

Regeringens proposition till riksdagen om godkännande av 2014 års ändringar av koden i konventionen om arbete till sjöss från 2006 samt med förslag till lag om sättande i kraft av de bestämmelser i koden som hör till området för lagstiftningen och till lag om ändring av lagen om sjöarbetsavtal

PROPOSITIONENS HUVUDSAKLIGA INNEHÅLL

I propositionen föreslås det att riksdagen godkänner de bestämmelser i 2014 års ändringar av koden i Internationella arbetsorganisationens konvention om arbete till sjöss från 2006 som hör till området för lagstiftningen samt en lag om sättande i kraft av ändringarna. I syfte att genomföra de nämnda ändringarna föreslås att det till lagen om sjöarbetsavtal fogas bestämmelser som förpliktar arbetsgivare att teckna och hålla i kraft en försäkring eller annan ekonomisk säkerhet för att trygga arbetstagarnas rättigheter till hemresor och den ekonomiska ställningen för arbetstagare som blivit sjuka eller har skadats. De föreslagna tilläggen kompletterar arbetsgivarens skyldighet att betala kostnader för arbetstagarnas hemresor och sjukdomskostnader.

Det föreslås att de bestämmelser som behövs för att genomföra bemanningsdirektivet också fogas till lagen om sjöarbetsavtal samtidigt.

I lagen föreslås en ny bestämmelse om fastställande av arbetsvillkoren för hyrda arbetstagare i de fall där det inte finns ett kollektivavtal som är bindande för användarföretaget. Dessutom föreslås att det för användarföretaget föreskrivs skyldighet att informera hyrda arbetstagare om lediga platser i användarföretaget på samma sätt som information om platserna förmedlas till användarföretagets egna arbetstagare. I lagen om sjöarbetsavtal föreslås också en bestämmelse om användarföretagets skyldighet att erbjuda hyrda arbetstagare möjlighet att dra nytta av sådana tjänster och inrättningar som inte betraktas som anställningsförmåner som företaget erbjuder sina anställda, om inte särbehandlingen är motiverad av objektiva skäl.

2014 års ändringar av koden i konventionen om arbete till sjöss från 2006 träder i kraft internationellt den 18 januari 2017. Lagen om sättande i kraft av de bestämmelser som hör till området för lagstiftningen i konventionen träder i kraft vid en tidpunkt som bestäms genom förordning av statsrådet. Avsikten är att den nämnda lagen och de ändringar som föreslås i lagen om sjöarbetsavtal träder i kraft samtidigt som ändringarna av koden i konventionen träder i kraft internationellt.

INNEHÅLL

PROPOSITIONENS HUVUDSAKLIGA INNEHÅLL.....	1
INNEHÅLL	2
ALLMÅN MOTIVERING	3
1 INLEDNING.....	3
1.1 ILO:s sjöarbetskonvention	3
1.2 Bemanningsdirektivet	3
2 NULÄGE	4
2.1 Lagen om sjöarbetsavtal.....	4
Arbetslagarnas rättigheter till hemresor och ekonomisk trygghet för arbetstagare som blivit sjuka eller skadats.....	4
Bestämmelser om bemanningsarbete	5
2.2 Ändringar som gjorts i koden i sjöarbetskonventionen.....	6
Ändring av regeln om hemresa	6
Ändring av regeln om redarens ansvar	7
2.3 Bedömning av nuläget	7
3 MÅLSÄTTNING OCH DE VIKTIGASTE FÖRSLAGEN.....	8
3.1 2014 års ändringar av koden i sjöarbetskonventionen från 2006.....	8
3.2 Bemanningsarbete.....	8
4 PROPOSITIONENS KONSEKVENSER	8
5 BEREDNINGEN AV PROPOSITIONEN	9
DETALJMOTIVERING	11
1 LAGFÖRSLAG	11
1.1 Lagen om sättande i kraft av de bestämmelser som hör till området för lagstiftningen i 2014 års ändringar av koden i konventionen om arbete till sjöss från 2006.....	11
1.2 Lagen om sjöarbetsavtal.....	11
2 kap. Arbetsgivarens skyldigheter.....	11
13 kap. Särskilda bestämmelser.....	13
2 IKRAFTTRÄDANDE	15
3 BEHOVET AV RIKSDAGENS SAMTYCKE OCH BEHANDLINGSORDNING.....	15
LAGFÖRSLAG	17
1. Lag om sättande i kraft av de bestämmelser som hör till området för lagstiftningen i 2014 års ändringar av koden i konventionen om arbete till sjöss från 2006	17
2. Lag om ändring av 2 och 13 kap. i lagen om sjöarbetsavtal	17
BILAGA	21
PARALLELLTEXT	21
2. Lag om ändring av 2 och 13 kap. i lagen om sjöarbetsavtal	21
BILAGA	25
FÖRDRAGSTEXT	25

ALLMÄN MOTIVERING

Inledning

1.1 ILO:s sjöarbetskonvention

Konventionen om arbete till sjöss från 2006, nedan *sjöarbetskonventionen*, antogs vid sjöarbetskonferensen den 23 februari 2006. Genom konventionen reviderades 37 tidigare konventioner av Internationella arbetsorganisationen (ILO). Syftet med ILO:s sjöarbetskonvention är att fastställa sådana internationella miniminormer för hela sektorn som är enkla, tydliga och konsekventa. Konventionen gäller bl.a. villkoren för anställningsförhållandena inom sjöfarten, inkvartering och rekreationsmöjligheter, mat och förplägnad, skydd för hälsa och social trygghet samt tillsyn över och genomförande av konventionen.

I regel 2.5 i sjöarbetskonventionen fastställs i detalj i vilka situationer arbetstagaren har rätt till gratis hemresa samt de kostnader som arbetsgivaren ska betala. Dessutom ingår i sjöarbetskonventionen en bestämmelse om att varje medlemsstat ska kräva att de fartyg som för medlemsstatens flagg har en ekonomisk säkerhet som tryggar att sjöpersonalen kan resa hem. I regeln fanns dock inte före det tillägg som antogs på arbetskonferensen år 2014 någon närmare definition av krav som ställs på säkerheten.

Bestämmelserna i regel 4.2 gäller redarens ansvar för vården av en sjöman som blivit sjuk och kostnaderna för vården samt boende- och levnadskostnaderna. Dessutom ansvarar redaren i vissa fall för begravningskostnaderna för en sjöman. Bestämmelserna syftar till att säkerställa att sjömän är tryggade i händelse av sjukdom, olycksfall eller död.

Bestämmelserna om hemresa i regel 2.5 och bestämmelserna om redarens ansvar i regel 4.2 har i Finland genomförts nationellt genom bestämmelser i lagen om sjöarbetsavtal (756/2011).

Vid 2014 års internationella arbetskonferens antogs de ändringar som den särskilda treparts-kommittén berett till koden i sjöarbetskonventionen. Ändringarna gäller redarens ansvar i fråga om krav på säkerhet i händelse av strandsättning (regel 2.5 om hemresa) och arbetstagarens död eller långvariga arbetsoförmåga (regel 4.2 om rederiets ansvar). Ändringarna hänför sig till både den juridiskt bindande delen av koden och delen med rekommendationer.

Ändringarna av koden i artikel XV i sjöarbetskonventionen träder i kraft internationellt den 18 januari 2017. Enligt punkt 8 i artikel XV i konventionen träder en ändring som antagits i koden i konventionen dock inte i kraft automatiskt för en sådan stat som inom utsatt tid meddelar generaldirektören att ändringen är bindande först efter att staten gjort en separat anmälan om att ändringen godkänts.

Eftersom ändringen av koden i Finland hör till området för lagstiftningen, har Finland meddelat ILO:s generaldirektör att ändringen för Finlands del träder i kraft först efter att Finland separat anmält generaldirektören att ändringen godkänts.

Målet är att de ändringar i lagstiftningen som behövs i Finland fås i kraft när ändringarna av koden träder i kraft internationellt. Således kan Finland meddela ILO:s generaldirektör att de antagits och satts i kraft före den tidpunkten. På detta sätt träder ändringarna för Finlands del i kraft samtidigt med andra länder som ratificerat sjöarbetskonventionen.

1.2 Bemanningsdirektivet

Europaparlamentets och rådets direktiv 2008/104/EG om arbetstagare som hyrs ut av bemanningsföretag, nedan *bemanningsdirektivet*, antogs i november 2008. Syftet med direktivet är att skydda arbetstagare som hyrs ut av bemanningsföretag och förbättra kvaliteten i det arbete som utförs av dem. I direktivet erkänns bemanningsföretag som arbetsgivare och det förutsätts att hyrda arbetstagare behandlas lika med kundföretagets egna arbetstagare. Närmare bestämmelser om likabehandlingsprincipen finns i artikel 5.

Direktivet är tillämpligt på arbetstagare som har ett anställningskontrakt eller anställningsförhållande med ett bemanningsföretag och som hyrs ut till ett kundföretag för att temporärt arbeta under kundföretagets kontroll och ledning. Direktivet är tillämpligt på offentliga och privata företag som är bemanningsföretag eller kundföretag och bedriver ekonomisk verksamhet med eller utan vinstsyfte. Medlemsstaterna får föreskriva att direktivet inte är tillämpligt på anställningskontrakt eller anställningsförhållanden som gäller bemanningsarbete som ingår inom ramen för särskilda offentliga program eller program med offentligt stöd för yrkesinriktad utbildning, arbetslivsintegrering eller omskolning. Finland har inte gjort sådana uteslutningar. Även sjöpersonal som är anställd hos bemanningsföretag omfattas av direktivets tillämpningsområde.

I artikel 3 i direktivet definieras begreppen arbetstagare, bemanningsföretag, kundföretag, uppdrag och grundläggande arbets- och anställningsvillkor. Enligt artikel 4 i direktivet får begränsningar eller förbud mot anlitande av arbetskraft som hyrs ut av bemanningsföretag endast motiveras av allmänintresset. På grund av skyldigheten att göra en översyn som ingår i artikeln anmälde Finland år 2011 till kommissionen de begränsningar eller förbud mot anlitande av arbetskraft som hyrs ut av bemanningsföretag i lagstiftningen, kollektivavtalen och den nationella praxisen.

I artikel 6 i direktivet föreskrivs om arbetsgivarens skyldighet att informera hyrda arbetstagare om lediga platser, förbudet mot att kräva ersättning från hyrda arbetstagare för ordnande av uppdrag samt om hyrda arbetstagares rätt att få tillgång till förmåner eller gemensamma inrättningar inom kundföretaget på samma villkor som kundföretagets arbetstagare, såvida inte skillnaden i behandling motiveras av objektiva skäl. Enligt artikeln ska medlemsstaterna vidta lämpliga åtgärder eller främja dialogen mellan arbetsmarknadens parter, i enlighet med nationell sedvänja eller praxis, för att förbättra tillgången till utbildning och till barnomsorg i bemanningsföretagen för de arbetstagare som hyrs ut, även under perioder mellan uppdragen, för att främja deras karriärutveckling och anställbarhet, förbättra de inhyrda arbetstagarnas tillgång till kundföretagens personalutbildning.

Artikel 7 i direktivet förpliktar till att ta med de arbetstagare som hyrs ut av bemanningsföretag vid beräkning av den tröskel över vilken organ för arbetstagarrepresentation ska inrättas. Uthyrda arbetstagare kan räknas antingen som anställda i bemanningsföretaget eller som anställda i kundföretaget. Enligt artikel 8 i direktivet ska kundföretaget också lämna lämplig information om anlitande av arbetstagare som hyrs ut av bemanningsföretag till organen för arbetstagarrepresentation.

I artiklarna 9—11 ingår sedvanliga slutbestämmelser om minimikrav, sanktioner och genomförande.

Nuläge

1.3 Lagen om sjöarbetsavtal

Arbetstagarnas rättigheter till hemresor och ekonomisk trygghet för arbetstagare som blivit sjuka eller skadats

Bestämmelserna om hemresa i regel 2.5 och bestämmelserna om redarens ansvar i regel 4.2 i sjöarbetskonventionen har genomförts genom bestämmelser i lagen om sjöarbetsavtal. I 2 kap. 10–13 § i lagen om sjöarbetsavtal finns bestämmelser om lön för sjukdomstid, motsvarande ersättning, vård av en arbetstagare som blivit sjuk eller skadats samt kostnader för sjukvård. I 3 kap. i lagen finns bestämmelser om arbetsgivarens skyldighet att betala och ordna arbetstagnas hemresor från fartyget till hemmet. Arbetstagarens rättigheter till fria hemresor enligt lagen om sjöarbetsavtal är mer omfattande än vad som förutsätts i sjöarbetskonventionen.

Betalningen av sjömäns fordringar som grundar sig på ett anställningsförhållande har tryggats genom två olika system. Arbetstagaren kan ha rätt att få betalning för sina fordringar med stöd av sjöpanträtt på fartyget eller genom lönegarantisystemet.

Det föreskrivs om sjöpanträtt i sjölagen (674/1994). Med stöd av 3 kap. 2 § i den lagen har en fordran som grundar sig på arbetstagarens anställningsförhållande sjöpanträtt till fartyget. Sjöpanträtt i fartyg upphör ett år från det att fordringen uppkom, om fartyget inte före det blir föremål för kvarstad eller utmätning som åtföljs av exekutiv försäljning.

För att få betalning på sina fordringar som grundar sig på ett anställningsförhållande med stöd av sjöpanträtten måste arbetstagaren bevaka sina intressen vid realiseringen av fartyget. Försäljning av fartyg i den ordning som anges i utsökningsbalken (705/2007) sker inte snabbt och det finns inga garantier på att få betalning till fullt belopp. I praktiken har arbetstagare redan varit tvungna att betala kostnader som arbetsgivaren borde ha betalat enligt sjöarbetskonventionen och bestämmelserna i lagen om sjöarbetsavtal.

I lagen om lönegaranti för sjömän (1108/2000) föreskrivs om tryggnad av fordringar som grundar sig på ett anställningsförhållande för arbetstagare som arbetar ombord på finska fartyg. Lönegaranti är ett genom lag ordnat förfarande där staten tryggar betalningen av arbetstagarens fordringar som grundar sig på ett anställningsförhållande i händelse av arbetsgivarens konkurs eller annan insolvens. Arbetstagaren har rätt att få sina fordringar som grundar sig på ett anställningsförhållande betalda av statliga medel i form av lönegaranti, om arbetsgivaren inte kan betala fordringarna på grund av insolvens.

När staten betalar ut lönegaranti uppstår för staten regressrätt gentemot arbetsgivaren. Med stöd av regressrätten återkräver staten de betalda lönegarantibeloppen med ränta. Den del av lönegarantiutgifterna som inte kan återkrävas av arbetsgivarna eller deras konkursbon faktureras årligen av Arbetslöshetsförsäkringsfonden. Medlen för detta tas ut av arbetsgivarna i form av arbetslöshetsförsäkringspremier. I form av lönegaranti betalas sådana fordringar som grundar sig på ett anställningsförhållande och som arbetsgivaren skulle varit skyldig att betala till arbetstagaren. Statens skyldighet att betala ut lönegaranti har dock begränsats genom bestämmelser om tidsfrister och förhindrande av missbruk.

Innan arbetstagarens fordran kan betalas i form av lönegaranti ska för arbetsgivaren ges tillfälle att bli hörd. Arbetsgivaren ha möjlighet att bestrida fordringens riktighet och till följd av det blir arbetstagaren tvungen att väcka talan mot sin arbetsgivare vid domstol. Mål behandlas dock inte så snabbt vid domstol och det är inte billigt.

Bestämmelser om bemanningsarbete

I lagen om sjöarbetsavtal finns vissa särskilda bestämmelser om bemanningsarbete. I regel tillämpas på bemanningsarbete samma bestämmelser som på andra anställningsförhållanden.

I 1 kap. 5 § i lagen om sjöarbetsavtal finns en särskild bestämmelse om provotid i händelse av att en hyrd arbetstagare som tidigare skött samma eller liknande uppgifter i företaget anställs

direkt till användarföretaget. I 2 kap. 8 § i lagen föreskrivs hur det kollektivavtal som tillämpas på arbete utfört av den hyrda arbetstagaren bestäms. I bestämmelsen har tillägnats den så kallade användarföretagsprincipen enligt vilken samma kollektivavtal som på användarföretagets egna arbetstagare tillämpas på arbete som utförs av den hyrda arbetstagaren. Bestämmelsen motsvarar artikel 5 i bemanningsdirektivet.

1.4 Ändringar som gjorts i koden i sjöarbetskonventionen

Vid 2014 års internationella arbetskonferens antogs de ändringar som den särskilda treparts-kommittén för sjöfart valde ut till koden i sjöarbetskonventionen. Ändringarna gällde redarens ansvar i fråga om krav på säkerhet i händelse av strandsättning (regel 2.5 om hemresa) och arbetstagarens död eller långvariga arbetsoförmåga (regel 4.2 om rederiets ansvar). Ändringarna hänförde sig till både den juridiskt bindande delen av koden och delen med rekommendationer.

Ändring av regeln om hemresa

År 2014 godkändes ett tillägg till regel 2.5 om hemresa, där de kostnader som betalas av säkerheten fastställs och specificeras de situationer där man kan använda sig av säkerheten. Enligt tillägget måste sjöpersonal ha tillgång till ett snabbt och effektivt system för ekonomisk säkerhet i händelse av strandsättning. Dessutom beskrivs i regeln de situationer där det är fråga om strandsättning av en sjöman.

Det är fråga om strandsättning när redare i strid med bestämmelserna i sjöarbetskonventionen eller sjöpersonalens avtal inte betalar kostnaderna för sjömannens hemresa, har lämnat en sjöman utan nödvändigt underhåll och försörjning eller på annat sätt ensidigt har brutit sina band med sjömannen. Det handlar om ensidigt brytande av band med sjömannen också när rederiet underlåter att betala avtalsenlig lön till sjömannen under minst två månader.

Varje medlemsstat ska se till att fartyg som för dess flagg har ett system för ekonomisk säkerhet som uppfyller kraven i den här standarden. Systemet för ekonomisk säkerhet kan vara ett socialt trygghetssystem, en försäkring, en nationell fond eller liknande. Systemets utformning bestäms av medlemsstaten, efter förhandlingar med de berörda arbetstagar- och arbetsgivarorganisationerna.

Det stöd som tillhandahålls av systemet för ekonomisk säkerhet ska beviljas snabbt efter ansökan av eller på uppdrag av berörd sjöpersonal. Systemet för ekonomisk säkerhet ska vara tillräckligt stort för att täcka sjöpersonalens lönefordringar och andra ersättningar som grundar sig på ett anställningsförhållande för högst fyra månader. Dessutom ska systemet täcka alla kostnader som rimligtvis har uppstått för sjöpersonalen, inklusive kostnader för hemresa. Stödet från systemet för ekonomisk säkerhet ska också täcka sjöpersonalens grundläggande behov, såsom tillräcklig kost, vid behov kläder, logi, dricksvatten, bränsle som behövs för att man ska klara sig ombord, nödvändig sjukvård och andra rimliga kostnader som följer av strandsättning.

Ett intyg om säkerheten ska hållas framlagt ombord på fartyget. Sakinnehållet i intyget definieras i bilaga A2-I till sjöarbetskonventionen. Intyget ska finnas på engelska eller så ska en översättning till engelska bifogas till intyget.

Sjöpersonal ska meddelas i förväg om en redares ekonomiska säkerhet ska upphävas eller sägas upp och meddelas omedelbart om den inte kommer att förnyas. Dessutom ska leverantören av försäkringen informera flaggstaten om en redares ekonomiska säkerhet ska upphävas eller sägas upp eller inte kommer att förnyas.

Varje medlemsstat ska kräva att fartyg som för dess flagg lägger fram styrkande handlingar för ekonomisk säkerhet utfärdade av leverantören av den ekonomiska säkerheten. Handlingarna ska sättas upp på en väl synlig plats i sjöpersonalens bostadsutrymme. Om fler än en leverantör tillhandahåller ekonomisk säkerhet, ska handlingar från varje leverantör medföras ombord.

Ändring av regeln om redarens ansvar

För att trygga sjöpersonalens avtalsgrundade anspråk fogades till regel 4.2 nya bestämmelser vid 2014 års arbetskonferens. Enligt dessa bestämmelser ska fartyget ha ett system för ekonomisk säkerhet som säkerställer betalningen av ersättningar med anledning av sjöpersonalens sjukdom, olycksfall, arbetsförmåga eller dödsfall. Via systemet för ekonomisk säkerhet ska ersättningarna betalas ut fullständigt och utan dröjsmål och sjöpersonal får inte utsättas för påtryckningar att ta emot en mindre ersättning än den som avtalet ger rätt till.

Med avtalsgrundade anspråk avses alla anspråk gällande sjukdom, skada eller dödsfall som inträffar när sjöpersonal fullgör ett anställningsavtal för sjöpersonal eller till följd av anställning enligt ett sådant avtal.

Sjöpersonal ska meddelas i förväg om en redares ekonomiska säkerhet ska upphävas eller sägas upp och meddelas omedelbart om den inte kommer att förnyas. Dessutom ska leverantören av försäkringen informera flaggstaten om en redares ekonomiska säkerhet ska upphävas eller sägas upp eller inte kommer att förnyas.

Varje medlemsstat ska kräva att fartyg som för dess flagg lägger fram styrkande handlingar för ekonomisk säkerhet utfärdade av leverantören av den ekonomiska säkerheten. Handlingarna ska sättas upp på en väl synlig plats i sjöpersonalens bostadsutrymme och de ska vara framlagda även på engelska. Om fler än en leverantör tillhandahåller ekonomisk säkerhet, ska handlingar från varje leverantör medföras ombord.

1.5 Bedömning av nuläget

Bestämmelserna i den gällande lagen om sjöarbetsavtal förpliktar arbetsgivaren att betala arbetstagarens resor hemifrån till fartyget och hem från fartyget. Dessutom har arbetsgivaren enligt bestämmelserna i lagen om sjöarbetsavtal skyldighet att se till att en arbetstagare som blivit sjuk eller skadats får vård och att ersätta kostnaderna för det. Däremot finns i lagen om sjöarbetsavtal inte bestämmelser i händelse av att arbetsgivaren på grund av betalningssvårigheter eller av annan orsak inte fullgör de nämnda skyldigheterna. Till denna del tryggas arbetstagarens ekonomiska ställning å ena sidan genom bestämmelser i lagen om lönegaranti för sjömän och å andra sidan genom sjöpanträtt som grundar sig på sjölagen. I praktiken har arbetstagaren redan varit tvungen att i arbetsgivarens ställe betala kostnader för hemresa och sjukvård innan kostnaderna ersätts i from av lönegaranti. Ingentida av dessa skyddsmekanismer tryggar arbetstagarens ställning på det sätt som 2014 års ändringar av ILO:s sjöarbetskonvention förutsätter.

ILO för ett internationellt register där det åtminstone från och med år 2004 har införts uppgifter om strandsättning av fartyg och sjöpersonal. I registret har inte införts något finländskt fall.

I lagen om sjöarbetsavtal finns inte bestämmelser om användarföretagets skyldighet att informera hyrda arbetstagare om lediga platser i företaget. Skyldigheterna att informera om lediga platser gäller uttryckligen användarföretagets egna anställda. Således förutsätter fullgörandet av skyldigheten enligt artikel 6.1 i bemanningsdirektivet att det till lagen om sjöarbetsavtal fo-

gas en bestämmelse om användarföretagets skyldighet att informera hyrda arbetstagare om lediga platser i företaget.

I lagen om sjöarbetsavtal finns det inte bestämmelser om att hyrda arbetstagare har rätt att dra nytta av användarföretagets gemensamma tjänster och inrättningar, såsom matsals- och transporttjänster, på det sätt som förutsätts i artikel 6.4 i bemanningsdirektivet. Det är fråga om andra tjänster än sådana som ska betraktas som anställningsförmåner. Det är främst fråga om rätt att få tillträde till vissa utrymmen eller att få vissa tjänster som antingen står till förfogande för alla arbetstagare eller för arbetstagare som utför ett visst arbete. Enligt bemanningsdirektivet ska en hyrd arbetstagare ha rätt att få tillgång till sådana tjänster på samma villkor som arbetstagarna i användarföretaget, om inte särbehandlingen är motiverad av objektiva skäl. Användarföretaget ska iaktta bestämmelserna om diskriminering och kravet på likabehandling även i fråga om hyrda arbetstagare. Bestämmelserna om diskriminering kan ha betydelse när det bedöms om skyldigheterna i artikel 6.4 i bemanningsdirektivet har fullgjorts.

Målsättning och de viktigaste förslagen

1.6 2014 års ändringar av koden i sjöarbetskonventionen från 2006

Propositionen syftar till att Finland ska kunna få sin lagstiftning att motsvara 2014 års ändringar av koden i ILO:s sjöarbetskonvention och att Finland ska kunna anmäla ILO att ändringarna för Finlands del träder i kraft samtidigt med andra länder som ratificerat sjöarbetskonventionen. Det föreslås att ändringarna av koden i konventionen godkänns och att de bestämmelser i ändringarna som hör till området för lagstiftningen sätts i kraft genom lag. Dessutom föreslås det att lagen om sjöarbetsavtal ändras så att de bestämmelser om arbetsgivarens skyldighet att teckna och hålla i kraft en försäkring eller annan ekonomisk säkerhet för att trygga arbetstagarnas hemresor och den ekonomiska ställningen för arbetstagare som blivit sjuka eller skadats som ändringarna av koden förutsätter fogas till lagen. Skyldigheten gäller fartyg när de är i trafik utanför finskt territorialvatten.

1.7 Bemanningsarbete

Syftet med de förslag som gäller bemanningsarbete är att nationellt genomföra de krav som ställs i Europaparlamentets och rådets bemanningsdirektiv även i fråga om sjöarbete.

Det nationella genomförandet av direktivet förutsätter smärre ändringar i lagen om sjöarbetsavtal. Det föreslås att det för användarföretag föreskrivs en ny skyldighet att informera hyrda arbetstagare genom samma förfaranden som dess egna anställda informeras. Målet är att främja hyrda arbetstagares möjligheter att få anställning i användarföretagen.

I lagen om sjöarbetsavtal föreslås också en hänvisande bestämmelse om användarföretagets skyldighet att erbjuda hyrda arbetstagare möjlighet att dra nytta av sådana tjänster och inrättningar som inte betraktas som anställningsförmåner som användarföretaget erbjuder sina anställda, såsom måltids- och transporttjänster, om inte särbehandlingen är motiverad av objektiva skäl. Avsikten är att främja likabehandling av hyrda arbetstagare i förhållande till arbetstagarna i användarföretaget.

Propositionens konsekvenser

De ändringar som genomförs genom propositionen beror för bemanningsarbetets del på genomförandet av internationella förpliktelser som är bindande för Finland och till övriga delar på behovet att uppdatera lagstiftningen så att den motsvarar ändringarna av koden i ILO:s sjöarbetskonvention som är bindande för Finland.

Propositionen har inte några konsekvenser för myndigheternas verksamhet. Arbetskyddsmyndigheterna övervakar att lagen om sjöarbetsavtal följs. En redogörelse för att en försäkring eller annan ekonomisk säkerhet finns är också ett villkor för beviljande av certifikat för arbete till sjöss.

Kravet på försäkring eller ekonomisk säkerhet är av internationell karaktär. Redan före 2014 års ändringar i ILO:s sjöarbetskonvention har rederiet kunnat teckna en frivillig ansvarsförsäkring (P&I-försäkring), som bland annat täcker rederiets arbetsavtalsbaserade ansvar för personskada, sjukdom och dödsfall samt besättningens resekostnader i enlighet med sjöarbetskonventionen. Försäkringen har inte täckt besättningens inestående löner.

Om rederiet har försummat sina skyldigheter enligt sjöarbetskonventionen att betala kostnaderna för besättningens hemresor eller de i konventionen fastställda ersättningarna med anledning av att en medlem av besättningen dör eller blir långvarigt arbetsförmögen, kan försäkringsersättningen undantagsvis betalas direkt till en medlem av besättningen eller i vissa fall till medlemmens rättsägare.

De ändringar av koden i sjöarbetskonventionen som internationellt träder i kraft i januari 2017 förutsätter att det också tillhandahålls försäkringar eller andra säkerhetsarrangemang via vilka det utöver resekostnader och kostnader i samband med sjukdom som förutsätts i sjöarbetskonventionen dessutom ersätts arbetstagarnas inestående löner i den omfattning som förutsätts i konventionen. Exempelvis håller man på att utvidga försäkringsvillkoren för redarens P&I-försäkring så att försäkringen kommer att täcka arbetstagares inestående löner. Dessutom finns det på marknaden redan andra försäkringar som internationella försäkringsbolag erbjuder som anges uppfylla kraven i sjöarbetskonventionen.

Försäkringen eller annan ekonomisk säkerhet medför kostnader för rederierna. Det är svårt att uppskatta storleken på dessa, eftersom priset bestäms enligt riskerna och påverkas av många faktorer, allt från fartygets tidigare olyckshistoria, fartygets typ och ålder. Å andra sidan är risken för olyckor för fartyg som för finsk flagg liten. För de finländska fartygens del har det inte heller uppkommit sådana situationer som ledde till att sjöarbetskonventionen ändrades år 2014.

De ändringar som gäller bemanningsarbete bedöms inte ha några betydande ekonomiska konsekvenser. Inom sjöfart används bemanningsarbete inte i någon större grad.

Det sätt att informera om platser som blir lediga som användarföretaget valt lämpar sig i princip också för informationen till hyrda arbetstagare. Således medför den nya skyldigheten inte ökade kostnader för användarföretaget. Smärre kostnader och extra administrativt arbete kan medföras i situationer där företagets nuvarande informationssätt i praktiken inte säkerställer att hyrda arbetstagare får information om platser som blir lediga.

Användarföretagets skyldighet att erbjuda gemensamma tjänster och inrättningar även för hyrda arbetstagare och skyldigheten att lämna information om bindande och allmänt tillämplig praxis som användarföretaget tillämpar torde inte medföra extra kostnader för användarföretagen. Fullgörandet av skyldigheten kräver inte särskilda arrangemang av användarföretaget, eftersom det är fråga om tjänster och inrättningar som användarföretagets egna arbetstagare redan har tillgång till. Dessutom används hyrda arbetstagare bara lite i sjöfart.

Beredningen av propositionen

Propositionen har beretts vid delegationen för sjömansärenden som finns i anslutning till arbets- och näringsministeriet. Utöver arbets- och näringsministeriet ingår i delegationen före-

RP 167/2016 rd

trädare för social- och hälsovårdsministeriet, kommunikationsministeriet samt sjöfartssektorns arbetsmarknadsorganisationer. Regeringspropositionen har behandlats i Finlands ILO-delegation i anslutning till arbets- och näringsministeriet.

Om propositionen har det också begärts remissyttranden från de organisationer och ministerier som är representerade i delegationen för sjömansärenden, från försäkringsbolaget Alandia samt från Finansbranschens centralförbund. För beredningen av regeringspropositionen har det begärts remissyttranden från Finlands Näringsliv EK rf, Finlands Fackförbunds Centralorganisation FFC rf, Tjänstemannacentralorganisationen STTK rf och Akava rf samt Ålands landskapsregering.

De iakttagelser som framfördes i utlåtandena har beaktats i den fortsatta beredningen.

DETALJMOTIVERING

Lagförslag

1.1 Lagen om sättande i kraft av de bestämmelser som hör till området för lagstiftningen i 2014 års ändringar av koden i konventionen om arbete till sjöss från 2006

1 §. I paragrafen finns en bestämmelse om att de bestämmelser som hör till området för lagstiftningen i ändringarna av koden i 2006 års konvention om arbete till sjöss gäller som lag sådana Finland har förbundit sig till dem.

2 §. Enligt paragrafen träder ändringarna av koden i konventionen i kraft vid en tidpunkt som föreskrivs genom förordning av statsrådet.

1.2 Lagen om sjöarbetsavtal

2 kap. Arbetsgivarens skyldigheter

5 §. *Information om platser som blir lediga.* Det föreslås att paragrafen kompletteras så att där föreskrivs om användarföretagets skyldighet att informera även sina hyrda arbetstagare om platser som blir lediga genom samma förfaranden som vid informeringen om platser som blir lediga till företagets egna arbetstagare. På så sätt försätts användarföretagets hyrda arbetstagare i samma ställning som de som är direkt visstidsanställda och deltidsanställda i användarföretaget.

Avsikten är att genom bestämmelsen genomföra artikel 6.1 i bemanningsdirektivet. Avsikten är att främja att hyrda arbetstagare blir anställda i användarföretag. Den föreslagna ändringen motsvarar till sitt innehåll målen i bemanningsdirektivet.

Det sätt att informera som användarföretaget valt lämpar sig i princip också för informationen till hyrda arbetstagare. I fråga om hyrd arbetskraft ska användarföretaget se till att det sätt att informera som företaget valt är sådant att även de hyrda arbetstagarna i praktiken kan få information om platser som blir lediga.

8 §. *Kollektivavtal som ska tillämpas i hyrda arbetstagares anställningsförhållanden.* Enligt 1 mom. ska på anställningsförhållandet för en hyrd arbetstagare tillämpas ett kollektivavtal som är bindande för användarföretaget, eller om sådant inte finns, ett allmänt bindande kollektivavtal. Nu föreslås att det till paragrafen fogas ett nytt 2 mom. där det föreskrivs om bestämmandet av arbetsvillkoren för hyrda arbetstagare i en situation där det inte finns ett kollektivavtal som är förpliktande för användarföretaget. Genomförandet av bemanningsdirektivet förutsätter att likabehandlingsprincipen enligt direktivet iakttas i sådana situationer. Om likabehandlingsprincipen föreskrivs i artikel 5.1 i bemanningsdirektivet. De centrala villkoren för en hyrd arbetstagares anställningsförhållande ska även i dessa fall motsvara villkoren för anställningsförhållandena hos användarföretagets egna arbetstagare.

Enligt artikel 3.1 f i bemanningsdirektivet avses med grundläggande arbets- och anställningsvillkor sådana arbets- och anställningsvillkor som fastställs i lagar och andra författningar, kollektivavtal och/eller andra bindande generella bestämmelser som gäller i kundföretaget och som avser arbetstidens längd, övertid, raster, vilotid, nattarbete, semester och helgdagar och lön.

I bemanningsdirektivet definieras inte begreppet lön. Å andra sidan definieras begreppet i artikel 157 i fördraget om Europeiska unionens funktionssätt (EUF-fördraget) och även unionens domstol har i sin domstolspraxis definierat vad lönen utgörs av. Det vedertagna begreppet lön är omfattande. Enligt det kan i lönen utöver grundlönen ingå olika tillägg, såsom tillägg för kvällsarbete, skifttillägg och miljötillägg. Begreppet lön omfattar också övertidsersättning, ålderstillägg och lönebonus. Bestämmelserna i lagen om sjöarbetsavtal om vederlag som betalas för arbete är tillräckliga med tanke på genomförandet av bemanningsdirektivet. I praktiken bestäms lönen för en hyrd arbetstagare på basis av det kollektivavtal som tillämpas på arbetet.

Om inte något kollektivavtal som avses i 1 mom. tillämpas på bemanningsarbetet, ska på bemanningsarbetet tillämpas andra standarder som är bindande för användarföretaget. Sådana i bemanningsdirektivet avsedda regler som är bindande för användarföretaget och tillämpas allmänt är exempelvis företagsspecifika lönesystem som är bindande för företaget eller också den allmänna praxis som av hävd tillämpas vid företaget. Väsentligt är att det är fråga om ett system som är bindande för användarföretaget och som också tillämpas allmänt.

I 2 kap. 8 § 1 mom. i den svenskspråkiga lagen föreslås en språklig precisering som dock inte ändrar sakinnehållet i bestämmelsen.

8 a §. *Hyrda arbetstagares rätt till tjänster och inrättningar inom användarföretaget.* Det föreslås att det till 2 kap. fogas en ny 8 a §, där det föreskrivs om användarföretagets skyldighet att erbjuda hyrda arbetstagare möjlighet att dra nytta av tjänsterna och de gemensamma utrymmena på samma villkor som användarföretagets egna arbetstagare. En sådan skyldighet föreligger dock inte, om särbehandlingen är motiverad av objektiva skäl.

I artikel 6.4 i bemanningsdirektivet nämns som exempel på sådana tjänster särskilt personalmatsalar, barnomsorg och transporter, som hyrda arbetstagare ska ges tillgång till på samma villkor som arbetstagare som är direkt anställda i användarföretaget. Det kan också handla om andra tjänster eller inrättningar, eftersom de tjänster som räknas upp i artikel 6.4 i direktivet bara utgör exempel.

I sjöfarten saknar de tjänster och inrättningar som nämns i direktivet betydelse i praktiken. Detta beror i stor utsträckning på arbetets karaktär och på att de som arbetar ombord på ett fartyg enligt lagen om fartygspersonalens arbets- och boendemiljö samt mathållningen ombord på fartyg (395/2012) under arbetsperioderna har rätt till kostnadsfria måltider. I 3 kap. i lagen om sjöarbetsavtal föreskrivs också om rätten för arbetstagare som arbetar ombord på finska fartyg att resa hemifrån till fartyget och hem från fartyget på arbetsgivarens bekostnad. Å andra sidan kan det för dem som arbetar ombord på fartyg erbjudas många andra tjänster och inrättningar än de som uttryckligen nämns i direktivet, till exempel för fritiden ombord.

Av ovan nämnda skäl är det inte ändamålsenligt att specificera de tjänster och inrättningar som användarföretagets skyldighet att ordna gäller. Tjänster och inrättningar som betraktas som anställningsförmåner omfattas inte av skyldigheten. Skyldigheten att ordna tjänster enligt bestämmelsen inbegriper inte heller till exempel företagshälsovård som användarföretaget erbjuder, eftersom skyldigheten att ordna företagshälsovård hör till den hyrda arbetstagarens egen arbetsgivare, bemanningsföretaget.

Syftet med bestämmelsen är att främja likabehandlingen av hyrda arbetstagare uttryckligen i fråga om de gemensamma utrymmena och inrättningarna på arbetsplatsen och på så sätt främja de sociala relationerna på arbetsplatsen mellan användarföretagets egna anställda och dess hyrda arbetstagare.

Med de inrättningar och tjänster som nämns i bestämmelsen avses närmast sådana mer stadigvarande och långvariga arrangemang eller förmåner som användarföretaget tillhandahåller sina anställda och som arbetstagarna har möjlighet att använda sig av när de så önskar enligt den allmänna praxis och de principer som tillämpas vid företaget. Möjligheten att utnyttja arbetsplatsens hobbylokaler eller motsvarande inrättningar är en typisk sådan förmån eller sådant arrangemang som avses i bestämmelsen. Möjlighet att bada bastu, använda simbassäng eller gym är sådana förmåner och inrättningar som avses i bestämmelsen och till vilka hyrda arbetstagare ska ha samma tillträde som andra anställda som arbetar ombord på fartyget.

13 kap. Särskilda bestämmelser

13 a §. *Tryggande av rättigheter till hemresor och den ekonomiska ställningen för arbetstagare som blivit sjuka eller skadats.* Det är en ny paragraf och där föreskrivs om arbetsgivarens skyldighet att teckna och hålla i kraft en försäkring eller annan ekonomisk säkerhet för att trygga de föreskrivna rättigheterna till hemresor och den ekonomiska ställningen för arbetstagare som blivit sjuka eller skadats. I 1 mom. specificeras de situationer och kostnader för vilka försäkringen eller annan ekonomisk säkerhet ska ordnas. Skyldigheten gäller alla fartyg när de är i trafik utanför finskt territorialvatten. Det saknar alltså betydelse att fartyget i regel är i inrikestrafik.

Försäkringen eller annan ekonomisk säkerhet finns till bara i händelse av situationer som fastställs i regel 2.5 och hemresor och i regel 4.2 om redarens ansvar i sjöarbetskonventionen. I dessa situationer är det fråga om att arbetsgivaren inte fullgör sina skyldigheter som gäller hemresor enligt sjöarbetskonventionen eller arbetsavtalet och inte betalar arbetstagarens hemresor och lämnar arbetstagaren utan nödvändigt uppehålle eller stöd eller ensidigt bryter sina band med arbetstagaren.

Försäkringen eller annan ekonomisk säkerhet ska täcka kostnaderna för arbetstagarnas hemresor i den omfattning som föreskrivs i 3 kap. 2 §. I de hemresekostnader som ska tryggas ingår också sjukvård under resan samt uppehålle. Dessutom ska försäkringen eller annan ekonomisk säkerhet vara tillräcklig för att täcka arbetstagarnas inestående löner för högst fyra månader.

I 2 kap. 10–13 § i lagen om sjöarbetsavtal föreskrivs om arbetsgivarens skyldighet att betala lön för sjukdomstid, ersättning som motsvarar lönen för sjukdomstid när anställningsförhållandet upphör, skyldighet att sörja för vården av en arbetstagare som blivit sjuk samt att ansvara för kostnaderna för sjukdomen. Arbetsgivarens försäkring eller annan ekonomisk säkerhet ska också täcka kostnader som ska betalas av arbetsgivaren, när en arbetstagare blivit sjuk eller skadats under tiden för arbetet ombord. Om arbetstagaren skadas eller blir sjuk under ledighet för utjämning av arbetstiden eller till exempel under semestern, har arbetsgivaren ansvar för vården av den arbetstagare som blivit sjuk och för kostnaderna på det sätt som föreskrivs i 2 kap. 10–13 §, men försäkringen eller annan ekonomisk säkerhet behöver inte täcka dessa kostnader.

Enligt 13 kap. 12 § 3 mom. har arbetsgivaren skyldighet att betala de kostnader som direkt orsakas av begravningen av en arbetstagare som arbetat i utrikestrafik, om arbetstagaren vid sin död skulle ha varit berättigad till sjukvård som arbetsgivaren betalar i enlighet med 2 kap. 13 §. Via arbetsgivarens försäkring eller annan ekonomisk säkerhet ersätts begravningskostnader mer begränsat. Arbetstagarens anhöriga har rätt till ersättning för begravningskostnader endast om arbetstagaren dör under arbetet ombord på fartyget.

Enligt 2 mom. har arbetstagaren rätt att få betalning direkt genom försäkringen eller annan ekonomisk säkerhet. Arbetstagaren kan vända sig direkt till den som beviljat försäkringen eller leverantören av annan ekonomisk säkerhet för att ställa anspråk. Bland annat på grund av

detta ska arbetsgivaren hålla ett intyg om försäkringen eller annan ekonomisk säkerhet framlagt ombord. En bestämmelse om detta finns enligt förslaget i 13 kap. 15 §.

I 3 mom. föreskrivs om försäkringens eller annan ekonomisk säkerhets upphörande under försäkringsperioden eller giltighetstiden. Försäkringen eller annan ekonomisk säkerhet kan under avtalets giltighetstid upphöra att gälla tidigast 30 dagar från den dag då en skriftlig anmälan om att giltigheten upphör inkommit till arbetarskyddsmyndigheten.

15 §. Framläggning. I 13 kap. 15 § föreskrivs om handlingar som ska vara framlagda till påseende för arbetstagarna. Nu föreslås att det till 2 mom. fogas en bestämmelse som även förpliktar till framläggning av ett intyg om att det finns en gällande försäkring eller annan ekonomisk säkerhet för att trygga rättigheterna till hemresor och den ekonomiska ställningen för arbetstagare som blivit sjuka eller skadats. Motsvarande skyldighet om framläggning av handlingar om försäkring eller annan ekonomisk säkerhet har även rederiet enligt 17 § 2 mom. och redaren enligt 17 a § 2 mom.

Sakinnehållet i intyget bestäms i enlighet med tilläggen A5-I och A4-I till sjöarbetskonventionen. Av intygen ska alltså framgå redarens och fartygets namn, fartygets registreringshamn, anropssignal och IMO-nummer samt namn- och adressuppgifter för den som tillhandahåller den ekonomiska säkerheten, kontaktuppgifter för den person eller enhet som ansvarar för hantering av sjöpersonals ansökningar om stöd och giltighetstid för den finansiella säkerheten. Dessutom ska i intyget ingå en försäkrans från den som tillhandahåller den ekonomiska säkerheten om att den ekonomiska säkerheten uppfyller kraven i sjöarbetskonventionen.

17 §. Ansvar för arbetsgivarens skyldigheter i vissa fall. I 1 mom. ställs för rederiet utöver arbetstagarens arbetsgivare ansvar för fria hemresor enligt 3 kap. och skötseln av arbetstagarens egendom som blivit kvar ombord på det sätt som föreskrivs i 12 § 3 mom. Rederiet ansvarar vidare utöver arbetsgivaren för sjukvård och begravning av arbetstagaren på det sätt som föreskrivs i 2 kap. 12 och 13 § samt 13 kap. 12 §.

Föreslås att det till 2 mom. fogas en bestämmelse som förpliktar rederiet att teckna och hålla i kraft en försäkring eller annan ekonomisk säkerhet för att fullgöra sina betalningsskyldigheter på det sätt som föreskrivs i 13 kap. 13 a §. Rederiets ansvar är dock snävare än den skyldighet som i paragrafen ställs för arbetsgivaren på grund av att rederiet inte har skyldighet att betala lön till arbetstagare som är anställda hos en annan arbetsgivare.

Skyldigheten att teckna försäkring eller ordna annan ekonomisk säkerhet är också snävare än rederiets ansvar enligt 1 mom. i paragrafen. Rederiet har enligt förslaget inte skyldighet att teckna en försäkring eller ordna en ekonomisk säkerhet för arbetstagarens egendom som blivit kvar ombord.

Rederiets försäkringsskyldighet eller skyldighet att ordna annan ekonomisk säkerhet omfattar alltså på det sätt som föreslås bli föreskrivet i 13 kap. 13 a § i lagen om sjöarbetsavtal hemresor då anställningsförhållandet upphör enligt 3 kap. 2 § samt sjukvårdskostnader på basis av 2 kap. 12 och 13 §, om arbetstagaren har blivit sjuk eller skadat sig under tiden för arbete ombord på fartyget. Däremot sträcker sig rederiets försäkringsskyldighet eller ställande av annan ekonomisk säkerhet inte till lön för sjukdomstid och ersättning som motsvarar lönen för sjukdomstid när anställningsförhållandet upphör enligt 2 kap. 10 och 11 § i lagen om sjöarbetsavtal. Skyldigheten att ordna säkerhet gäller inte heller sådana resor enligt 3 kap. 1 § i lagen som företas medan anställningsförhållandet pågår.

Rederiets skyldighet att teckna försäkring eller ordna annan ekonomisk säkerhet för att säkerställa betalning av begravningskostnader är mer begränsad än rederiets ansvar att lämna er-

sättning för sådana kostnader med stöd av 1 mom. i paragrafen. Ansvaret begränsas, på samma sätt som för arbetstagarens egen arbetsgivare, endast till situationer där arbetstagaren avlider ombord på fartyget.

I fråga om arbetstagarens rätt att söka ersättning direkt från leverantören av försäkringen eller annan ekonomisk säkerhet, på samma sätt som i fråga om giltigheten för dessa arrangemang, gäller det som föreskrivs i 13 a §. På motsvarande sätt gäller skyldigheten bara till den del som fartyget är i trafik utanför Finland.

17 a §. *Redarens ansvar för dem som arbetar utan arbetsavtal ombord på fartyg.* Enligt 1 mom. ansvarar redaren bland annat för kostnaderna för hemresor för personer som arbetar ombord på fartyg utan arbetsavtal, när personens arbete upphör samt för vården av en person som blivit sjuk ombord. Sjukvården ombord på fartyget inbegriper vård som läkare ordinerat inklusive resor, mediciner och uppehälle. Vid behov ska den som blivit sjuk eller skadats fås till vård på land.

Det föreslås att det till 2 mom. fogas en bestämmelse om redarens skyldighet att teckna och hålla i kraft en försäkring eller annan ekonomisk säkerhet för att säkerställa betalning av rese- och vårdkostnader enligt 1 mom. på det sätt som föreskrivs i 13 a §. På liknande sätt som föreskrivs i den sistnämnda paragrafen föreligger det skyldighet att teckna försäkring eller ordna annan ekonomisk säkerhet, när fartyget trafikerar utanför Finland. Vad som i 13 a § föreskrivs om att ställa anspråk direkt på leverantören av försäkringen eller annan ekonomisk säkerhet samt giltigheten för arrangemangen lämpar sig också på de säkerhetsarrangemang som föreskrivs i denna paragraf.

Ikraftträdande

2014 års ändringar av koden i konventionen om arbete till sjöss från 2006 träder i kraft internationellt den 18 januari 2017. Lagen om sättande i kraft av de bestämmelser som hör till området för lagstiftningen i konventionen träder i kraft vid en tidpunkt som bestäms genom förordning av statsrådet. Avsikten är att den nämnda lagen och de ändringar som föreslås i lagen om sjöarbetsavtal träder i kraft samtidigt som ändringarna av koden i konventionen träder i kraft internationellt.

Behovet av riksdagens samtycke och behandlingsordning

Enligt 94 § 1 mom. i grundlagen krävs riksdagens godkännande för bl.a. fördrag och andra internationella förpliktelser som innehåller sådana bestämmelser som hör till området för lagstiftningen. Enligt riksdagens grundlagsutskotts tolkningspraxis täcker riksdagens befogenhet att godkänna internationella förpliktelser alla materiella bestämmelser om internationella förpliktelser som hör till området för lagstiftningen.

Grundlagsutskottet har ansett att bestämmelser i en internationell konvention hör till området för lagstiftningen, om bestämmelsen gäller utövande eller begränsning av någon grundläggande fri- eller rättighet som är skyddad i grundlagen, om bestämmelsen i övrigt gäller grunderna för individens rättigheter och skyldigheter, om den sak som bestämmelsen gäller enligt grundlagen ska regleras i lag eller om det finns lagbestämmelser om den sak som bestämmelsen gäller eller som det enligt rådande uppfattning i Finland ska lagstiftas om saken. Bestämmelserna om hemresa i regel 2.5 i koden till sjöarbetskonventionen har i Finland genomförts genom bestämmelser i 3 kap. 2 § i lagen om sjöarbetsavtal. Bestämmelserna om redarens ansvar i regel 4.2 i koden har genomförts genom bestämmelser i 2 kap. 10 och 13 § samt bestämmelser i 13 kap. 12 och 17 a § i samma lag.

RP 167/2016 rd

En bestämmelse om en internationell förpliktelse hör på dessa grunder till området för lagstiftningen oavsett om den strider mot eller överensstämmer med en lagbestämmelse i Finland (GrUU 11/2000 rd, GrUU 12/2000 rd och GrUU 445/2000 rd).

Bestämmelserna i reglerna 2.5 (hemresa) och 4.2 (redarens ansvar) i sjöarbetskonventionen hör till området för lagstiftningen, eftersom det finns bestämmelser om dem i lagen om sjöarbetsavtal. De nu föreslagna ändringarna i lagen om sjöarbetsavtal hör till Finlands behörighet. Om dem har inte föreskrivits i EU och de faller inte heller inom landskapet Ålands lagstiftningsbehörighet.

Ändringarna av den bindande koden i sjöarbetskonventionen innehåller inte några bestämmelser som berör grundlagen på det sätt som avses i 94 § 2 mom. i grundlagen. Således kan ändringarna enligt regeringens uppfattning godkännas med röstmajoritet och förslaget till lag om sättande i kraft av ändringarna samt vissa tidigare konventioner kan godkännas i vanlig lagstiftningsordning.

Med stöd av vad som anförts ovan och i enlighet med 94 § i grundlagen föreslås att

riksdagen godkänner 2014 års ändringar av koden i konventionen om arbete till sjöss från 2006

Med stöd av vad som anförts ovan och eftersom 2014 års ändringar av koden i konventionen om arbete till sjöss från 2006 innehåller bestämmelser som hör till området för lagstiftningen föreläggs riksdagen samtidigt följande lagförslag:

1.

Lag

**om sättande i kraft av de bestämmelser som hör till området för lagstiftningen i 2014 års
ändringar av koden i konventionen om arbete till sjöss från 2006**

I enlighet med riksdagens beslut föreskrivs:

1 §

De bestämmelser som hör till området för lagstiftningen i de i Genève den 11 juni 2014 antagna ändringarna av koden i konventionen om arbete till sjöss från 2006 gäller som lag sådana Finland har förbundit sig till dem.

2 §

Om ikraftträdandet av denna lag bestäms genom förordning av statsrådet.

2.

Lag

om ändring av 2 och 13 kap. i lagen om sjöarbetsavtal

I enlighet med riksdagens beslut
ändras i lagen om sjöarbetsavtal (756/2011) 2 kap. 5 och 8 § samt 13 kap. 15, 17 och 17 a §, av dem 13 kap. 17 a § sådan den lyder i lag 139/2012 och
fogas till 2 kap. en ny 8 a § och till 13 kap. en ny 13 a § som följer:

2 kap.

Arbetsgivarens skyldigheter

5 §

Information om platser som blir lediga

Arbetsgivaren ska enligt vedertagen praxis i företaget eller på arbetsplatsen informera allmänt om platser som blir lediga hos arbetsgivaren för att säkerställa att även deltidsanställda och visstidsanställda har samma möjligheter att söka sig till dessa platser som ordinarie arbetstagare och heltidsanställda. Ett användarföretag ska på motsvarande sätt informera också sina inhyrda arbetstagare om platser som blir lediga vid företaget.

8 §

Kollektivavtal som ska tillämpas i hyrda arbetstagares anställningsförhållanden

Om en arbetsgivare har hyrt ut arbetstagare till ett användarföretag, ska i fråga om de uthyrda arbetstagarnas anställningsförhållande tillämpas åtminstone bestämmelserna i ett sådant i 6 § 3 mom. avsett kollektivavtal som är bindande för användarföretaget eller bestämmelserna i ett allmänt bindande kollektivavtal.

Om inte något sådant kollektivavtal som avses i 1 mom. tillämpas i anställningsförhållandet för en hyrd arbetstagare, ska de villkor som gäller den hyrda arbetstagarens lön, arbetstid och semester åtminstone vara förenliga med de avtal eller den praxis som är bindande för och allmänt tillämpas vid användarföretaget.

8 a §

Hyrda arbetstagares rätt till tjänster och inrättningar inom användarföretaget

En inhyrd arbetstagare ska ha rätt till tjänster och gemensamma inrättningar inom användarföretaget på samma villkor som företagets egna anställda, om inte särbehandlingen motiveras av opartiska skäl. Användarföretaget är dock inte skyldigt att ekonomiskt understödja inhyrda arbetstagares användning av tjänster och inrättningar.

13 kap.

Särskilda bestämmelser

13 a §

Tryggande av rätt till hemresor och av den ekonomiska ställningen för arbetstagare som insjuknat eller skadats

När fartyget är i trafik utanför finskt territorialvatten, ska arbetsgivaren teckna och vidmakthålla en försäkring eller ställa annan ekonomisk säkerhet för att i situationer som avses i regel 2.5 och 4.2 i koden i Internationella arbetsorganisationens konvention om arbete till sjöss från 2006 (FördrS 52/2013), nedan *sjöarbetskonventionen*, trygga arbetstagarnas rätt till hemresor och den ekonomiska ställningen för arbetstagare som insjuknat eller skadats. Försäkringen eller den ekonomiska säkerheten ska täcka

1) arbetstagarnas resekostnader för hemresor som avses i 3 kap. 2 § inklusive uppehålle samt sjukvård under resan,

2) arbetstagarnas fordringar som grundar sig på ett anställningsförhållande för högst fyra månader,

3) löner, kostnader och ersättningar som arbetsgivaren enligt 2 kap. 10–13 § ska betala, om en arbetstagare insjuknar eller skadas under tiden ombord, samt

4) begravningskostnader som arbetsgivaren ska betala enligt 13 kap. 12 § 3 mom., när en arbetstagare dör under tiden ombord.

Arbetstagaren har rätt att få betalning direkt från försäkringen eller ur den ekonomiska säkerheten.

En försäkring eller annan ekonomisk säkerhet upphöra att gälla tidigast 30 dagar från den dag då en skriftlig anmälan om att giltigheten upphör inkommit till arbetarskyddsmyndigheten.

15 §

Framläggning

Arbetsgivaren ska hålla denna lag och ett allmänt bindande kollektivavtal som avses i 2 kap. 6 § fritt tillgängliga för arbetstagarna på fartyg.

Ett gällande certifikat för arbete till sjöss i enlighet med sjöarbetskonventionen, ett meddelande om att villkoren för arbete till sjöss iakttas och 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 ombord på fartyg.

På fartyg i utrikestrafik ska dessa handlingar vara framlagda även på engelska.

17 §

Ansvar för arbetsgivarens skyldigheter 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.

17 a §

Redarens ansvar för dem som arbetar utan arbetsavtal ombord på fartyg

Om det ombord på ett fartyg utförs arbete som inte baserar sig på ett arbetsavtal, ansvarar en redare enligt 2 § 9 punkten i lagen om fartygspersonal och säkerhetsorganisation för fartyg (1687/2009) för att det med den som utför sådant arbete ombord på fartyget ingås ett skriftligt avtal med uppgifter som motsvarar de uppgifter som enligt 1 kap. 3 § 2 mom. i denna lag ska framgå av ett arbetsavtal. Redaren ansvarar också för att 1 kap. 3 § 3—5 mom., 2 kap. 12 §, 3 kap. 2 och 3 § samt 13 kap. 16 § tillämpas på den som utför arbete utan arbetsavtal ombord på fartyget.

Redaren ska teckna och hålla i kraft en försäkring eller ställa annan ekonomisk säkerhet för att säkerställa betalningen av sådana hemresekostnader och kostnader för vård som avses i 13 a § för arbetstagare som avses i 1 mom.

Denna lag träder i kraft den 20 . _____

RP 167/2016 rd

Helsingfors den 29 september 2016

Statsminister

Juha Sipilä

Justitie- och arbetsminister Jari Lindström

2.

Lag

om ändring av 2 och 13 kap. i lagen om sjöarbetsavtal

I enlighet med riksdagens beslut
ändras i lagen om sjöarbetsavtal (756/2011) 2 kap. 5 och 8 §, 13 kap. 15, 17 och 17 a §, av
dem 13 kap. 17 a § sådan den lyder i lag 139/2012 samt
fogas till 2 kap. en ny 8 a § och till 13 kap. en ny 13 a § som följer:

Gällande lydelse

2 kap.

Arbetsgivarens skyldigheter

5 §

Information om platser som blir lediga

Arbetsgivaren ska enligt vedertagen praxis i företaget eller på arbetsplatsen informera allmänt om platser som blir lediga för att säkerställa att även deltidsanställda och viss-
tidsanställda har samma möjligheter att söka sig till dessa platser som ordinarie arbetst-
gare eller heltidsanställda.

8 §

Kollektivavtal som ska tillämpas i hyrda ar- betstagares anställningsförhållanden

Om en arbetsgivare har hyrt ut sina arbets-
tagare, ska minst bestämmelserna i ett sådant
i 6 § 3 mom. avsett kollektivavtal som är
bindande för användarföretaget eller be-
stämmelserna i ett allmänt bindande kolle-
ktivavtal tillämpas i de uthyrda arbetstagarnas
anställningsförhållande.

Föreslagen lydelse

2 kap.

Arbetsgivarens skyldigheter

5 §

Information om platser som blir lediga

Arbetsgivaren ska enligt vedertagen praxis i företaget eller på arbetsplatsen informera allmänt om platser som blir lediga för att sä-
kerställa att även deltidsanställda och viss-
tidsanställda har samma möjligheter att söka sig till dessa platser som ordinarie arbetst-
gare och heltidsanställda. *Ett användarföre-
tag ska enligt motsvarande förfarande infor-
mera också de arbetstagare som företaget
hyrt om platser som blir lediga vid företaget.*

8 §

Kollektivavtal som ska tillämpas i hyrda ar- betstagares anställningsförhållanden

Om en arbetsgivare har hyrt ut sina arbets-
tagare, ska minst bestämmelserna i ett sådant
i 6 § 3 mom. avsett kollektivavtal som är
bindande för användarföretaget eller be-
stämmelserna i ett allmänt bindande kolle-
ktivavtal tillämpas i de uthyrda arbetstagarnas
anställningsförhållande.

*Om ett kollektivavtal som avses i 1 mom.
inte tillämpas i anställningsförhållandet för
en uthyrd arbetstagare, ska de villkor som
gäller den uthyrda arbetstagarens lön, ar-*

Gällande lydelse

Föreslagen lydelse

betstid och semester åtminstone vara förenliga med de avtal eller den praxis som är bindande för och allmänt tillämpas vid användarföretaget.

8 a §

Hyrda arbetstagares rätt till tjänster och inrättningar inom användarföretaget

En uthyrd arbetstagare ska ha rätt till tjänster och gemensamma inrättningar inom användarföretaget på samma villkor som arbetstagare som är anställda i detta företag, om inte särbehandlingen är motiverad av opartiska skäl. Användarföretaget är dock inte skyldigt att ekonomiskt understödja uthyrda arbetstagare när de utnyttjar tjänster eller inrättningar.

13 kap.

Särskilda bestämmelser

13 a §

Tryggande av rättigheter till hemresor och den ekonomiska ställningen för arbetstagare som blivit sjuka eller skadats

När fartyget är i trafik utanför finskt territorialvatten, ska arbetsgivaren teckna och hålla i kraft en försäkring eller ställa annan ekonomisk säkerhet för att trygga arbetstagarnas rättigheter till hemresor och den ekonomiska ställningen för arbetstagare som blivit sjuka eller skadats i situationer som avses i regel 2.5 och 4.2 i koden i sjöarbetskonventionen. Försäkringen eller annan ekonomisk säkerhet ska täcka

1) arbetstagarnas resekostnader för en hemresa som avses i 3 kap. 2 § inklusive uppehälle samt sjukvård under resan,

2) arbetstagarnas fordringar som grundar sig på ett anställningsförhållande för högst fyra månader,

3) löner, kostnader och ersättningar som arbetsgivaren enligt 2 kap. 10—13 § ska betala, om en arbetstagare blir sjuk eller skadas under arbete ombord på ett fartyg, samt

4) begravningskostnader som arbetsgiva-

Gällande lydelse

15 §

Framläggning

Arbetsgivaren ska hålla denna lag och ett allmänt bindande kollektivavtal som avses i 2 kap. 6 § fritt tillgängliga för arbetstagarna på arbetsplatsen.

Ett gällande certifikat för arbete till sjöss i enlighet med konventionen om arbete till sjöss *och* ett meddelande om att villkoren för arbete till sjöss iaktas ska hållas framlagda ombord på fartyg.

På fartyg i utrikestrafik ska dessa handlingar vara framlagda även på engelska.

17 §

Ansvar för arbetsgivarens skyldigheter i vissa fall

Även om en arbetstagare står i anställningsförhållande till någon annan arbetsgivare än rederiet, ansvarar rederiet utöver den andra arbetsgivaren för arbetstagarens fria hemresor och arbetstagarens egendom som blivit kvar ombord samt för arbetstagarens sjukvård och begravning.

Föreslagen lydelse

ren enligt 13 kap. 12 § 3 mom. ska betala, när en arbetstagare dör under arbete ombord på ett fartyg.

Arbetstagaren har rätt att få betalning direkt genom försäkringen eller annan ekonomisk säkerhet.

Försäkringen eller annan ekonomisk säkerhet får under sjöarbetsavtalets giltighetstid upphöra att gälla tidigast 30 dagar från den dag då en skriftlig anmälan om att giltigheten upphör inkommit till arbetarskyddsmyndigheten.

15 §

Framläggning

Arbetsgivaren ska hålla denna lag och ett allmänt bindande kollektivavtal som avses i 2 kap. 6 § fritt tillgängliga för arbetstagarna på fartyg.

Ett gällande certifikat för arbete till sjöss i enlighet med konventionen om arbete till sjöss, ett meddelande om att villkoren för arbete till sjöss iaktas *och ett intyg i enlighet med tilläggen A2-I och A4-I till konventionen om arbete till sjöss om försäkring eller annan ekonomisk säkerhet enligt 13 a §, 17 § 2 mom. och 17 a § 2 mom.* ska hållas framlagda ombord på fartyg.

På fartyg i utrikestrafik ska dessa handlingar vara framlagda även på engelska.

17 §

Ansvar för arbetsgivarens skyldigheter i vissa fall

Även om en arbetstagare står i anställningsförhållande till någon annan arbetsgivare än rederiet, ansvarar rederiet utöver den andra 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 §

Gällande lydelse

17 a §

*Redarens ansvar för dem som arbetar utan
arbetsavtal ombord på fartyg*

Om det ombord på ett fartyg utförs arbete som inte baserar sig på ett arbetsavtal, ansvarar en redare enligt 2 § 9 punkten i lagen om fartygspersonal och säkerhetsorganisation för fartyg (1687/2009) för att det med den som utför sådant arbete ombord på fartyget ingås ett skriftligt avtal med uppgifter som motsvarar de uppgifter som enligt 1 kap. 3 § 2 mom. i denna lag ska framgå av ett arbetsavtal. Redaren ansvarar också för att 1 kap. 3 § 3—5 mom., 2 kap. 12 §, 3 kap. 2 och 3 § samt 13 kap. 16 § tillämpas på den som utför arbete utan arbetsavtal ombord på fartyget.

Föreslagen lydelse

för arbetstagare som avses i 1 mom.

17 a §

*Redarens ansvar för dem som arbetar utan
arbetsavtal ombord på fartyg*

Om det ombord på ett fartyg utförs arbete som inte baserar sig på ett arbetsavtal, ansvarar en redare enligt 2 § 9 punkten i lagen om fartygspersonal och säkerhetsorganisation för fartyg (1687/2009) för att det med den som utför sådant arbete ombord på fartyget ingås ett skriftligt avtal med uppgifter som motsvarar de uppgifter som enligt 1 kap. 3 § 2 mom. i denna lag ska framgå av ett arbetsavtal. Redaren ansvarar också för att 1 kap. 3 § 3—5 mom., 2 kap. 12 §, 3 kap. 2 och 3 § samt 13 kap. 16 § tillämpas på den som utför arbete utan arbetsavtal ombord på fartyget.

Redaren ska teckna och hålla i kraft en försäkring eller ställa annan ekonomisk säkerhet för att säkerställa betalningen av sådana hemresekostnader och kostnader för vård som avses i 13 a § för arbetstagare som avses i 1 mom.

Denna lag träder i kraft den 20 .

ÄNDRING AV KODEN I SJÖARBETSKONVENTIONEN

Ändringarna i koden gällande regel 2.5 i 2006 års sjöarbetskonvention (och bilagor)

Amendements au code concernant la règle 2.5 – Rapatriement de la MLC, 2006 (et annexes)

A. Standard A2.5

A. Amendements relatifs à la norme A2.5

I den nuvarande rubriken "Standard A2.5 – Hemresa" ska "A2.5" ersättas med "A2.5.1".

Dans le titre actuel «Norme A2.5 – Rapatriement», remplacer «A2.5» par «A2.5.1».

Efter punkt 9 i nuvarande standard A2.5 ska följande rubrik och text läggas till:

Après le paragraphe 9 de l'actuelle norme A2.5, ajouter le titre et le texte suivants:

Standard A2.5.2 – Ekonomisk säkerhet

Norme A2.5.2 – Garantie financière

1. För att punkt 2 i regel 2.5 ska kunna genomföras fastställer denna standard krav som ska säkerställa att det finns ett snabbt och effektivt system för ekonomisk säkerhet för att hjälpa strandsatta sjömän.

1. En application de la règle 2.5, paragraphe 2, la présente norme énonce des prescriptions visant à assurer la fourniture d'un dispositif de garantie financière rapide et efficace en vue de prêter assistance aux gens de mer en cas d'abandon.

2. Enligt denna standard ska en sjöman anses vara strandsatt om redaren, i strid med bestämmelserna i denna konvention eller sjömannens anställningsavtal

2. Aux fins de la présente norme, un marin est considéré comme ayant été abandonné lorsque, en violation des prescriptions de la présente convention ou des termes du contrat d'engagement maritime, l'armateur:

- 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.

- a) ne prend pas en charge les frais de rapatriement du marin; ou
- b) a laissé le marin sans l'entretien et le soutien nécessaires; ou
- c) a par ailleurs provoqué une rupture unilatérale des liens avec le marin et notamment n'a pas versé les salaires contractuels durant une période d'au moins deux mois.

3. Varje medlemsstat ska se till att det för fartyg som för dess flagg finns ett system för ekonomisk säkerhet som uppfyller kraven i denna standard. Systemet för ekonomisk säkerhet kan vara ett socialförsäkringssystem, en försäkring, en nationell fond eller liknande. Systemets utformning bestäms av medlemsstaten i samråd med berörda redar- och sjöfolksorganisationer.

3. Chaque Membre veille à ce qu'un dispositif de garantie financière répondant aux prescriptions de la présente norme soit en place pour les navires battant son pavillon. Le dispositif de garantie financière peut prendre la forme d'un régime de sécurité sociale, d'une assurance, d'un fonds national ou d'autres dispositifs équivalents. Sa forme est déterminée par le Membre après consultation des organisations d'armateurs et de gens de mer intéressées.

4. Systemet för ekonomisk säkerhet ska, i enlighet med denna standard, ge direkt och snabb tillgång till tillräcklig finansiell hjälp åt alla strandsatta sjömän från ett fartyg som för medlemsstatens flagg.

5. I enlighet med punkt 2 b i denna standard ska nödvändigt uppehälle och stöd för sjömännen omfatta tillräcklig kost, logi, dricksvattenförsörjning, tillräckligt med bränsle för överlevnad ombord på fartyget och nödvändig sjukvård.

6. Varje medlemsstat ska kräva att fartyg som för dess flagg, och för vilka punkterna 1 eller 2 i regel 5.1.3 är tillämpliga, ombord medför ett certifikat eller annan styrkande handling för den ekonomiska säkerheten, som utfärdats av den som tillhandahåller den ekonomiska säkerheten. En kopia ska anslås på en väl synlig plats ombord som är tillgänglig för sjömännen. Om fler än en tillhandahåller ekonomisk säkerhet, ska handlingar från varje tillhandahållare medföras ombord.

7. Certifikatet eller andra styrkande handlingar för den ekonomiska säkerheten ska innehålla de uppgifter som anges i tillägg A 2-I. De ska vara på engelska eller åtföljas av en engelsk översättning.

8. Det stöd som tillhandahålls genom systemet för ekonomisk säkerhet ska beviljas snabbt efter en begäran från sjömannen eller sjömannens utsedda representant, åtföljd av det nödvändiga intyg som styrker rätten till detta stöd enligt punkt 2 ovan.

9. Med beaktande av reglerna 2.2 och 2.5 måste det stöd som tillhandahålls genom systemet för ekonomisk säkerhet vara tillräckligt stort för att täcka följande:

a) Innestående löner och andra förmåner som ska betalas av redaren till sjömannen enligt anställningsavtalet, relevanta kollektivavtal eller nationell lagstiftning i flaggstaten, begränsat till fyra månaders innestående löner eller förmåner.

4. Le dispositif de garantie financière assure un accès direct, une couverture suffisante et une assistance financière rapide, conformément à la présente norme, pour tout marin victime d'abandon à bord d'un navire battant le pavillon du Membre.

5. Aux fins du paragraphe 2 b) de la présente norme, l'entretien et le soutien nécessaires des gens de mer doivent comprendre: une nourriture convenable, un logement, l'approvisionnement en eau potable, le carburant nécessaire à la survie à bord du navire et les soins médicaux nécessaires.

6. Chaque Membre exige que les navires battant son pavillon, auxquels s'appliquent les paragraphes 1 ou 2 de la règle 5.1.3, détiennent à bord un certificat ou toute autre preuve documentaire de la garantie financière délivrée par le prestataire de cette garantie. Une copie doit être affichée bien en vue à un endroit accessible aux gens de mer. Lorsque la couverture est assurée par plusieurs prestataires, le document fourni par chacun d'eux est conservé à bord.

7. Le certificat ou toute autre preuve documentaire de la garantie financière doit contenir les informations requises à l'annexe A2-I. Il doit être rédigé en anglais ou accompagné d'une traduction en anglais.

8. L'assistance fournie au titre du dispositif de garantie financière doit être accordée sans retard sur la demande formulée par le marin ou son représentant désigné, et dûment justifiée, conformément au paragraphe 2 ci-dessus.

9. Eu égard aux règles 2.2 et 2.5, l'assistance fournie au titre du dispositif de garantie financière doit être suffisante pour couvrir:

a) les salaires en suspens et autres prestations que l'armateur doit verser au marin comme prévu dans le contrat de travail, la convention collective pertinente ou la législation de l'Etat du pavillon, le montant dû ne devant excéder quatre mois de salaire et

quatre mois pour les autres prestations en suspens;

b) Alla kostnader som rimligtvis har uppstått för sjömannen, inklusive de kostnader för hemresa som avses i punkt 10.

c) Sjömannens grundläggande behov, inbegripet tillräcklig kost, kläder vid behov, logi, dricksvattenförsörjning, tillräckligt med bränsle för överlevnad ombord på fartyget, nödvändig sjukvård och eventuella andra rimliga kostnader eller avgifter som följer av en handling eller en underlåtenhet som leder till att sjömannen blir strandsatt, tills det att han eller hon är hemma.

b) toutes les dépenses raisonnables engagées par le marin, y compris les frais de rapatriement visés au paragraphe 10;

c) les besoins essentiels du marin comprennent: une nourriture convenable, des vêtements lorsque nécessaire, un logement, l'approvisionnement en eau potable, le carburant nécessaire à la survie à bord du navire, les soins médicaux nécessaires et la prise en charge de tous autres frais ou dépenses raisonnables à partir de l'acte ou de l'omission constitutif de l'abandon jusqu'à l'arrivée du marin à son domicile.

10. Kostnaderna för hemresa ska täcka resa med ett lämpligt och snabbt transportmedel, i regel flyg, och även kost och logi för sjömannen från den tidpunkt då sjömannen lämnar fartyget tills det att han eller hon är hemma, nödvändig sjukvård, gränsöverföring och transport av personliga ägodelar och andra rimliga kostnader eller avgifter som uppstår i samband med att sjömannen blir strandsatt.

10. Les frais de rapatriement couvrent le voyage par des moyens appropriés et rapides, normalement par avion, et comprennent la fourniture de nourriture et d'un logement au marin depuis son départ du navire jusqu'à l'arrivée à son domicile, ainsi que les soins médicaux nécessaires, le passage et le transport des effets personnels et tous autres frais ou dépenses raisonnables résultant de l'abandon.

11. Den ekonomiska säkerheten ska inte upphöra före utgången av giltighetstiden för den ekonomiska säkerheten såvida inte den som tillhandahåller den ekonomiska säkerheten anmäler detta till flaggstatens behöriga myndighet minst 30 dagar i förväg.

11. La garantie financière ne peut cesser avant la fin de sa période de validité, à moins que le prestataire de la garantie financière n'ait donné un préavis d'au moins trente jours à l'autorité compétente de l'Etat du pavillon.

12. Om den som tillhandahåller försäkring eller annan ekonomisk säkerhet har gjort utbetalningar till en sjöman i enlighet med denna standard, ska denna tillhandahållare genom subrogation eller överlåtelse eller på annat sätt överta den rätt som sjömannen skulle ha haft, upp till det belopp som betalats ut och i enlighet med tillämplig lag.

12. Si le prestataire de l'assurance ou d'une autre forme de garantie financière a effectué un paiement quel qu'il soit à un marin conformément à la présente norme, ce prestataire acquiert, à concurrence de la somme versée, et conformément à la législation applicable, par subrogation, transfert ou d'une autre manière, les droits dont aurait bénéficié ledit marin.

13. Inget i denna standard ska påverka regressrätten gentemot tredje part för försäkringsgivaren eller den som tillhandahåller ekonomisk säkerhet.

13. Aucune disposition de la présente norme ne porte atteinte au droit de recours de l'assureur ou du prestataire de la garantie financière contre un tiers.

14. Bestämmelserna i denna standard är inte avsedda att utesluta eller begränsa andra rättigheter, anspråk eller rättsmedel som

14. Les dispositions de la présente norme n'ont pas pour objet d'être exclusives ni de porter atteinte à d'autres droits, créances ou

också kan stå till buds för att sjömän som blivit strandsatta ska få ersättning. Nationella lagar och andra författningar kan föreskriva att alla belopp som betalas ut enligt denna standard ska kunna avräknas från belopp som erhållits från andra källor som baseras på rättigheter, anspråk eller rättsmedel som kan föranleda ersättning enligt denna standard.

B. Anvisning B2.5

Vid slutet av nuvarande anvisning B2.5 ska följande rubrik och text läggas till:

Anvisning B2.5.3 – Ekonomisk säkerhet

1. Om det vid genomförandet av punkt 8 i standard A2.5.2 krävs tid för att kontrollera giltigheten av vissa aspekter i sjömannens begäran eller begäran från sjömannens utsedda representant, bör detta inte utgöra något hinder för att de delar av stödet som anses berättigade omedelbart utbetalas till sjömannen.

C. Tillägg

Före tillägg A5-I ska följande tillägg läggas till:

Tillägg A2-I

Bevis på ekonomisk säkerhet enligt punkt 2 i regel 2.

Det intyg eller andra styrkande handlingar som avses i punkt 7 i standard A2.5.2 ska innehålla följande information:

- a) Fartygets namn.
- b) Fartygets registreringshamn.
- c) Fartygets anropssignal.
- d) Fartygets IMO-nummer.
- e) Namn- och adressuppgifter för den eller de som tillhandahåller den ekonomiska säkerheten.
- f) Kontaktuppgifter för den person eller enhet som ansvarar för hanteringen av sjömannens begäran om stöd.
- g) Redarens namn.
- h) Giltighetstid för den ekonomiska säkerheten.
- i) Ett intyg från den som tillhandahåller ekonomisk säkerhet på att den ekonomiska

recours destinés à indemniser les gens de mer abandonnés. La législation nationale peut prévoir que toutes sommes payables en vertu de la présente norme peuvent être déduites des sommes reçues d'autres sources et découlant de droits, créances ou recours pouvant donner lieu à indemnisation en vertu de la présente norme.

B. Amendements relatifs au principe directeur B2.5

A la fin de l'actuel principe directeur B2.5, ajouter le titre et le texte suivants:

Principe directeur B2.5.3 – Garantie financière

1. En application du paragraphe 8 de la norme A2.5.2, si la vérification de la validité de certains éléments de la demande du marin ou de son représentant désigné nécessite du temps, le marin ne devrait pas pour autant se voir privé de recevoir immédiatement l'assistance correspondant aux éléments dont la validité a été établie.

C. Amendement relatif à l'insertion d'une nouvelle annexe

Avant l'annexe A5-I, ajouter l'annexe suivante:

Annexe A2-I

Preuves de la garantie financière prescrites par la règle 2.5, paragraphe 2

Le certificat ou toute autre preuve documentaire visée au paragraphe 7 de la norme A2.5.2, doit inclure les renseignements suivants:

- a) le nom du navire;
- b) le port d'immatriculation du navire;
- c) l'indicatif d'appel du navire;
- d) le numéro OMI du navire;
- e) le nom et l'adresse du prestataire ou des prestataires de la garantie financière;
- f) les coordonnées des personnes ou de l'entité chargée de traiter les demandes d'assistance des gens de mer;
- g) le nom de l'armateur;
- h) la durée de validité de la garantie financière;
- i) une attestation du prestataire de la garantie financière selon laquelle la garantie fi-

säkerheten uppfyller kraven i standard A2.5.2.

D. Tilläggen A5-I, A5-II och A5-III

Vid slutet av tillägg A5-I ska följande punkt läggas till:

Ekonomisk säkerhet för hemresa.

I tillägg A5-II efter punkt 14 under rubriken *Försäkringen om överensstämmelse med sjöarbetskonventionen – del I* ska följande punkt läggas till:

15. Ekonomisk säkerhet för hemresa (regel 2.5)

I tillägg A5-II efter punkt 14 under rubriken *Försäkringen om överensstämmelse med sjöarbetskonventionen – del II* ska följande punkt läggas till:

15. Ekonomisk säkerhet för hemresa (regel 2.5)

Vid slutet av tillägg A5-III ska följande punkt läggas till:

Ekonomisk säkerhet för hemresa

Ändringarna i koden gällande regel 4.2 i 2006 års sjöarbetskonvention

A. Standard A4.2

I den nuvarande rubriken "Standard A4.2 – Redarens ansvar" ska "A4.2" ersättas med "A4.2.1".

Efter punkt 7 i nuvarande standard A4.2 ska följande text läggas till:

8. Nationella lagar och andra författningar ska föreskriva att systemet för ekonomisk säkerhet för att säkerställa ersättning i enlighet med punkt 1 b i denna standard för avtalsgrundade anspråk, enligt definitionen i standard A4.2.2, uppfyller följande minimikrav:

a) Den avtalsenliga ersättningen ska, om den fastställs i sjömannens anställningsavtal och utan att det påverkar tillämpningen av c i denna punkt, betalas ut fullständigt och utan dröjsmål.

b) Ingen ska utsättas för påtryckningar att ta emot en lägre ersättning än den avtalade.

c) Om typen av långvarig invaliditet hos en sjöman gör det svårt att bedöma den totala

nanciäre satisfait aux exigences de la norme A2.5.2.

D. Amendements relatifs aux annexes A5-I, A5-II et A5-III

A la fin de l'annexe A5-I, ajouter l'élément suivant:

Garantie financière pour rapatriement

Dans l'annexe A5-II, après le point 14 situé sous le titre *Déclaration de conformité du travail maritime – Partie I*, ajouter l'élément suivant:

15. Garantie financière pour rapatriement (règle 2.5)

Dans l'annexe A5-II, après le point 14 situé sous le titre *Déclaration de conformité du travail maritime – Partie II*, ajouter l'élément suivant:

15. Garantie financière pour rapatriement (règle 2.5)

A la fin de l'annexe A5-III, ajouter l'élément suivant:

Garantie financière pour rapatriement

Amendements au code concernant la règle 4.2 – Responsabilité de l'armateur de la MLC, 2006 (et annexes)

A. Amendements relatifs à la norme A4.2

Dans le titre actuel «Norme A4.2 – Responsabilité des armateurs», remplacer «A4.2» par «A4.2.1».

Après le paragraphe 7 de l'actuelle norme A4.2, ajouter le texte suivant:

8. La législation nationale prévoit que le dispositif de garantie financière destiné à garantir l'indemnisation prévue au paragraphe 1 b) de la présente norme pour les créances contractuelles définies dans la norme A4.2.2 satisfait aux exigences minimales suivantes:

a) l'indemnisation contractuelle, lorsqu'elle est prévue par le contrat d'engagement maritime et sans préjudice de l'alinéa c) du présent paragraphe, est versée en totalité et sans retard;

b) aucune pression n'est exercée en vue de faire accepter une prestation inférieure au montant contractuel;

c) si l'incapacité de longue durée d'un marin est de nature telle qu'elle ne permet pas

ersättning som sjömannen har rätt till, ska en mellanliggande betalning eller mellanliggande betalningar ske för att undvika orimligt lidande för sjömannen.

d) I enlighet med punkt 2 i regel 4.2 ska sjömannen få ersättning utan att det påverkar andra lagstadgade rättigheter, men redaren kan räkna av en sådan betalning från övriga skadeståndsanspråk som sjömannen ställer på redaren och som baseras på samma incident.

e) Ett anspråk på avtalsenlig ersättning kan ställas direkt av den berörda sjömannen eller en anhörig, representant för sjömannen eller utsedd förmånstagare.

9. Nationella lagar och andra författningar ska säkerställa att sjömän meddelas i förväg om en redares ekonomiska säkerhet kommer att upphöra att gälla eller upphävas.

10. Nationella lagar och andra författningar ska säkerställa att flaggstatens behöriga myndighet informeras av den som tillhandahåller den ekonomiska säkerheten om en redares ekonomiska säkerhet upphör att gälla eller upphävs.

11. Varje medlemsstat ska kräva att fartyg som för dess flagg ombord medför ett certifikat eller annan styrkande handling för den ekonomiska säkerheten som utfärdats av den som tillhandahåller den ekonomiska säkerheten. En kopia ska anslås på en väl synlig plats ombord som är tillgänglig för sjömännen. Om fler än en tillhandahåller ekonomisk säkerhet, ska handlingar från varje tillhandahållare medföras ombord.

12. Den ekonomiska säkerheten ska inte upphöra före utgången av giltighetstiden för den ekonomiska säkerheten såvida inte den som tillhandahåller den ekonomiska säkerheten anmäler detta till flaggstatens behöriga myndighet minst 30 dagar i förväg.

13. Den ekonomiska säkerheten ska täcka betalning av alla avtalsgrundade anspråk som

d'établir facilement le montant total de l'indemnité à laquelle il peut prétendre, un ou plusieurs paiements provisoires sont effectués en sa faveur pour lui éviter de se retrouver dans une situation précaire injustifiée;

d) conformément à la règle 4.2, paragraphe 2, le marin reçoit un paiement sans préjudice d'autres droits garantis par la loi, ce paiement pouvant toutefois être déduit par l'armateur de toute indemnité résultant de toute autre réclamation formulée par le marin à son encontre et découlant du même incident;

e) toute réclamation en vue d'une indemnisation contractuelle peut être présentée directement par le marin concerné, ses plus proches parents, un représentant du marin ou le bénéficiaire désigné.

9. La législation nationale dispose que les gens de mer reçoivent un préavis si la garantie financière de l'armateur doit être annulée ou résiliée.

10. La législation nationale dispose que l'autorité compétente de l'Etat du pavillon est avisée par le prestataire de la garantie financière de l'annulation ou de la résiliation de la garantie financière de l'armateur.

11. Chaque Membre exige que les navires battant son pavillon détiennent à bord un certificat ou toute autre preuve documentaire de la garantie financière délivrée par le prestataire de cette garantie. Une copie doit être affichée bien en vue à un endroit accessible aux gens de mer. Lorsque la couverture est assurée par plusieurs prestataires, le document fourni par chacun d'eux est conservé à bord.

12. La garantie financière ne peut cesser avant la fin de sa période de validité, à moins que le prestataire de la garantie financière n'ait donné un préavis d'au moins trente jours à l'autorité compétente de l'Etat du pavillon.

13. La garantie financière prévoit le paiement de toutes créances contractuelles cou-

omfattas av den och som uppkommer under säkerhetens giltighetstid.

14. Certifikatet eller andra styrkande handlingar för den ekonomiska säkerheten ska innehålla de uppgifter som anges i tillägg A4-I. De ska vara på engelska eller åtföljas av en engelsk översättning.

Efter nuvarande standard A4.2 ska följande rubrik och text läggas till:

Standard A4.2.2 – Hantering av avtalsgrundade anspråk

1. Enligt punkt 8 i standard A4.2.1 och den nuvarande standarden avser "avtalsgrundade anspråk" alla anspråk gällande dödsfall eller långvarig invaliditet hos sjömän på grund av skada, sjukdom eller risk i arbetet enligt bestämmelser i nationell lag, sjömännens anställningsavtal eller kollektivavtal.

2. Systemet för ekonomisk säkerhet enligt punkt 1 b i standard A4.2.1 kan ta formen av ett socialförsäkringssystem, en försäkring, en fond eller liknande. Systemets utformning bestäms av medlemsstaten i samråd med berörda redar- och sjöfolksorganisationer.

3. Nationella lagar och andra författningar ska säkerställa att det finns effektiva rutiner för mottagning och opartisk handläggning av avtalsgrundade anspråk på ersättning enligt punkt 8 i standard A4.2.1 genom snabba och rättvisa förfaranden.

B. Anvisning B4.2

I den nuvarande rubriken "Anvisning B4.2 – Redarens ansvar" ska "B4.2" ersättas med "B4.2.1".

I punkt 1 i den nuvarande anvisningen B4.2 ska "Standard A4.2" ersättas med "standard A4.2.1".

Efter punkt 3 i den nuvarande anvisningen

vertes qui se présentent durant la période de validité du document.

14. Le certificat ou toute autre preuve documentaire de la garantie financière doit contenir les informations requises à l'annexe A4-I. Il doit être rédigé en anglais ou accompagné d'une traduction en anglais.

Ajouter le titre et le texte suivants à la suite de l'actuelle norme A4.2:

Norme A4.2.2 – Traitement des créances contractuelles

1. Aux fins du paragraphe 8 de la norme A4.2.1, et de la présente norme, le terme «créance contractuelle» s'entend de toute créance liée au décès ou à une incapacité de longue durée des gens de mer résultant d'un accident de travail, d'une maladie professionnelle ou d'un risque professionnel, tel que prévu par la législation nationale, le contrat d'engagement maritime ou une convention collective.

2. Le dispositif de garantie financière, tel que prévu au paragraphe 1 b) de la norme A4.2.1, peut prendre la forme d'un régime de sécurité sociale, une assurance, un fonds ou de tout autre dispositif équivalent. Sa forme est déterminée par le Membre après consultation des organisations d'armateurs et de gens de mer intéressées.

3. La législation nationale garantit que des dispositions efficaces sont prises pour recevoir, traiter et régler en toute impartialité les demandes d'indemnisation pour des créances contractuelles, telles que visées au paragraphe 8 de la norme A4.2.1 au moyen de procédures rapides et équitables.

B. Amendements relatifs au principe directeur B4.2

Dans le titre actuel «Principe directeur B4.2 – Responsabilité de l'armateur», remplacer «B4.2» par «B4.2.1».

Au paragraphe 1 de l'actuel principe directeur B4.2, remplacer «norme A4.2» par «norme A4.2.1».

Après le paragraphe 3 du principe directeur

B4.2 ska följande rubrik och text läggas till:

Anvisning B4.2.2 – Hantering av avtalsgrundade anspråk

1. Nationella lagar och andra författningar ska föreskriva att parterna i betalningen av ett avtalsgrundat anspråk kan använda förlagan till formulär för betalningsmottagning eller ansvarsfriskrivning i tillägg B4-I

C. Ny tillägg

Efter tillägg A2-I ska följande tillägg läggas till:

TILLÄGG A4-I

Bevis på ekonomisk säkerhet enligt regel 4.2

Det certifikat eller de andra styrkande handlingar för den ekonomiska säkerheten som avses i punkt 14 i standard A4.2.1 ska innehålla följande uppgifter:

- a) Fartygets namn.
- b) Fartygets registreringshamn.
- c) Fartygets anropssignal.
- d) Fartygets IMO-nummer.
- e) Namn- och adressuppgifter för den eller de som tillhandahåller den ekonomiska säkerheten.
- f) Kontaktuppgifter för den person eller enhet som ansvarar för hanteringen av sjömans avtalsgrundade anspråk.
- g) Redarens namn.
- h) Giltighetstid för den ekonomiska säkerheten.
- i) Ett intyg från den som tillhandahåller ekonomisk säkerhet på att den ekonomiska säkerheten uppfyller kraven i standard A4.2.1.

Efter tillägg A4-I ska följande tillägg läggas till:

TILLÄGG B4-I

Formulär för betalningsmottagning eller ansvarsfriskrivning enligt anvisning B4.2.2

Fartyg (namn, registreringshamn och IMO-nummer):

B4.2 actuel, ajouter le titre et le texte suivants:

Principe directeur B4.2.2 – Traitement des créances contractuelles

1. La législation nationale devrait prévoir que les parties au paiement d'une créance contractuelle pourront utiliser le modèle de reçu et de décharge figurant dans l'annexe B4-I.

C. Amendements relatifs à l'insertion de nouvelles annexes

Après l'annexe A2-I, ajouter l'annexe suivante:

ANNEXE A4-I

Preuves de la garantie financière prévue à la règle 4.2

Le certificat ou toute autre preuve documentaire de la garantie financière prescrit au paragraphe 14 de la norme A4.2.1 doit inclure les informations suivantes:

- a) le nom du navire;
- b) le port d'immatriculation du navire;
- c) l'indicatif d'appel du navire;
- d) le numéro OMI du navire;
- e) le nom et l'adresse du prestataire ou des prestataires de la garantie financière;
- f) les coordonnées des personnes ou de l'entité chargée de traiter les créances contractuelles des gens de mer;
- g) le nom de l'armateur;
- h) la durée de validité de la garantie financière;
- i) une attestation du prestataire de la garantie financière selon laquelle la garantie financière satisfait aux exigences de la norme A4.2.1.

Après l'annexe A4-I, ajouter l'annexe suivante:

ANNEXE B4-I

Modèle de reçu et de décharge visé au principe directeur B4.2.2

Navire (nom, port d'immatriculation et numéro OMI):

RP 167/2016 rd

Incident (datum och plats):

Incident (date et lieu):

.....
Sjöman/arvinge och/eller anhörig:

.....
Marin/héritier du marin et/ou personne à charge:

.....
Redare:

.....
Armateur:

.....
Jag [sjöman] [sjömannens arvinge och/eller anhörig]* bekräftar härmed mottagandet av beloppet på [valuta och belopp] genom vilket redaren uppfyller sin skyldighet att betala avtalsenlig ersättning för personskada och/eller dödsfall enligt bestämmelserna och villkoren i [mitt] [sjömannens]* anställningsavtal, och jag befriar härmed redaren från sina skyldigheter enligt nämnda villkor.

.....
Je soussigné, [nom du marin] [nom de l'héritier du marin et/ou de la personne à charge]*, accuse réception par la présente de la somme de [montant et devise] en acquittement de l'obligation de l'armateur de payer une indemnisation contractuelle pour lésions corporelles et/ou mort en vertu des clauses de [mon engagement] [de l'engagement du marin]* et dégage l'armateur de ses obligations en vertu desdites clauses.

Betalning sker utan erkännande av ersättningsansvar och tas emot utan att detta påverkar [min] [sjömannens arvinges och/eller anhöriges]* rätt att på rättslig väg ställa ersättningsanspråk för försummelse, skadeli-dande eller åsidosättande av lagstadgade skyldigheter eller att utnyttja andra rättsliga möjligheter som härrör från ovannämnda in-cident.

Le paiement est effectué sans recon-naissance de responsabilité à l'égard de créances éventuelles et est accepté sans préjudice de [mon droit][du droit du marin/de l'héritier légal du marin et/ou de la personne à charge]* de faire valoir en justice toute créance pour négligence ou faute, ou violat-ion d'une obligation légale, ou tout autre droit à réparation pouvant être invoqué et découlant de l'incident susmentionné.

Datum:

Date:

.....
Sjöman/arvinge och/eller anhörig:

.....
Marin/héritier du marin et/ou personne à charge:

.....
Namnteckning:

.....
Signature:

.....
För kännedom:

.....
Accusés de réception:

Redaren/redarens ombud:

Armateur/représentant de l'armateur:

Namnteckning:

Signature

.....
Tillhandahållare av ekonomisk säkerhet:

.....
Prestataire de la garantie financière:

Namnteckning:

Signature:

.....
* Stryk det som ej är tillämpligt.

.....
* Rayer la mention inutile.

D. Tilläggen A5-I, A5-II och A5-III

Vid slutet av tillägg A5-I ska följande punkt läggas till:

Ekonomisk säkerhet gällande redarens ansvar.

I tillägg A5-II, som sista punkt under rubriken *Försäkran om överensstämmelse med sjöarbetskonventionen – del I*, ska följande punkt läggas till:

16. Ekonomisk säkerhet gällande redarens ansvar (regel 4.2).

I tillägg A5-II, som sista punkt under rubriken *Försäkran om överensstämmelse med sjöarbetskonventionen – del II*, ska följande punkt läggas till:

16. Ekonomisk säkerhet gällande redarens ansvar (regel 4.2).

Vid slutet av tillägg A5-III ska följande punkt läggas till:

Ekonomisk säkerhet gällande redarens ansvar

D. Amendements relatifs aux annexes A5-I, A5-II et A5-III

A la fin de l'annexe A5-I, ajouter l'élément suivant:

Garantie financière relative à la responsabilité de l'armateur

Dans l'annexe A5-II, ajouter comme dernier point de la *Déclaration de conformité du travail maritime – Partie I*, l'élément suivant:

16. Garantie financière relative à la responsabilité de l'armateur (règle 4.2)

Dans l'annexe A5-II, ajouter comme dernier point de la *Déclaration de conformité du travail maritime – Partie II*, l'élément suivant:

16. Garantie financière relative à la responsabilité de l'armateur (règle 4.2)

A la fin de l'annexe A5-III, ajouter l'élément suivant:

Garantie financière relative à la responsabilité de l'armateur