställdhetsombudsmannen behöriga myndigheter. 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 standard A.1.4 punkt 5 c v samt punkt 6 och 7 i sjöarbetskonventionen kan således till centrala delar anses ha genomförts i den nationella lagstiftningen.

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 flaggstater 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 företagsservice 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 arbetsförmedlingen.

6.2 Rätt till hemresa för strandsatta sjömän och tillsättande av ersättare för dessa ombord på fartyget samt tryggnad av ersättarnas rättigheter

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 i 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 sjömannen har rätt till hemresa 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 myndigheten inte kan ordna hemresan, 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 sjömännens 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 hemresa för sjömän som tjänstgör på fartyg som angör dess hamnar eller passerar genom dess territorialvatten eller inre vatten och deras ersättare ombord. Framförallt får en medlemsstat inte vägra någon sjöman rätt till hemresa på grund av en redares ekonomiska omständigheter eller oförmåga eller bristande vilja att ersätta en sjöman (punkt 8).

Vid arbetskonferensen våren 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 minimibemannning 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.

ILO:s sjöarbetskonvention behandlades vid ett möte våren 2022 i en särskild trepartskommitté (STC). Vid mötet diskuterade man vem som ansvarar för anställningen av nya sjömän på fartyg och för de skyldigheter som följer av anställningsförhållandena. Sjömännen och rederierna ansåg att ansvarsfrågan redan regleras i punkt 5 i standard A2.5.1 i koden i sjöarbetskonventionen. Punkten i fråga gäller dock i enlighet med ordalydelsen sjömans rätt till hemresa och ordningsföljden för dem som ansvarar för att ordna resan samt rätten att återkräva kostnaderna från flaggstaten. Dessutom gäller systemet med ekonomisk säkerhet enligt standard A2.5.2 endast strandsatta sjömän. När det gäller situationer där sjömän blir strandsatta kan ansvarsfrågan i fråga om nya sjömän som anställs på ett fartyg anses ha blivit delvis flertydig och öppen för tolkning.

Vid ett möte som ILO/IMO-arbetsgruppen på trepartsbasis höll i december 2022 kom man överens om riktlinjer för hamn- och flaggstatsmyndigheter i fråga om tillvägagångssätten 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](#).

Bestämmelser om rätten till hemresa för sjömän som arbetar under finsk flagg

⁵Direktiv 2008/94/EG om skydd för arbetstagare vid arbetsgivarens insolvens.

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

I Finland har det även i enlighet med reglerna 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.

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.

⁶Enligt punkt 2 i standard A2.5.2 ska en sjöman anses vara strandsatt om redaren, i strid med bestämmelserna i denna konvention eller sjömännens 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.

I enlighet med standard A2.5.2 i koden i sjöarbetskonventionen ska en sjöman anses vara strandsatt om redaren, i strid med bestämmelserna i denna konvention 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 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 bistå 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 genomförande av sjöarbetskonventionen. Punkterna 7 och 9 i standarden gäller enligt ordalydelsen *underlättande* 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. I den regeringsproposition som gäller genomförandet av sjöarbetskonventionen (RP 80/2012 rd) har det inte gjorts någon närmare bedömning av hur den ordningsföljd för att ordna eller betala hemresan som anges i punkt 5 i standard A2.5.1 i sjöarbetskonventionen (1. rederiet, 2. flaggstaten, 3. den stat från vilken sjömannen ska resa eller den stat där sjömannen är medborgare) ska genomföras. Bestämmelser om ordningsföljd finns i fråga om finska fartyg. Punkt 1 i standarden gäller medlemsstaternas skyldighet att se till att sjömän på fartyg som för deras flagg har rätt till hemresa. I punkten nämns inte uttryckligen situationer där sjömän blir strandsatta. Om arbetsgivaren inte kan ordna hemresan, ska en finsk beskickning enligt 3 kap. 3 § i lagen om sjöarbetsavtal ordna hemresan, dvs. Finland svarar som flaggstat för hemreskostnaderna.

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 ingen lagstiftning 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.

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 att underlätta hemresa kan med tanke på hamnstaten bedömas utifrån de [riktlinjer](#) som ILO:s och IMO:s arbetsgrupp på trepartsbasis har utarbetat när det gäller situationer där sjömän blir strandsatta.

I punkt 17 c i riktlinjerna föreskrivs det om hamnstatens minimiskyldigheter.

I händelse av att sjömän blir strandsatta ska *hamnstatens* behöriga myndigheter åtminstone främja 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. Hamnstaten ska också omedelbart underrätta flaggstaten och den stat där sjömännen är medborgare om att sjömännen blivit strandsatta och samarbeta med dessa stater för att lösa situationen. Dessutom ska hamnstaten bland annat bistå sjömannen vid kontakt med beskickningen i den stat där han eller hon är medborgare, med anhöriga och med sjömansorganisationer. 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 får sina identitetshandlingar.

I punkterna 19–30 i riktlinjerna finns bestämmelser om det allmänna förfarandet i situationer där sjömän blir strandsatta. De behöriga myndigheterna i hamnstaten ska rapportera om situationen till ILO för införande av fallet i ILO:s databas över strandsatta sjömän. De behöriga myndigheterna ska samarbeta för att utreda situationen och underrätta bland annat flaggstaten, rederiet, de stater där sjömännen är medborgare, de stater som förmedlar och rekryterar personal samt de organisationer som företräder rederierna och sjömännen om att sjömännen blivit strandsatta.

Förfarandebestämmelserna i riktlinjerna gäller också samordning av utredningen av incidenter med strandsatta sjömän och ordningsföljden för betalning av kostnaderna för hemresa i situationer där kostnaderna för hemresan inte täcks genom systemet med ekonomisk säkerhet.

Flaggstaten ska leda utredningen om rederiet inte fullgör sina skyldigheter. Om rederiet och flaggstaten försummar sina skyldigheter överförs ansvaret för utredningen och samordningen av samarbetet till hamnstaten. I sista hand är det den stat där sjömannen är medborgare som ansvarar för utredningen av situationer där sjömän blir strandsatta. Flaggstaten, hamnstaten och/eller den stat där sjömannen är medborgare ska bistå sjömannen med att få ersättning för hemresan genom systemet med ekonomisk säkerhet. Om ett system för ekonomisk säkerhet

saknas eller inte är i kraft är det flaggstaten som i första hand ska ordna sjömannens hemresa. I andra hand är det hamnstaten och i sista hand den stat där sjömannen är medborgare som ansvarar för ordnandet av hemresan. Om systemet med ekonomisk säkerhet inte räcker till för att täcka sjömannens obetalda löner för en period på över fyra månader, bör staterna samarbeta med de behöriga myndigheterna och med organisationerna för sjömännen och rederierna för att lösa situationen.

Medlemsstaterna ska också inrätta ett organ där det är möjligt att höra organisationerna för sjömännen och rederierna för att fastställa de behöriga myndigheternas ansvar och skyldigheter i situationer där sjömän blir strandsatta.

Enligt punkt 28 i riktlinjerna anses en situation där sjömän blivit strandsatta vara löst när ILO av en medlemsstat eller organisation har fått information om att alla sjömän som önskat hemresa har lyckats återvända hem, att sjömännen har fått obetalda löner och att andra skyldigheter som följer av arbetsavtalet har fullgjorts.

I punkt 18 i riktlinjerna upprepas bestämmelsen i punkt 9 i standard A2.5.1 i sjöarbetskonventionen om att hamnstat, flaggstater och stater som förmedlar och rekryterar personal ska samarbeta för att besättning som ersätter strandsatta sjömän beviljas rättigheter enligt sjöarbetskonventionen. I riktlinjerna finns inga närmare bestämmelser om bistånd till besättning som anställts i stället för strandsatta sjömän.

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

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

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 övernattnings-, 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 regionen. 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.

Enligt 8 § i förvaltningslagen 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. De behöriga myndigheterna är skyldiga att hjälpa sjömän att kontakta beskickningen för den stat där de är medborgare. Beskickningen bistår vid kontakten med hemlandet och ordnandet av hemresa, beroende på den konsulära lagstiftningen. Vid behov ska 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 och ersättarna för dem.

En nödställd utlänning 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, 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). Finlands utrikesministerium har ingen roll när det gäller att bistå utlänningar som befinner sig i Finland. 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 i fråga att stå för kostnaderna för hemresa beror i regel på om det finns bestämmelser om detta i den berörda statens konsulära lagstiftning. I MLC förutsätts det dock att fartygets flaggstat ska ersätta kostnaderna för hemresan, om rederiet inte svarar för dem, dvs. i princip ska beskickningen för fartygets flaggstat då ordna hemresan.

Det kan anses att de behöriga myndigheterna i Finland redan för närvarande är skyldiga att vid behov bistå strandsatta sjömän och besättningsmedlemmar som anställs i deras ställe, och det behövs inga särskilda bestämmelser om saken för att genomföra punkt 9 i standard A2.5.1 i koden i sjöarbetskonventionen. På det sätt som beskrivs ovan kan den nya punkt 9 inte anses förutsätta att Finland i egenskap av hamnstat svarar för kostnaderna för hemresa för strandsatta sjömän. Med stöd av gällande lagstiftning ska de behöriga myndigheterna i Finland i praktiken för att ordna hemresan för en sjöman bistå till exempel vid kontakten med sjömannens försäkringsbolag, beskickning eller hemland samt vid behov sörja för sjömannens nödvändiga basbehov, såsom tillgång till mat och läkemedel samt bostad.

6.3 Sociala kontakter

Standard A3.1 i sjöarbetskonventionen gäller bostad och rekreativsmöjligheter. Vid arbetskonferensen sommaren 2022 kom man överens om att sociala kontakter ska nämnas i 17 punkten i standarden. Enligt den preciserade 17 punkten gäller följande: "Lämpliga rekreativsmöjligheter och trivselförmåner, 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.

Normen preciseras i den icke-bindande delen av 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 lämnades kvar i punkten, förutsatt att en sådan förbindelse är tillgänglig.

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 bestämmelserna, eftersom det redan tidigare har föreskrivits om både telefonsystem och internetförbindelser i anvisningarna.

Bedömning av nuläget

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

Syftet med lagen om fartygspersonalens arbets- och boendemiljö samt mathållningen ombord på fartyg 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 § 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.

Boendeförordningen innehåller detaljerade bestämmelser om placering, storlek, konstruktion, antal, utrustning, fysikaliska egenskaper, underhåll i fråga om fartygs rekreativsutrymmen och andra faktorer som inverkar på ändamålsenligheten för rekreationen och rekreativsutrymmena. Enligt 11 § 1 mom. om rekreativsutrymmen 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 rekreativsutrymmen. 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.

I den nationella lagstiftningen finns inga uttryckliga bestämmelser om kommunikationsmedel avsedda för rekreation ombord på fartyg. De kan dock anses ingå i sådana ändamålsenliga

redskap för rekreation och fritid som avses i 13 § i lagen om fartygspersonalens arbets- och boendemiljö samt mathållningen ombord på fartyg. 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 konventionens anvisningar, som till sin karaktär inte är juridiskt bindande. 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 de ändrade punkterna 2 a och 2 b i standarden ska varje medlemsstat se till att fartyg som för dess flagg uppfyller minimikraven enligt följande (de viktigaste ändringarna med fetstil):

*förråd 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,***

*ekonomiavdelningen ska 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 normerna iakttas kom man också överens om en ändring av 7 a-punkten i normen, enligt vilken den behöriga myndigheten i överensstämmelse med förfarandena för fortlöpande uppfyllelse med hänvisning till avdelning 5 ska 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 lagen om fartygspersonalens arbets- och boendemiljö samt mathållningen ombord på fartyg föreskrivs det om fartygspersonalens mathållning ombord på fartyg. Enligt 14 § i den lagen 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 hälsfaktorer. 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 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 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 lagen om fartygspersonalens arbets- och boendemiljö samt mathållningen ombord på fartyg. 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 (RP 140/2011, s. 15) ska man vid inspektionen fästa uppmärksamhet vid bland annat matens näringsvärde och mångsidighet samt mängden mat med beaktande av resans längd och karaktär. En anteckning om inspektionen ska göras i skeppsdagboken.

Ändringen av sjöarbetskonventionens anvisning 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. Vid arbetskonferensen sommaren 2022 antogs nya punkter i standarden och den kompletterande del B som gäller tillgången till omedelbar hälso- och sjukvård i land samt en medlemsstats skyldighet att bistå vid hemtransporten av en avliden sjömans kropp eller aska som finns ombord på ett fartyg som anländer till medlemsstatens territorialvatten eller en hamn i

medlemsstaten. 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.

Omedelbar sjukvård i land (inklusive anvisning om påfyllnad av fartygets förråd)

I regel 4.1 punkt 3 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 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 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 Finland i en hamn som inte ingår i ruten är central, eftersom det kan vara till och med flera månader mellan fartygens destinationshamnar. 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 klientavgifter kan det anses att det

på grund av den nya 5 punkten som fogats till standard A4.1 i sjöarbetskonventionen inte finns något behov av att ändra den nationella lagstiftningen.

Underlättande av hemsändning av kroppen eller askan efter avlidna arbetstagare

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.

Enligt artikel 37 i Wienkonventionen om konsulära förbindelser (FördrS 50/1980) är de behöriga myndigheterna i Finland (till exempel sjukhus, 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. När en medborgare i ett annat land avlider i Finland, utreds dödsorsaken i enlighet med finsk lag. En sjömans död ska utredas i Finland, om dödsfallet har inträffat medan fartyget befann sig inom finskt territorialvatten. Bestämmelser om detta finns i lagen om utredning 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 begravningsstillstånd. Enligt 2 § 3 mom. i begravningslagen (457/2003) ska vid gravsättningen och kremeringen av stoftet efter en avliden 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.

Den avlidne får transporteras bort från Finland när den avlidnes dödsorsak har utretts och begravningsstillstånd 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 (19 och 22 a § i förordningen om utredande av dödsorsak).

Mellan Europarådets medlemsstater finns dessutom en överenskommelse 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 behörig myndighet i avresestaten.

I enlighet med sjöarbetskonventionen ansvarar redaren för kostnaderna för hemsändning av en avliden 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, har de skyldighet att underrätta beskickningen i Finland för den stat där utlänningsen är medborgare. Detta kan anses vara sådant underlättande för redaren som avses i den nya 6 punkten i standard A4.1 i att ordna hemsändning av avlidna sjömän. 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 den i den mån det är möjligt hänvisa kunden till den behöriga myndigheten. Beskickningarna informerar de nära anhöriga om dödsfallet och ger dem råd om arrangemangen för transport, begravning och kremering.

Syftet med ändringen av koden är att förhindra en situation där stater till exempel av rädsla för spridning av en smittsam sjukdom vägrar ta emot kroppar av sjömän som avlidit ombord. I Finland har de behöriga myndigheterna skyldighet att kontakta beskickningen för den stat där den avlidne sjömannen är medborgare och ge rederiet råd i förfarandet vid dödsfallet, utreda den avlidne sjömannens dödsorsak och därefter utfärda begravningstillstånd. 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 avliden sjöman till dennes hemland och svarar för kostnaderna för transporten. Ändringarna i koden anses inte kräva några genomförandeåtgärder.

6.7 Tillgång till skyddsutrustning i lämplig storlek

Sjöarbetskonventionens standard A4.3 gäller skydd av hälsa och säkerhet och förebyggande av olyckor. Vid arbetskonferensen sommaren 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.

Det ändrade stycket lyder i sin helhet på följande sätt (ändringen med fetstil):

De lagar och andra författningar som skall antas enligt regel 4.3 punkt 3 skall 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 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

Punkt 5 i standard A.4.3 i sjöarbetskonventionen gäller anmälan, statistikföring och utredning av sjömäns olycksfall, skador och sjukdomar i arbetet. Vid arbetskonferensen sommaren 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 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 anvisningen *bör uppgifterna om de dödsfall som skall rapporteras i enlighet med standard A4.3 punkt 5 a följa det format och den klassifikation som fastställts av Internationella arbetsbyrån.*

Enligt 5 punkten i 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.*

Dödsorsaksutredning i Finland och lagstiftningen om den har delvis behandlats redan ovan.

Enligt 46 § i lagen om tillsynen över arbetarskyddet och om arbetarskyddssamarbete på arbetsplatsen ska arbetsgivaren utan dröjsmål till polisen och regionförvaltningsverket anmäla ett i lagen om olycksfall i arbetet och om yrkessjukdomar 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 eller om detta inte är klart, torde lagen om utredande av dödsorsak iakttas i ärendet, varvid det också torde vara fråga om en polisundersökning. Enligt 7 § i lagen om utredande av dödsorsak ska polisen verkställa undersökning för utredande av dödsorsak,

- 1) då det inte är känt, att döden förorsakats av sjukdom, eller då den avlidne inte under sin sista sjukdom behandlats av läkare,
- 2) då döden förorsakats av brott, olycksfall, självmord, förgiftning, yrkessjukdom eller vårdåtgärd eller då det finns anledning att befara att döden föranletts av någon sådan orsak, eller
- 3) då dödsfallet annars inträffat överraskande.

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.

Bedömning av nuläget

Punkt 5 a i standard A4.3 i sjöarbetskonventionen lyder ”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 som fogades till anvisning B4.3.5, och 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.

Enligt lagen om utredande av dödsorsak ska dödsfall genast anmälas hos läkare eller polisen. I första hand ska dödsfall anmälas hos den läkare, som har behandlat den avlidna under dennes sista sjukdom, eller hos läkare vid hälsovårdscentralen eller hos polisen på dödsorten.

För varje avliden ska dödsorsaken fastställas i enlighet med den nationella lagstiftningen, antingen i enlighet med det rättsmedicinska eller med det medicinska systemet. För rättsmedicinska utredningar av dödsorsak svarar polisen, för medicinska utredningar av dödsorsak läkare. I oklara fall samarbetar den behandlande läkaren, polisen och rättsläkaren vid valet av utredningssätt. Dödsorsaksutredningen inleds när läkaren har konstaterat dödsfallet. 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. Dödsorsaken utreds och undersöks i enlighet med finsk lag när en sjöman har avlidit inom finskt territorialvatten och förs till Finland.

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 den lag (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 c 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 (495/2015).

Dessutom publicerar Olycksfallsförsäkringscentralen 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. ILO har ännu inte offentliggjort klassificeringarna för rapportering, men de är sannolikt på en relativt allmän nivå (olycksfall i arbetet, sjukdom, naturlig orsak, självmord, fall överbord). Avsikten är att rapportera sjöarbetares dödsfall som inträffat under en resa. Rapporteringsskyldigheten förutsätter inte att den exakta medicinska dödsorsaken rapporteras till ILO.

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 (till exempel i 13 kap. 12 § 1 mom. i lagen om sjöarbetsavtal). 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 däckets 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 sammanlagt sju dödsfall i arbete till sjöss som ersätts från försäkringen för olycksfall i arbetet och yrkessjukdom.

6.9 Ändringar av bilagorna till sjöarbetskonventionen i fråga om registrerade fartygsägare

Vid arbetskonferensen sommaren 2022 antogs även ändringar i bilagorna A2-I och A4-I till sjöarbetskonventionen. Bilagorna gäller de uppgifter som enligt standarderna A2.5.2 och A.4.2 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.

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

De ändrade bilagorna A2-I och A4-I till sjöarbetskonventionen hänför sig till normerna A2.5.2 och A.4.2 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.

Bestämmelsen i 13 kap. 17 a § i lagen om sjöarbetsavtal förpliktar 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 A.4.2 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 a §, 17 § 2 mom. och 17 a § 2 mom. ska hållas framlagda *för de anställda* ombord på fartyg. Utgångspunkten är att ändringen av bilagorna till koden inte förutsätter någon ändring av lagstiftningen.

Transport- och kommunikationsverket beviljar finska fartyg sjöarbetscertifikat. Den egentliga processen för beviljande påverkas inte av ändringen. Ändringen anses ha 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 samtidigt som i de övriga länder som ratificerat sjöarbetskonventionen.

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 förbundet 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 företagservice

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 A.1.4 i koden i sjöarbetskonventionen. Med privat arbetskraftsservice inom sjöfartsbranschen avses sådan privat arbetskraftsservice enligt lagen vars verksamhet huvudsakligen är inriktad på arbetsförmedling för sjömän på 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 1–3 punkten 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. Arbetsavtalet ska ges den enskilda kunden för påseende innan det undertecknas och kunden ges en kopia av det undertecknade arbetsavtalet. Avsikten är att den aktör som tillhandahåller privat arbetskraftsservice tillsammans med den enskilda kunden ska gå igenom arbetstagarens rättigheter och skyldigheter enligt arbetsavtalet innan avtalet undertecknas och kontrollera 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 (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. En aktör som tillhandahåller privata arbetsförmedlingstjänster 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, 2 och 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 privata arbetskraftsservicen säkerställa att arbetsgivaren iakttar de ovannämnda skyldigheterna enligt lagen om sjöarbetsavtal eller de motsvarande skyldigheterna enligt 2–3 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 kundens anställningsvillkor enligt avtalet. Genom ett

avtal mellan den privata arbetskraftsservicen och arbetsgivarföretaget kan det krävas att arbetsgivaren förbinder sig att iaktta 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 för en aktör som tillhandahåller privat arbetskraftsservice inom sjöfartsbranschen som kommit till arbets- och näringsministeriets kännedom vid behov behandlas i delegationen för sjömansärenden. Genom förslaget genomförs bestämmelsen i standard A1.4 punkt 7 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. Avsikten 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 standard A1.4 punkt 5 iv och vi 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 och informera den enskilda kunden om dessa rättigheter. 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 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 att arbetstagaren har någon annan rätt 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 säkerställer i enlighet med standard A1.4 punkt 5 iv i sjöarbetskonventionen 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 standard A1.4 punkt 5 vi i koden i sjöarbetskonventionen. En enskild kund ska innan arbetsavtalet undertecknas få information 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

143 a §. *Privat arbetskraftsservice inom sjöfartsbranschen.*

Till lagen fogas en ny 143 a § om skyldigheter 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.

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.

Lagen om sjöarbetsavtal

3 kap.

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

13 kap.

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

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). Rapporteringsskyldigheten gäller inte situationer där arbetstagaren dör under kompensationsledighet, semester, familjeledighet eller permittering eller under någon annan motsvarande frånvaro från fartyget. Arbetsgivaren ska också underrätta regionförvaltningsverket om sådana dödsfall som inte har orsakats av olycksfall i arbetet. Regionförvaltningsverket ska underrättas om de omständigheter eller den situation som lett till dödsfallet, om arbetsgivaren känner till dem, eller om hur arbetsgivaren har fått kännedom om dödsfallet och vilka iakttagelser som eventuellt har gjorts när den avlidne påträffades.

8 Ikraftträdande

I enligt 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 ändringen av koden i Finland hör till området för lagstiftningen, har Finland den 3 mars 2023 meddelat ILO:s generaldirektör att ändringen 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. Målet är att Finland meddelar ILO:s generaldirektör att ändringarna har godkänts sex månader innan ändringarna av koden träder i kraft internationellt

Det föreslås att den lag som ingår i propositionen ska träda i kraft samtidigt som ändringarna av konventionen träder i kraft, vid en tidpunkt som bestäms av statsrådet.

9 Bifall av Ålands lagting

Enligt 18 § 12 punkten i självstyrelselagen för Åland (1144/1991) 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. De juridiskt bindande standarderna A1.4 och A4.1 i koden i sjöarbetskonventionen innehåller 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 det 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 av koden i sjöarbetskonventionen som gjordes 2022 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 och bestämmelserna om mat och förplägnad i regel 3.2 har genomförts genom bestämmelserna i 14 och 17 § i den lagen. 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 (1326/2010). 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.

De bestämmelser i koden som är juridiskt bindande hör till Finlands och delvis till landskapet Ålands behörighet. Det har inte föreskrivits om dem inom EU.

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

Eftersom avtalet innehåller bestämmelser som hör till området för lagstiftningen, föreläggs riksdagen samtidigt följande lagförslag:

1.

Lag

om ändringar 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.

Denna lag träder i kraft den 20 . _____

2.

Lag

om ändring av 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:

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.

Sådan 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.

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 få information 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 (756/2011) som arbetsgivaren har i fråga om hyrd arbetskraft på finska fartyg.

Denna lag träder i kraft den 20 . Bestämmelser om ikraftträdandet av 4 a och 4 b §§
utfärdas dock genom förordning.

3.

Lag

om ändring av lagen om ordnande av arbetskraftsservice

I enlighet med riksdagens beslut

fogas till lagen om ordnande av arbetskraftsservice (380/2023) nya 143 a och 143 b § som följer:

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.

Sådan 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 få information 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 (756/2011) som arbetsgivaren har i fråga om hyrd arbetskraft på finska fartyg.

Denna lag träder i kraft den 20 . Bestämmelser om ikraftträdandet av 143 a och 143 b §§ utfärdas dock genom förordning.

4.

Lag

om ändring av 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 uppehälle, när
1) det är fråga om en hemresa som görs då graviditets-, särskild graviditets-, föräldra- eller
vårdledighet börjar,

13 kap.

Särskilda bestämmelser

12 §

Om en arbetstagare dör under omständigheter som hänför sig till arbetet, ska arbetsgivaren utan dröjsmål underrätta arbetstagarens närmaste anhöriga och regionförvaltningsverket om att arbetstagaren dött. Regionförvaltningsverket ska underrättas om de omständigheter eller den situation som orsakat dödsfallet, om arbetsgivaren känner till dem.

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

Helsingfors den 20xx

Statsminister

Förnamn Efternamn

...minister Förnamn Efternamn

Click or tap here to enter text.

Click or tap here to enter text.

