

Till arbetspensionsanstalterna

**ÄNDRING AV PENSIONSSKYDDET FÖR UTLÄNNINGAR SOM ARBETAR PÅ ETT FARTYG  
SOM INSKRIVITS I FÖRTECKNINGEN ÖVER HANDELSFARTYG I UTRIKESFART**

Republikens president stadfäste 30.12.1991 lagen om en förteckning över handelsfartyg i utrikesfart (1707/91), lagen om ändring av sjukförsäkringslagen (1708/91), lagen om ändring av lagen om rehabiliteringspenning (1709/91), lagen om ändring av 1 § lagen om sjömanspensioner (1710/91), lagen om ändring av 1 § lagen om pension för arbetstagare (1711/91) lagen om ändring av lagen om arbetslöshetskassor (1712/91) och lagen om upphävande av lagen om främjande av konkurrensförutsättningarna för lastfartyg i utrikestrafik (1713/91).

När lagändringen träder i kraft tillämpas SjöPL inte längre på en arbetstagare som arbetar på ett fartyg inkrivet i handelsfartygsförteckningen om han inte är finsk medborgare eller fast bosatt i Finland. På honom tillämpas inte heller APL. Begränsningarna av tillämpningsområdet gäller dock inte arbetstagare med avseende på vilka Finland är skyldig att följa lagen om sjömanspensioner enligt internationella avtal som är bindande för Finland.

Reformen är en del av ett arrangemang som sänker fartygets driftskostnader genom vilket sjöfartens internationella konkurrenskraft förbättras. Staten understöder också direkt fartyg, vilkas arbetskraftskostnader sålunda har fått internationellt konkurrenskraftiga.

Lagändringen trädde i kraft 1.1.1992.

PENSIONSSKYDDSCENTRALEN

  
Seppo Pietiläinen

  
Pentti Koivisto

BILAGOR

RP 119/91

Social- och hälsovårdsutskottets utlåtande nr 4  
Lag om ändring av lagen om sjömanspensioner  
(1710/91)

Lag om ändring av 1 § lagen om pension för arbetstagare (1711/91)

Anslaget har i den första tilläggsbudgeten för 1991 skurits ned från 80 milj. mk till 50 milj. mk. ×/

I det sjöfartspolitiska program som sjöfartsdelegationen utarbetade och trafikministeriet godkände i januari 1991 har för främjande av handelsflottans konkurrenskraft föreslagits att man skyndsamt börjar utarbeta en bestående sjöfartsregisterlösning som beaktar specialförhållandena i vårt land och den europeiska integrationen eller någon annan motsvarande lösning som under kommande år säkerställer internationellt jämförelsedugliga verksamhetsförutsättningar för den finska handelsflottan. Även i andra parlamentariska trafikkommitténs betänkande Trafik 2000 (kommittébetänkande 1991:3) har man betonat behovet att säkra den finska sjöfartsnäringens nationella och internationella konkurrensförutsättningar bl.a. genom att effektivera samarbetet med EG samt genom att på nationell nivå börja vidta de åtgärder som krävs i detta hänseende.

Regeringens proposition med förslag till lagar om en förteckning över handelsfartyg i utrikesfart samt om ändring av sjukförsäkringslagen, lagen om rehabiliteringspenning, 1 § lagen om sjömanspensionen och lagen om arbetslöshetskassor samt om upphävande av lagen om främjande av konkurrensförutsättningarna för lastfartyg i utrikesfart baserar sig på betänkandet från den av trafikministeriet tillsatta fartygsregisterkommissionen (kommittébetänkande 1991:27), vilket blev färdigt i augusti 1991. Kommissionen skulle enligt uppdraget bereda, med beaktande av de speciella förhållandena i vårt land samt de register- och andra lösningar som genomförts i våra närmaste konkurrentländer samt integrationen i Europa, en parallellregister- eller annan lösning varmed den finska handelsflottans konkurrensförmåga skulle säkerställas under de kommande åren. Kommissionen har enligt uppdraget särskilt utrett vilka fartyg som kunde upptas i ett register, beskattningen av sjöarbetsinkomsten, befriande av arbetsgivaren från skyldigheten att erlägga socialskyddsavgifter samt möjligheten att ombord på de i ett register antecknade fartygen anställa utländska sjöfarare.

Utlåtanden om skeppsregisterkommissionens betänkande har begärts av handels- och industriministeriet, justitieministeriet, undervisningsministeriet, inrikesministeriet, social- och hälsovårdsministeriet, arbetsministeriet, finansministeriet, Ålands landsskapsstyrelse, sjöfartssty-

relsen, tullstyrelsen, Sjömanspensionskassan och folkpensionsanstalten. Utlåtanden har även begärts av de centrala fackorganisationerna Finlands Fackförbunds Centralorganisation FFC r.f. och Finlands Tekniska Funktionärsorganisationers Centralförbund FTFC r.f., Arbetsgivarnas i Finland Centralförbund, Industrins Centralförbund och Centralhandelskammaren har även gett utlåtanden om betänkandet. I fråga om rederinäringen har utlåtanden begärts av Finlands Rederiförening, Ålands Redarförening, Utrikesfartens Småtonnageförening samt av arbetstagarorganisationerna Finlands Skeppbefälsförbund, Finlands Maskinbefälsförbund, Finlands Sjömans-Union, Finlands Telekommunikationstekniska r.f. och Suomen Erityisteknisten Liitto. Dessutom har utlåtanden om betänkandet begärts av Andelslaget Transfennica samt Etelä-Suomen Laiva Oy.

Av utlåtandena kan konstateras att rederiföreningarna allmänt har understött förslagen i betänkandet. Utrikesfartens Småtonnageförening har emellertid i sitt utlåtande förhållit sig reserverad till användningen av utländsk arbetskraft. I dessa utlåtanden har man även ansett det viktigt att förslagen bearbetas ytterligare i synnerhet beträffande frågor i anslutning till arbetslagstiftningen.

Sjöfartsbranschens arbetstagarorganisationer har däremot enhälligt motsatt sig användningen av utländsk arbetskraft på finska fartyg. Det huvudsakliga motivet för detta har varit att organisationerna anser att arbetslösheten bland finska sjöfarare skulle öka kraftigt i och med användningen av utländsk arbetskraft och dessutom skulle användningen av utländska sjöfarare på finska fartyg på lång sikt leda till att de finska sjöfararna samt den finska sjöfartens yrkesskicklighet försvinner. Arbetstagarorganisationerna har å andra sidan i sina betänkanden betonat behovet av att ta i bruk det föreslagna stödet av statens medel.

Ministerierna, Ålands landsskapsstyrelse och sjöfartsstyrelsen samt sjömanspensionskassan har i stora drag förhållit sig positivt till kommissionens förslag. Finansministeriet och handels- och industriministeriet har föreslagit vissa begränsningar i systemets tillämpningsområde beträffande både passagerartrafiken mellan tredje länder och cross-trade-trafiken i allmänhet. I synnerhet justitieministeriet men även arbetsministeriet har gjort ett flertal anmärkningar beträffande de förslag som ansluter

sig till arbetsrätten. De åländska remissinstanserna har betonat behovet av ett sådant arrangemang att åländska fartyg skulle kunna inskrivas i förteckningen över handelsfartyg i utrikesfart av länsstyrelsen i landskapet Åland. Inrikesministeriet har fäst uppmärksamhet vid vissa stadganden om uppehållstillstånd och deras betydelse för det föreslagna systemet. Sjömanspensionskassan har i sitt utlåtande betonat att arbetsmarknadslösningar bör komma i första hand när nödvändig konkurrensförmåga eftersträvas, innan utländsk arbetskraft börjar avlönas. Enligt folkpensionsanstaltens utlåtande bör kommissionens förslag till ändringar av sjukförsäkringslagen och lagen om rehabiliteringspenning inte genomföras separat, utan som en del av den aktuella totalrevideringen av socialskyddslagstiftningens tillämpningsområde.

Centralhandelskammaren, Arbetsgivarnas i Finland Centralförbund och Industrins Centralförbund har understött förslaget i dess helhet, liksom även Andelslaget Transfennica.

Regeringspropositionen har beretts som tjänsteuppdrag vid trafikministeriet på basis av remissvaren.

## 7. Propositionens ekonomiska verkningar

Avsikten med propositionen är att skapa internationellt konkurrenskraftiga förutsättningar för rederierna att idka sjöfart med handelsfartyg som seglar under finsk flagg. En tillväxt av handelsflottan skulle öka antalet arbetsplatser inom sjöfarten och förbättra transportbalansen. Det är inte möjligt att noggrant bedöma utvecklingen på lång sikt, eftersom den beror av många andra faktorer, t.ex. den allmänna konjunkturutvecklingen inom sjöfarten. På grundval av uppgifter från rederierna kan man dock göra en försiktig uppskattning om att handelsflottan före utgången av år 1992 kommer att öka med ca 15—20 fartyg. En del av dessa är nybyggen som nu är beställda och som registreras i Finland och en del är sådana fartyg som för närvarande seglar under utländsk flagg.

En ökning av handelsflottan med 15—20 fartyg skulle skapa ca 400 nya arbetsplatser inom sjöfartsbranschen. Utvecklingen av de finska sjöfararnas sysselsättning beror på i vilken omfattning utländsk arbetskraft skulle

komma att användas på handelsfartygen. I Norge och Danmark har antalet inhemska sjömän förblivit ungefär lika stort som förut efter att det blivit möjligt att använda även utländsk arbetskraft på fartygen. Den uppskattade tillväxten av handelsflottan skulle öka bruttofraktinkomsterna med ca 800 milj. mk i året och verkningarna på transportbalansen vore ca 430 milj. mk i året.

Det stöd till sjöfarten som motsvarar sjöfararnas förskottsinnehållning och arbetsgivarnas socialskyddsavgifter vore ca 80 milj. mk i året. Det måste emellertid beaktas att ifall det inte genomförs en internationellt konkurrenskraftig sjöfartslösning i Finland, är det troligt att redan inom den närmaste framtiden, dvs. före utgången av år 1992, kommer ca 35 fartyg att utflaggas under billigare flaggor. Beträffande dessa fartyg skulle den offentliga sektorn i varje fall gå miste om skatteintäkter och socialskyddsavgifter om ca 40—45 milj. mk i året. Dessutom skulle ca 1 000 arbetsplatser för sjöfarare försvinna och transportbalansen försämrats med ca 600 milj. mk om året. Arbetslöshetsersättningarna skulle öka med ca 25 milj. mk om året, varav statens andel vore ca 12 milj. mk.

En dylik ogynnsam utveckling skulle även inverka skadligt på Sjömanspensionskassans verksamhet. I det första skedet, dvs. till utgången av år 1992, skulle förlusten av ca 1 000 sjöfarararbetsplatser öka kassans utgifter med ca 5 milj. mk och minska inkomsterna med ca 23 milj. mk, dvs. nettoutvecklingen av inkomsterna och utgifterna vore ca — 28 milj. mk. På längre sikt, dvs. fram till utgången av år 1995, skulle utgifterna öka med sammanlagt ca 45 milj. mk och inkomsterna minska med sammanlagt ca 140 milj. mk.

Eftersom statens andel av pensionsutgifterna är 1/3, skulle denna utveckling även öka statens utgifter. Fram till utgången av år 1992 skulle statens utgifter öka med ca 1,5 milj. mk och fram till utgången av år 1995 med sammanlagt ca 15 milj. mk.

## 8. Förhållandet till internationella avtal

Bestämmelser om statsstöd ingår bl.a. i konventionen angående upprättandet av Europeiska frihandelssammanslutningen EFTA och

i det allmänna handels- och tullavtalet (GATT). Även frihandelsavtalet mellan Finland och Europeiska ekonomiska gemenskapen (EG) förbjuder alla statliga stödåtgärder som snedvrider eller hotar att snedvrída konkurrensen genom att gynna vissa företag eller viss produktion. Eftersom de nämnda avtalen gäller handeln med varor, har de ingen direkt verkan på stödåtgärderna för sjöfarten, som kan hänföras till tjänstesektorn.

Om man inom ramen för GATT-organisationen, vid förhandlingarna under den pågående Uruguay-ronden, når en överenskommelse även på området för handeln med tjänster, är det möjligt att det s.k. GATT-avtalet kommer att gälla också statsstöd till sjöfarten. Vid de pågående förhandlingarna mellan EFTA och EG är avsikten likaså att befria handeln med tjänster inom den europeiska ekonomiska sfären (EES). I fråga om statsstöd har EFTAländerna inom sin egen krets preliminärt avtalat att det för sjöfartens del i den centrala EG-regleringen inom ramen för ett eventuellt avtal mellan EFTA och EG bl.a. skall ingå det s.k. sjätte skeppsbyggnadsdirektivet och de riktlinjer som EG-kommissionen år 1989 antagit för understöden till sjöfarten. Eftersom ett eventuellt avtal mellan EFTA och EG helt och hållet skulle träda i kraft först vid ingången av år 1995, bör effekterna av eventuella statsstödsstadganden i avtalet på tillämpningen av den föreslagna lagen undersökas i det skedet då planerna ser ut att förverkligas.

Statsstöden till sjöfarten har behandlats också inom Organisationen för ekonomiskt samar-

bete och utveckling (OECD). Det anses att statsstöden till varvsindustrin och sjöfarten snedvrider konkurrensen och att man därför gradvis bör avveckla dem. OECD-rådet har rekommenderat att om stöd i exceptionella förhållanden beviljas, bör det vara kortvarigt och till storleken sjunkande och, om möjligt, bör där ingå sanerande åtgärder. Trots OECD:s rekommendationer har det ekonomiska stödet till sjöfarten under de senaste åren ständigt ökat i medlemsländerna.

Propositionen innehåller stadganden om möjlighet att avvika från allmänna finska anställnings- och lönevillkor beträffande de sjöfarare som arbetar på fartyg som är inskrivna i förteckningen över handelsfartyg i utrikesfart. Enligt förslaget får eventuella avvikande villkor som avtalas emellertid inte strida mot Internationella arbetsorganisationens ILO:s konventioner som Finland ratificerat.

Dessa konventioner gäller frågor i anslutning till sjöfararnas arbetshållanden och sociala förhållanden, t.ex. ingående av arbetsavtal, dess innehåll och upphörande, arbetstid, semester, lika lön för män och kvinnor samt förbud mot diskriminering. De centrala bestämmelserna i konventionerna ingår i den finska lagstiftning som nämns ovan i punkt 1.4. Enligt propositionen är en bestämmelse i ett kollektivavtal, vilken minskar de förmåner som motsvarar arbetstagarförmåner som fastställts i ovan nämnda konventioner, som är bindande för Finland, och som stadgas i ovan nämnda lagstiftning, ogiltig och i stället för den skall en bestämmelse i konventionen iakttas.

## DETALJMOTIVERING

### 1. Motivering till lagförslagen

#### 1.1. Lagen om en förteckning över handelsfartyg i utrikesfart

1 §. I paragrafens 1 mom. anges under vilka förutsättningar lastfartyg och andra sådana fartyg som huvudsakligen är avsedda för transport av last kan inskrivas i handelsfartygsförteckningen. Den grundläggande förutsättningen för att ett fartyg skall kunna införas i förteckningen är enligt punkt 1 att fartyget är

inskrivet i det finska fartygsregistret. Stadganden om när fartyg som används till handelsfartyg skall införas i det finska fartygsregistret, under vilka förutsättningar de kan vara inskrivna i registret och när de skall avföras ur registret finns i sjölagen och i lagen om fartygsregister.

Handelsfartygsförteckningen skall inte till sin natur vara ett fartygsregister, utan den gällande lagstiftningen om registrering av fartyg bestämmer utslutande om frågor i anslutning till registreringen av fartyg samt om fartygens

folkrättsliga ställning. Att det finska fartygsregistret utgör grund för systemet innebär bland annat att den nuvarande fartygsregistermyndigheten fortfarande behandlar alla rättsliga frågor i anslutning till registreringen av fartyg och sålunda behövs ingen parallell organisation för handläggningen av dessa frågor.

Enligt 1 mom. 2 punkten är det en ytterligare förutsättning för inskrivning i förteckningen att ett lastfartyg huvudsakligen används i utrikesfart. Inskrivandet i förteckningen skulle inte bindas till trafik i något visst trafikområde, utan förutsättningen är att fartyget huvudsakligen går i utrikesfart och har införts i det finska fartygsregistret. Största delen av de fartyg som införs i förteckningen går i närfart (Östersjön, Nordsjön) och anlöper regelbundet Finland.

I handelsfartygsförteckningen kunde även inskrivas sådana fartyg som endast transporterar laster mellan tredje länder. Dessa fartyg, som går i cross trade-trafik, har till största delen flaggats ut för att segla under billigare flaggor. Cross trade-trafik under finsk flagg måste dock anses som ett delområde för den finska rederiverksamheten som tillsammans med närfarten bildar en helhet. I de internationella register som införts i våra närmaste konkurrentländer Danmark och Norge har cross trade-trafiken inte lämnats utanför tillämpningsområdet, utan målet har uttryckligen varit att få största delen av fartygen i cross trade-trafik med i dessa register.

Sådana fartyg som enbart går i trafik mellan hamnar inom landet skall dock inte kunna inskrivas i förteckningen, eftersom dessa fartyg på grund av det förbud i fråga om kustfart som ingår i 4 § (332/89) lagen angående rättighet att idka näring inte behöver konkurrera med utländska fartyg. Befriande av kustfarten, som ingår i EG:s mål, i framtiden torde medföra ändringar i detta avseende även för Finlands del.

Ytterligare en förutsättning för inskrivning i förteckningen är enligt 1 mom. 3 punkten att fartyget är högst 20 år gammalt vid ingången av det år då det införs i förteckningen. Man vill inte med systemet gynna att överåriga fartyg hålls kvar i det finska fartygsregistret. Medelåldern för de finska fartygen är i detta nu ca 9 år.

Under finsk flagg seglar för närvarande flera på 1970-talet byggda fartyg som fortfarande är i gott skick och därför föreslås i 2 mom. att

även ett fartyg som är högst 25 år gammalt då den föreslagna lagen träder i kraft kan inskrivas i förteckningen.

I paragrafens 3 och 4 mom. definieras vilka andra fartyg utom de som nämns i 1 mom. som kan inskrivas i förteckningen över handelsfartyg.

Enligt 3 mom. kan i förteckningen inskrivas sådana bogserbåtar och skjutbogserare som regelbundet transporterar lastpråmar i utrikesfart. I förteckningen skall också kunna godkännas sådana fartyg som har besiktigats t.ex. som passagerarfartyg, om de huvudsakligen är avsedda för transport av laster och har högst 60 passagerarplatser.

Enligt 4 mom. kan i förteckningen även inskrivas sådana, andra än i 3 mom. avsedda passagerarfartyg som går i trafik mellan tredje länder och som uppfyller förutsättningarna i 1 mom. 1—3 punkten. Ett sådant passagerarfartyg får dock inte trafikera regelbundet nordiska hamnar.

Ett av dagens utvecklingsdrag i den finska passagerarfartygstrafiken är den tilltagande internationaliseringen. I framtiden vill man utnyttja de finländska rederiernas högklassiga know-how inom passagerarfartygstrafiken även på andra än de traditionella trafikområdena, t.ex. i Medelhavet, på Kanarieöarna, mellan England och Frankrike samt i Karibiska havet. Ändamålet med det föreslagna stadgandet är att förbättra konkurrensförutsättningarna även för dylik rederiverksamhet som sköts från Finland. Då ett fartyg seglar under finsk flagg bokförs inkomsterna i Finland och beskattas här. Fartygen skulle också erbjuda säkrare arbetsplatser för finska sjöfarare. Konkurrenskraftiga förutsättningar att segla under finsk flagg skulle också göra det möjligt att beställa dessa passagerarfartyg från finska varv, något som måste anses synnerligen betydelsefullt för varvsindustrins produktutveckling.

Passagerarfartyg som går i trafik mellan tredje länder är i princip i exakt samma ställning som lastfartyg i dylik trafik. I de danska och norska internationella registren kan inskrivas passagerarfartyg som trafikerar mellan tredje länder.

2 §. Enligt paragrafens 1 mom. skall handelsfartygsförteckningen föras av sjöfartsstyrelsen. Eftersom sjöfartsstyrelsen redan för ett eget register över finska handelsfartyg och eftersom sjöfartsstyrelsen även i övrigt har organisatoriska förutsättningar att föra den föreslagna

förteckningen, — den förfogar t.ex. över ett fungerande ADB-system — föreslås att sjöfartsstyrelsen skall föra förteckningen. Avsikten är att magistraterna, som för det egentliga fartygsregistret, skall indras inom de närmaste åren, varefter man även beträffande fartygsregistret torde övergå till ett centraliserat system för fastlandets del.

Enligt förslaget skall sjöfartsstyrelsen även besluta om ett fartyg skall införas i förteckningen. Införandet av ett fartyg i förteckningen skall till sin natur vara en administrativ uppgift. Avsikten är att förutsättningarna för införande av ett fartyg i förteckningen skall framgå klart redan av lagen och därför skall sjöfartsstyrelsens prövningsrätt vid behandlingen av ansökningsärenden till sin natur vara så kallad bunden prövning.

Huruvida villkoret i 1 § 2 punkten att fartyget huvudsakligen skall användas i utrikesfart är uppfyllt skall undersökas på grundval av sökandens utredningar och andra omständigheter som sjöfartsstyrelsen känner till. Avsikten är emellertid att ett fartyg som huvudsakligen går i trafik i Finland inte skall kunna inskrivas i förteckningen, eftersom fartyget då får betydligt förmånligare konkurrensförutsättningar än sådana fartyg som enbart går i trafik i Finland och som enligt förslaget lämnas utanför systemet.

På Åland förs fartygsregistret av länsstyrelsen i landskapet Åland (lagen om handhavandet av sjörättsmål, sjöförklaringar och vissa andra i sjölagen avsedda ärenden samt fartygsregisterärenden i landskapet Åland, 894/80). I 2 mom. föreslås att även fartygsregisterföraren på Åland, dvs. länsstyrelsen, skall kunna ta emot ansökningar om inskrivning i handelsfartygsförteckningen och göra en anteckning i förteckningen, ifall fartyget uppfyller de villkor som nämns i 1 §. Motiv till det föreslagna arrangemanget är upprätthållande av servicenivån för den rederinäring som bedrivs i landskapet.

Länsstyrelsen bör omedelbart tillställa sjöfartsstyrelsen och de åländska självstyrelsemyndigheterna uppgifter om en utförd anteckning och grunderna för den. Ifall tolkningsproblem uppstår om tillämpningen av 1 mom. 2 punkten bör länsstyrelsen stå i kontakt med sjöfartsstyrelsen för att en enhetlig praxis skall skapas.

3 §. I denna paragraf skall stadgas att ägaren har rätt att lå sitt fartyg inskrivet i handelsfar-

tygsförteckningen ifall fartyget uppfyller de förutsättningar för införande i förteckningen som nämns i 1 §.

Enligt 2 mom. skall ansökan om införande i förteckningen vara skriftlig. Till ansökan skall fogas nödvändiga uppgifter och handlingar om grunderna för ansökan, t.ex. fartygets nationalitetscertifikat, om fartygets användning och om andra omständigheter som inverkar på ärendets avgörande. Sökanden skall dessutom på sjöfartsstyrelsens begäran lämna in alla andra uppgifter och handlingar som behövs för behandlingen av ansökan.

4 §. I denna paragraf stadgas om ett arrangemang som går ut på att sänka driftkostnaderna för fartyg som är inskrivna i handelsfartygsförteckningen i syfte att förbättra fartygens konkurrensförmåga.

Enligt 1 mom. skall till sådana finska sammanslutningar som bedriver rederiverksamhet med egna fartyg som är inskrivna i förteckningen beviljas ett stöd av statens medel som motsvarar den förskottsinnehållning som har verkställts på den sjöarbetsinkomst en allmänt skattskyldig sjöfarare har fått från fartyget samt den socialskyddsavgift som arbetsgivaren har betalt för hans del. En sjöfarare är enligt 9 § lagen om skatt på inkomst och förmögenhet (1240/88) allmänt skattskyldig om han under skatteåret har bott i Finland.

Också då en sjöfarare som bor utomlands, dvs. som är begränsat skattskyldig, arbetar ombord på fartyget skall till ovan nämnda sammanslutning beviljas ett stöd som motsvarar den källskatt som upp bärs på den löneinkomst han får för sitt arbete ombord på fartyget och den socialskyddsavgift arbetsgivaren betalt. En sjöfarare som är bosatt utomlands och arbetar ombord på ett finskt fartyg betalar på den löneinkomst han erhåller för det arbete han utför ombord på fartyget källskatt som är 35 %.

En sammanslutning som bedriver rederiverksamhet kan själv vara arbetsgivare eller också kan någon annan sammanslutning vara arbetsgivare å sammanslutningens vägnar, t.ex. på basis av ett s.k. managementavtal.

Stödet enligt paragrafen skall inte beviljas automatiskt av statens medel. Som förutsättning för stöd är att fartygets bemanningskostnader och andra arbetskraftskostnader som hänförs till fartyget skall ha bringats till en sådan nivå att de, med beaktande av det stöd som avses i momentet, möjliggör en

lönsam verksamhet inom internationell trafik. Beträffande fartyg i närtrafik görs jämförelsen med situationen i våra närmaste konkurrentländer i Norden och i Tyskland. En utgångspunkt för jämförelsen skall också vara fartygets trafikområde. Enligt det föreslagna stadgandet skall såsom en kostnadssänkande faktor vid sidan av fartygets bemanningskostnader kunna beaktas bl.a. minskningar i rederiets administrationskostnader.

Om ett fartyg som inskrivs i förteckningen redan har uppnått inbesparingar i bemanningskostnaderna genom olika rationaliseringsåtgärder, bör detta beaktas vid prövningen.

Frågan om stöd enligt denna paragraf till finska sammanslutningar är till sin natur närmast en sådan fråga gällande stöd till näring som enligt självstyrelselagen för Åland (670/51) hör till landskapets lagstiftningsbehörighet. Arrangemanget skulle i princip vara detsamma även enligt den nya självstyrelselagen för Åland (1144/91) som träder i kraft vid ingången av 1993. Eftersom den internationella konkurrenskraften vad beträffar ett fartygs bemanningskostnader skall uppskattas, föreslås hela systemet och administreringen av det bli koncentrerat till en myndighet för att en enhetlig praxis skall kunna skapas. Enligt 2 mom. skall stödet även kunna beviljas för fartyg som är registrerade på Åland och sjöfartsstyrelsen skall kunna fatta utanordningsbeslut även beträffande dessa fartyg. Förslaget begränsar inte landskapet Ålands behörighet eller rätt att reglera frågor som gäller stöd till näringar på Åland.

Enligt det föreslagna systemet får de fartyg som är inskrivna i handelsfartygsförteckningen vissa förmåner så att de kan sänka driftkostnaderna. Eftersom den trafik som avses i lagförslaget bedrivs eller kan bedrivas med fartyg som får räntestöd eller annat understöd eller stöd från staten eller landskapet Åland, föreslås att beträffande sådana fartyg inte tillämpas 4 § 1 mom. under den tid som fartygets ägare betalas sådant understöd eller stöd. I praktiken blir det närmast fråga om en situation då till fartygets ägare betalas räntestöd för småtonnage.

Enligt 4 mom. beviljas och betalas stödet av sjöfartsstyrelsen som ju skall föra förteckningen.

5 §. Genom trafikministeriets beslut fastställs de föreskrifter och anvisningar som gäller ansökan om det stöd som skall betalas till en i

lagen avsedd finsk sammanslutning, beviljandet och utbetalningen av det samt konstaterande av att bemanningskostnaderna och andra arbetskostnader som uppkommer i samband med fartygets drift är internationellt konkurrenskraftiga och övervakning av förfarandet liksom andra nödvändiga föreskrifter och anvisningar.

6 §. Enligt en allmän princip i den internationella sjörätten lyder ett fartyg under sin hemstats lagstiftning och jurisdiktion. I enlighet med detta föreslås att på de fartyg som är inskrivna i handelsfartygsförteckningen tillämpas finsk lag, om inte annat stadgas.

För att systemet med en förteckning över handelsfartyg i utrikesfart skall fungera förutsätts det bli möjligt att på ett smidigare sätt än för närvarande avtala om anställningsvillkoren och därför föreslås i 2 mom. att man genom kollektivavtal skall kunna avvika från stadgandena i sjömanslagen, sjöarbetstidslagen, semesterlagen för sjömän och lagen om samarbete inom företag (725/78).

Avtalsrätten föreslås dock bli begränsad så att en bestämmelse i ett kollektivavtal, som minskar de förmåner som motsvarar arbetstagarförmåner som fastställts i Internationella arbetsorganisationens konventioner som är bindande för Finland och som stadgas i ovan nämnda lagar, är ogiltig och att motsvarande bestämmelser i Internationella arbetsorganisationens konvention skall iaktas i stället.

Beträffande lagen om samarbete inom företag gäller möjligheten till avvikelse i 2 mom. naturligtvis endast arbete ombord på fartyget och inte annat arbete inom rederiföretaget.

Avsikten med det föreslagna arrangemanget är att trygga sjöfararnas rättigheter i anslutning till arbetsfrågor och sociala frågor även ombord på fartyg som är inskrivna i förteckningen över handelsfartyg. Då fartygen seglar under finsk flagg iaktas finsk lagstiftning bl.a. i fråga om kraven på skydd i arbete. Likaså blir alla grundprinciper i den Internationella arbetsorganisationens konventioner som är bindande för Finland realiserade via förpliktelsen att tillämpa finsk lagstiftning. Sålunda kan man inte i fråga om fartyg som är inskrivna i förteckningen över handelsfartyg tala om fartyg i bekvämlighetsflaggregister.

Genom kollektivavtal skall kunna avvika från förmåner som motsvarar de arbetstagarförmåner som stadgas i sjömanslagen, sjöarbetstidslagen, semesterlagen för sjömän och lagen

om samarbete inom företag endast utöver vad som bestäms om motsvarande förmåner på ett tvingande sätt i Internationella arbetsorganisationens konventioner som är bindande för Finland.

De viktigaste av Internationella arbetsorganisationens dylika konventioner som är bindande för Finland är konventionen angående sjömäns anställningsavtal, nr 22 (FördrS 4/47), konventionen om förkortande av arbetstiden till 40 timmar i veckan, nr 47 (FördrS 71/90), konventionen om årlig semester med lön för sjömän, nr 146 (FördrS 72/90), konventionen om minimiålder för tillträde till arbete, nr 138 (FördrS 87/76), konventionen angående lika lön för män och kvinnor för arbete av lika värde, nr 100 (FördrS 9/63), konventionen angående diskriminering i fråga om anställning och yrkesutövning, nr 11 (FördrS 63/70) och konventionen angående ersättning för arbetslöshet till följd av fartygs förolyckande, nr 8 (FördrS 40/49).

Enligt konvention nr 22 angående sjömäns anställningsavtal skall anställningsavtal alltid vara skriftligt och det skall tydligt ange vardera partens rättigheter och skyldigheter. I avtalet skall lämnas uppgifter om det eller de fartyg, varpå sjömannen förbinder sig att tjäna samt de resor som skall företas, om dessa kan anges vid avtalets ingående. Av avtalet skall dessutom framgå sjömannens uppgift ombord, de födoämnen som skall tillhandahållas sjömannen, hyran, årlig semester med lön samt arbetsförhållandets längd.

Avtalet kan ingås antingen för bestämd tid, för viss resa eller att gälla tills vidare. Ett avtal som är ingånget för bestämd tid upphör den dag som nämns i avtalet. Om avtalet är ingånget för viss resa, upphör arbetsförhållandet i fartygets destinationshamn och i avtalet skall nämnas den tid efter ankomsten då sjömannen har rätt att lämna tjänsten. Ett anställningsförhållande som gäller tills vidare upphör genom skriftlig uppsägning efter uppsägningstidens utgång. I avtalet kan överenskommas om uppsägningstiden, den får emellertid inte understiga 24 timmar. Uppsägningstiden skall vara åtminstone lika lång för arbetsgivaren som för sjömannen. Ett avtal skall anses vara hävt om sjömannen dör, fartyget förolyckas eller blir fullständigt sjövärdigt.

Enligt konvention nr 47 om förkortande av arbetstiden till 40 timmar i veckan förklarar sig

varje medlemsstat som ratificerar konventionen gilla principen om fyrtyotimmarsveckan, tillämpad på sådant sätt att den icke medför sänkning av arbetarnas levnadsnivå.

Enligt konvention nr 146 om årlig semester med lön för sjömän har varje sjöman rätt till minst 30 kalenderdagars semester för ett års tjänst. En sjöman som har varit i tjänst kortare tid än ett år är berättigad till en semester som är proportionell mot längden av hans tjänstetid. För semester tiden skall sjömannen erhålla minst sin normala lön samt motvärdet för varje del av lönen som utgår in natura. Om anställningsförhållandet upphör innan semestern har hållits, skall sjömannen erhålla semesterersättning som motsvarar lönen för de semesterdagar han inte hållit.

Kraven på minimiålder för tillträde till arbete enligt konvention nr 138 om minimiålder för tillträde till arbete ingår i 5 § sjömanslagen.

Enligt konvention nr 100 angående lika lön för män och kvinnor för arbete av lika värde skall lönegrunderna ha bestämts utan diskriminering på grund av arbetstagarens kön.

Enligt konvention nr 11 angående diskriminering i fråga om anställning och yrkesutövning förstås med diskriminering varje åtskillnad, utslutning eller företräde på grund av ras, hudfärg, kön, religion, politisk uppfattning, nationell härstamning eller socialt ursprung, som har till följd, att likställdhet med avseende å möjligheter eller behandling i fråga om anställning omintetgörs eller beskärs. Målet är att avskaffa varje diskriminering i nämnda hänseende.

Enligt konvention nr 8 angående ersättning för arbetslöshet till följd av fartygs förolyckande skall arbetsgivaren betala sjömannen ersättning för den arbetslöshet som förorsakas av fartygets förolyckande. Ersättningen är lika stor som den genom arbetsavtalet bestämda lönen. Den totala ersättningen kan emellertid genom avtalet begränsas till högst två månaders lön.

Bestämmelser i anslutning till tryggande av sjöfararnas sociala förhållanden finns även i konvention nr 73 angående läkarundersökning av sjömän (FördrS 7/56), konvention nr 92 angående besättningens bostäder å fartyg (FördrS 29/51) och konvention nr 147 om miniminormer i handelsfartyg (FördrS 54/79).

Det kan ytterligare nämnas att regeringen nyligen till riksdagen avlätit en proposition med anledning av den konvention nr 158 om

uppsägning av anställningsavtal på arbetsgivarens initiativ som antagits vid Internationella arbetskonferensen.

I fall då arbetsgivaren är bunden av ett kollektivavtal, men en del av arbetstagarna inte är det, vore arbetsgivaren, trots bestämmelserna i kollektivavtalet, tvungen att iaktta de tvingande stadgandena i sjömanslagen, sjöarbetstidslagen, semesterlagen för sjömän och lagen om samarbete inom företag med avseende på de obundna arbetstagarna. Av denna anledning föreslås i 3 mom. ett stadgande, med stöd av vilket en arbetsgivare som är bunden av ett kollektivavtal får tillämpa avtalsbestämmelser som avviker från nämnda lagar även i de arbetstagares arbetsförhållanden som inte är bundna av kollektivavtalet, men i vilkas arbetsförhållanden arbetsgivaren i övrigt skall iaktta bestämmelserna i avtalet i fråga. I 3 mom. föreslås att bestämmelserna i kollektivavtalet får iakttagas även efter att avtalet upphört tills ett nytt avtal träder i kraft i de arbetsförhållanden där bestämmelserna kunde tillämpas om kollektivavtalet fortfarande vore i kraft. Utan ett dylikt stadgande skulle man, ofta under rätt kortvariga avtalslösa perioder, bli tvungen att tillämpa lagarnas tvingande stadganden, vilket skulle medföra onödiga svårigheter i form av tolknings- och tillämpningssvårigheter.

7 §. För fartyg som är inskrivna i handelsfartygsförteckningen får avvikelser från den mest centrala sjöfartsarbetslagstiftningen enligt 6 § göras endast genom kollektivavtal. Även utländsk arbetskraft kan användas ombord på dessa fartyg för att sänka kostnadsnivån. Därför bör lagen innehålla ett stadgande om utländska föreningars kollektivavtalskapacitet.

Enligt 1 § 1 mom. lagen om kollektivavtal (436/46) och föreningslagens (503/89) stadganden följer att arbetstagarnas och arbetsgivarnas föreningar som är parter i kollektivavtal skall vara registrerade i Finland. Enligt 7 § 1 mom. kan med avvikelse från vad som stadgas i 1 § 1 mom. lagen om kollektivavtal kollektivavtal som skall iakttagas i arbetsförhållanden på fartyg som är inskrivna i förteckningen över handelsfartyg göras även av en sådan utländsk arbetstagarförening som uppfyller förutsättningarna i Internationella arbetsorganisationens konventioner (87 och 98) (FördrS 45/49 och 32/51).

Enligt den av Internationella arbetsorganisationens allmänna konferens år 1948 antagna konventionen angående facklig föreningsfrihet och skydd för facklig organisationsrätt (FördrS

45/49) äger arbetare och arbetsgivare rätt att bilda organisationer och ansluta sig till dem (artikel 2). Organisationerna har rätt att avfatta sina stadgar och reglementen samt utse sina representanter i full frihet, organisera sin förvaltning och verksamhet samt fastställa sitt handlingsprogram (artikel 3). Med organisation avses i konventionen varje sammanslutning som har till ändamål att främja och värna arbetares eller arbetsgivares intressen (artikel 10).

Offentliga myndigheter skall avhålla sig från verksamhet som begränsar eller försvårar organiseringsrätten (artikel 3). Arbetar- och arbetsgivarorganisationer får inte genom administrativa åtgärder vare sig upplösas eller förbjudas att bedriva sin verksamhet (artikel 4).

Organisationerna äger rätt att bilda och ansluta sig till förbund och centralorganisationer, och varje organisation, förbund eller centralorganisation skall ha rätt att ansluta sig till internationella organisationer (artikel 5).

Enligt konventionen skall varje medlemsstat även säkerställa facklig organisationsrätt för arbetare och arbetsgivare (artikel 11).

Enligt den av Internationella arbetsorganisationens allmänna konferens år 1949 antagna konventionen angående tillämpningen av principerna för organisationsrätten och den kollektiva förhandlingsrätten (FördrS 32/51) skall arbetstagare skyddas mot varje åtgärd som är av organisationsfientlig art. Skydd skall lämnas i synnerhet i situationer där anställningen av en arbetare görs beroende av det villkoret att han inte hör till någon fackförening eller upphör att vara fackligt organiserad eller en arbetstagaravskedas eller föranleds annat förfång på grund av sitt medlemskap i fackförening eller deltagande i fackföreningsverksamhet (artikel 1).

Arbetstagares och arbetsgivares organisationer skall enligt konventionen skyddas mot varje inblandning från motpartens eller dess ombuds eller dess medlemmars sida i fråga om organisationernas bildande, verksamhet eller förvaltning. Med inblandning avses särskilt främjandet av bildandet av arbetstagarorganisationer, över vilka arbetsgivare eller arbetsgivarorganisationer äger ett bestämmande inflytande, eller stödjande av arbetstagarorganisationer i syfte att inordna dem under arbetsgivares eller arbetsgivarorganisationers kontroll (artikel 2).

Om det behövs skall medlemsländerna främ-

ja frivilliga kollektivavtalsförhandlingar (artikel 4).

Beträffande organiserade arbetstagare som arbetar ombord på ett fartyg som är inskrivet i handelsfartygsförteckningen och inte är bundna till något kollektivavtal innehåller 7 § 2 mom. ett stadgande enligt vilket bestämmelserna i kollektivavtalet skall iaktas också i fråga om dessa arbetstagare. Beträffande arbetstagare som inte är bundna av kollektivavtal begränsar stadgandet tillämpningsområdet för 4 § 2 och 3 mom. lagen om kollektivavtal så att de sistnämnda stadgandena i lagen om kollektivavtal i praktiken inte tillämpas. Om en arbetsgivare är bunden till flera än ett kollektivavtal som gäller samma arbete, t.ex. till kollektivavtal som är ingångna med en finsk arbetstagarorganisation och en utländsk organisation, kan i arbetsavtalet överenskommas vilket kollektivavtal som tillämpas på en arbetstagare. Om detta inte överenskomms, skall det först ingångna kollektivavtalet tillämpas.

Enligt 3 mom. skall det i ett fall att arbetsgivaren och arbetstagaren är bundna av flera än ett kollektivavtal som gäller samma arbete det kollektivavtal som arbetstagaren först blivit bunden av tillämpas.

8 §. Utgångspunkten för den föreslagna lagen är uppnående av lägre och således betydligt konkurrenskraftigare kostnader än för närvarande för handelsfartyg som seglar under finsk flagg och som uppfyller de villkor som anges i lagens 1 §. Det har inte ansetts möjligt att sänka kostnaderna med rådande löne- och andra anställningsvillkor. Sålunda föreslås ett stadgande om en ny grund för uppsägning av sjöfarare som är oberoende av de ekonomiska och produktionsmässiga uppsägningsgrunder som avses i 39 a § sjömanslagen. Att ett fartyg införs i handelsfartygsförteckningen är enligt 1 mom., utan hinder av vad som stadgas i 39 a § sjömanslagen, ett sådant ekonomiskt skäl eller en sådan produktionsorsak med hänvisning till vilken arbetsgivaren kan säga upp ett arbetsavtal som gäller tills vidare. Arbetsgivaren skall åberopa denna grund och verkställa uppsägningen inom sex månader, räknat från den tidpunkt fartyget införts i förteckningen, så att arbetstagarna inte blir tvungna att långa tider vara osäkra på om arbetsavtalet fortgår.

Den föreslagna särskilda uppsägningsgrunden är oundviklig därför att man vid en utflaggning av fartyg, vilket är alternativet till det arrangemang som föreslås i denna propo-

sition, i varje fall skulle bli tvungen att ta till uppsägningar. Den grundläggande målsättningen för arrangemanget är att bevara den finska handelsflottan, vilket tryggar de finska sjöfarnas sysselsättning.

Enligt 1 mom. skall arbetstagaren vid en ovan beskriven uppsägningsituation, i det fall att arbetsgivaren kan placera arbetstagaren i annat arbete, som motsvarar arbetstagarens yrkesskicklighet och förmåga, än ombord på ett fartyg som är inskrivet i förteckningen över handelsfartyg, erbjudas sådant arbete innan arbetsavtalet sägs upp.

Om en arbetstagares arbetsavtal har sagts upp på en ovan nämnd grund som avses i 1 mom., skall arbetsgivaren enligt 2 mom. inte ha den skyldighet som avses i 45 a § sjömanslagen beträffande arbete som utförs ombord på ett fartyg som är inskrivet i förteckningen över handelsfartyg. I 45 a § sjömanslagen stadgas om återanställning av en uppsagd arbetstagare i det fall att arbetsgivaren har uppsagt arbetsavtalet av andra än av arbetstagaren föranleda orsaker. Enligt denna paragraf skall arbetsgivaren under vissa förutsättningar erbjuda arbete åt sina uppsagda före detta arbetstagare. Beträffande fartyg som är inskrivna i förteckningen över handelsfartyg överensstämmer dock ett sådant förfarande inte med målsättningarna för det föreslagna arrangemanget utan skyldigheten att erbjuda arbete har för tydlighetens skull begränsats till annat arbete än sådant som utförs på ett fartyg som är inskrivet i handelsfartygsförteckningen.

9 §. Av sjöfartens specialnatur följer att det har varit ändamålsenligt av stadga att rättstvister skall avgöras i vissa bestämda domstolar med sakkunskap om området. Enligt 88 § sjömanslagen bestäms i mål som skall avgöras enligt lagen den första domstolen på det sätt som stadgas i 260 och 261 §§ sjölagen eller i 1 § lagen om handhavandet av sjörättsmål, sjöförklaringar och vissa andra i sjölagen avsedda ärenden samt fartygsregisterärenden i landskapet Åland.

Enligt 1 mom. skall tvistemål och brottmål som gäller och följer av arbetsförhållanden som avses i denna lag handläggas och avgöras i den domstol som avses i 88 § sjömanslagen.

Det föreslås i 1 mom. ett stadgande om att genom kollektivavtal som sluts med en utländsk arbetstagarförening kan emellertid överenskommas att ett tvistemål som gäller anställningsvillkor för en arbetstagare som är bunden

av kollektivavtalet kan avgöras av en domstol i arbetstagarföreningens hemland, om inte annat följer av vad som stadgas nedan. Här avses tvistemål som inte gäller tolkning eller tillämpning av kollektivavtalet och där en enskild arbetstagare alltså är part.

Twistemål om kollektivavtal handläggs och avgörs emellertid i arbetsdomstolen på det sätt som stadgas i lagen (464/74) om den. Även tvistemål gällande kollektivavtal som ingåtts med en utländsk arbetstagarförening behandlas alltså av arbetsdomstolen.

10 §. Såsom konstaterats i den allmänna motiveringen till propositionen skall ett fartyg som är inskrivet i handelsfartygsförteckningen ha möjlighet att med undantag för fartygets befälhavare använda även utländsk arbetskraft genom att avvika från de allmänna finska anställnings- och lönevillkoren. Användning av utländsk arbetskraft ombord på fartyg som seglar under finsk flagg är på grund av sjöfartens internationella natur i sig ingen ny situation. Av ändamålet med propositionen följer emellertid att antalet utländska arbetstagare ökar och att deras ställning blir annorlunda än andra utländska arbetstagargruppers. Sålunda är det nödvändigt att stadga särskilt om användningen av utländsk arbetskraft i den föreslagna lagen.

När man stadgar om användning av utländsk arbetskraft är en central faktor bl.a. den nationella arbetskraftspolitiken. Detta mål är dock inte av samma betydelse då den föreslagna lagen verkställs. Det är inte ändamålsenligt att reglera den utländska och inhemska arbetskraftens omfattning av arbetskraftspolitiska orsaker. Den utformas enligt förslaget fritt beroende på hurdana arbets- och kollektivavtal som ingås med utländska och finska sjöfarare. Sålunda och för undvikande av onödig förvaltningsbyråkrati föreslås att på utländska arbetstagare som arbetar ombord på fartyg inskrivna i handelsfartygsförteckningen tillämpas inte arbetstillstånds-förfarande enligt utlänningslagen (378/91) och stadganden och bestämmelser som getts med stöd av den.

Det föreslagna stadgandet befriar myndigheterna och parterna i arbetsförhållandet från arbetstillståndsbyråkratin närmast då en utländsk sjöman anställs i Finland. Arbetstillstånds-förfarande används inte heller för närvarande i särskilt stor omfattning på grund av sjöfartens internationella natur. I 25 § utlänningslagen stadgas om befrielse från skyldighe-

ten att ha arbetstillstånd att genom förordning stadgas i vilka yrken, befattningar och uppgifter arbetstillstånd inte krävs av utlänningar. Enligt 14 § 2 mom. utlänningsförordningen (449/91) krävs inte arbetstillstånd av en utlänning som är sjöman och har anställts på ett finskt fartyg någon annanstans än i Finland, om det fartyg på vilket han tjänstgör huvudsakligen går i trafik mellan utländska hamnar.

Enligt 23 § 1 mom. utlänningsförordningen har en sjöman som innehar en sådan nationell identitetshandling som avses i konventionen angående nationella identitetshandlingar för sjöman av år 1958 (n:o 108) (FördsS 64/70) rätt att gå i land utan pass och visum under den tid fartyget normalt ligger i hamn. I övrigt skall utlänningslagens stadganden om visum och uppehållstillstånd tillämpas.

Trots befrielsen från förfarandet med arbetstillstånd leder användningen av utländsk arbetskraft, om den utvidgas betydligt, till många slags samarbetsfrågor inom sjöfartens arbetsmarknadspolitik. Sålunda föreslås att frågor i anslutning till utländska sjöfarares arbetsförhållanden och sociala förhållanden behandlas, enligt vad som närmare stadgas genom förordning (535/89), i delegationen för sjömansärenden som finns i samband med arbetsministeriet.

11 §. I denna paragraf föreslås att ägaren till ett fartyg som är infört i handelsfartygsförteckningen har skyldighet att meddela sjöfartsstyrelsen om alla sådana ändringar i förhållandena som kan vara av betydelse för att fartyget skall hållas inskrivet i förteckningen. Fartygets ägare skall t.ex. omedelbart underrätta sjöfartsstyrelsen då fartyget har avförts ur det finska fartygsregistret. Likaså skall meddelande lämnas om fartygets trafiksområde har ändrats så att det är av betydelse för 1 § 1 mom. 2 punkten.

Sjöfartsstyrelsen skall informera länsstyrelsen i landskapet Åland om ändringar i uppgifterna om fartyg som är registrerade på Åland.

12 §. Enligt denna paragraf skall sjöfartsstyrelsen avföra ett fartyg ur handelsfartygsförteckningen om villkoren för inskrivning i förteckningen enligt 1 § inte längre uppfylls. Sjöfartsstyrelsen kan vidta åtgärder för avförande av fartyget trots att fartygets ägare inte har lämnat meddelande, ifall sjöfartsstyrelsen på annat sätt har fått tillförlitliga uppgifter om att förutsättningarna för införande i förteckningen inte längre uppfylls.

I ett ärende gällande avförande av ett fartyg

som är registrerat på Åland skall sjöfartsstyrelsen enligt paragrafens 2 mom. höra de åländska självstyrelsemyndigheterna.

13 §. I denna paragraf föreslås när sjöfartsstyrelsen skall bestämma att ett belopp som betalats till en sammanslutning med stöd av 4 § skall återbetalas. Återbetalningsförpliktelsen skall basera sig på att understödstagaren har handlat svikligt eller vägrat överlämna nödvändiga uppgifter till myndigheterna. Stödet skall också återbetalas i det fall att det i övrigt har beviljats eller betalats utan grund eller på felaktiga grunder. På det belopp som skall återbetalas skall en ränta och dröjsmålsränta som regleras i paragrafen erläggas.

14 §. I lagen föreslås ett sådant stadgande som i allmänhet ingår i motsvarande lagar om att lagstiftningen i fråga och Internationella arbetsorganisationens avtal som är bindande för Finland skall hållas framlagda till påseende ombord på fartyg som är inskrivna i förteckningen över handelsfartyg. Dessa stadganden och avtal skall finnas tillgängliga på finska, svenska och engelska på fartyget.

15 §. Enligt 1 mom. skall sjöfartsstyrelsen övervaka att ett fartyg som är inskrivet i förteckningen över handelsfartyg också efter inskrivningen uppfyller de förutsättningar som stadgas i 1 §.

I 2 mom. föreslås att tullstyrelsen skall vara skyldig att vid behov ge sjöfartsstyrelsen handräckning i denna övervakningsuppgift. Tullens distriktsorganisation sköter fartygens in- och utklareringar på grundval av vilka man bl.a. kan fastställa ett fartygs trafikområde.

16 §. Enligt paragrafen kan trafikministeriet vid behov meddela närmare föreskrifter om tillämpningen av lagen. Arbetsministeriet kan vid behov meddela anvisningar om tillämpningen av lagen beträffande frågor som ansluter sig till arbetslagstiftningens område. Anvisningar torde behövas i synnerhet beträffande tolkningen av ILO-konventionerna.

17 §. Avsikten är att lagen skall träda i kraft den 1 januari 1992.

I ikraftträdelsestadgandet föreslås ett stadgande enligt vilket åtgärder som verkställigheten av lagen förutsätter får vidtas innan den träder i kraft.

I 3 mom. föreslås för tydlighetens skull ett stadgande som innebär att om arbetsavtalet skulle upphöra på grund av uppsägning, att den överenskomna tiden utgår eller någon annan orsak, men arbetet fortgår efter inskriv-

ningen av fartyget i förteckningen över handelsfartyg på det sätt som sägs i 42 § sjömanslagen, skall i avtalsförhållandet fortfarande iakttagas de villkor som iakttagits före den tysta förlängningen. Stadgandet i 42 § sjömanslagen om tyst förlängning av ett avtalsförhållande motsvarar 39 § lagen om kollektivavtal.

## 1.2. Sjukförsäkringslagen och lagen om rehabiliteringspenning

Enligt sjukförsäkringslagen och lagen om rehabiliteringspenning (611/91), som träder i kraft den 1 oktober 1991, har de som är bosatta i Finland rätt till förmåner enligt dessa lagar. En person anses också vara bosatt i Finland om han tjänstgör ombord på ett finskt fartyg. Sålunda är personer som tjänstgör ombord på finska fartyg oberoende av medborgarskap och land där de egentligen har sin hemvist berättigade till förmåner enligt sjukförsäkringslagen och lagen om rehabiliteringspenning.

Till sjukförsäkringslagen föreslås bli fogad en 1 a § som innehåller ett stadgande som begränsar lagens tillämpningsområde. Enligt stadgandet skall en person inte vara försäkrad i enlighet med sjukförsäkringslagen trots att han tjänstgör ombord på ett finskt fartyg, om fartyget är inskrivet i förteckningen över handelsfartyg i utrikesfart. Begränsningen av tillämpningsområdet skall dock inte gälla sådana personer med avseende på vilka Finland med stöd av internationella överenskommelser är skyldig att tillämpa sjukförsäkringslagen. Om en person som tjänstgör ombord på ett sådant fartyg bor i Finland eller har bott här på det sätt som avses i 1 § 1 mom. under det år som föregår tiden för anställningsförhållandets begynnelse, skall han dock vara försäkrad enligt sjukförsäkringslagen.

På motsvarande sätt föreslås att till 2 § lagen om rehabiliteringspenning fogas ett nytt 5 mom., enligt vilken en person under samma förutsättningar som ovan konstaterats beträffande förslaget till ändring av sjukförsäkringslagen inte har rätt till förmåner enligt lagen om rehabiliteringspenning.

## 1.3. Lagen om sjömanspensioner

1 § Lagen om sjömanspensioner tillämpas på

en arbetstagare som utför i sjömanslagen nämnt arbete ombord på ett finskt handelsfartyg i utrikesfart oberoende av arbetstagarens nationalitet eller boningsort. Paragrafens 3 mom. föreslås bli ändrat. Enligt 3 punkten begränsas lagens tillämpningsområde beträffande dem som arbetar på fartyg inskrivna i förteckningen över handelsfartyg till finska medborgare och dem som är fast bosatta i Finland.

#### 1.4. De i punkterna 1.2 och 1.3 nämnda lagarnas förhållande till internationella avtal

De förslag till ändringar i sjukförsäkringslagen, lagen om rehabiliteringspenning och lagen om sjömanspensioner som redovisats ovan utgör undantag från den sociala trygghet som den finska lagstiftningen garanterar. Ändamålet med dessa förslag är att spara kostnader för de finska rederierna så att handelsflottans konkurrenskraft förbättras. Å andra sidan innebär de föreslagna ändringarna även offentliga utgiftsbesparingar genom att den kategori av personer som enbart på grund av att de arbetar ombord på finska fartyg blir delaktiga av sociala förmåner enligt lagarna i fråga begränsas. I praktiken riktar sig begränsningarna huvudsakligen mot utlänningar. Finländare skall alltid ha rätt till förmåner enligt lagen om sjömanspensioner samt sjukförsäkringslagen och lagen om rehabiliteringspenning utom i det fall att de har bott mer än ett år utomlands innan anställningsförhållandet började och inte flyttar och blir fast bosatt i Finland medan anställningsförhållandet varar. Det sistnämnda fallet innebär begränsningar i den finska sociala tryggheten.

Utgångspunkten för utarbetandet av de föreslagna stadgandena har varit att stadgandena skall kunna stiftas i enkel lagstiftningsordning och utan att de ILO-konventioner som Finland ratificerat måste sägas upp och att stadgandena inte heller i övrigt skall stå i strid med internationella avtal som är bindande för Finland. Av denna anledning har till ändringsförslagen gällande den sociala tryggheten fogats en hänvisning till internationella överenskommelser som är bindande för Finland.

Med ovan nämnda internationella avtal avses bland annat ILO-konventionerna nr 128

och 130, som Finland har ratificerat med undantag av del IV i den förstnämnda konventionen. Dessa konventioner gäller förmåner enligt sjukförsäkringslagen och lagen om sjömanspensioner. Minimnivån på de sociala förmånerna enligt nämnda konventioner är sämre än förmånerna enligt sjukförsäkringslagen och lagen om rehabiliteringspenning. Finland är skyldigt att till de delar dessa konventioner har ratificerats garantera minimiförmåner enligt konventionerna för utlänningar som är fast bosatta eller arbetar inom landets territorium. I detta stycke får Finland inte ge utlänningar en olikvärdig ställning med avseende på finska medborgare. Beträffande konvention nr 128 kan ytterligare anmärkas att Finland på det sätt som konventionen närmare reglerar kan begränsa tillämpningen av konventionen till en snävare personkategori än den ovan nämnda.

Utöver de nämnda ILO-konventionerna har Finland ingått en nordisk överenskommelse om social trygghet och flera bilaterala internationella överenskommelser om social trygghet, vilka är förpliktande för Finland. Såsom ovan konstaterats har ovan nämnda internationella överenskommelser beaktats i förslagen till stadganden om social trygghet så att förslagen inte står i strid med dessa överenskommelser. De föreslagna ändringarna innebär att en person som arbetar ombord på ett fartyg som är inskrivet i förteckningen över handelsfartyg i utrikesfart har rätt till förmåner enligt sjukförsäkringslagen, lagen om rehabiliteringspenning och lagen om sjömanspensioner, om han är fast bosatt i Finland eller om han har haft fast boningsort i Finland året innan anställningsförhållandet på fartyget i fråga började och att hans rätt till social trygghet i annat fall bestäms enligt nämnda internationella överenskommelser.

#### 1.5. Lagen om arbetslöshetskassor

33 a §. Enligt paragrafen skall arbetsgivaren inte behöva betala arbetslöshetsförsäkringspremie för en arbetstagare som tjänstgör på ett fartyg som är inskrivet i förteckningen över handelsfartyg i utrikesfart och som inte är bosatt i Finland.

### 1.6. Lagen om upphävande av lagen om främjande av konkurrensförutsättningarna för lastfartyg i utrikesfart

Eftersom den föreslagna lagen om en förteckning för handelsfartyg i utrikesfart är avsedd att ersätta lagen om främjande av konkurrensförutsättningarna för lastfartyg i utrikesfart, föreslås att den sistnämnda lagen upphävs.

Lagen föreslås likväl bli tillämpad på understöd som betalas på grundval av kostnader som uppkommit 1991. Enligt 6 § skall understödstagaren förbinda sig att hålla fartyget eller ett ersättande fartyg minst tre år under finsk flagg. Eftersom lagen ursprungligen var avsedd att vara i kraft 1991—1993 föreslås den nämnda förbindelsetiden på motsvarande sätt bli förkortad till ett år.

### 2. Ikraftträdande

Lagarna föreslås träda i kraft den 1 januari 1992.

## 1.

### Lag

#### om en förteckning över handelsfartyg i utrikesfart

I enlighet med riksdagens beslut stadgas:

#### 1 §

I en förteckning över handelsfartyg i utrikesfart (*handelsfartygsförteckning*) kan inskrivas lastfartyg och andra sådana fartyg som huvudsakligen är avsedda för godstransporter, om fartyget

- 1) är inskrivet i det finska fartygsregistret,
- 2) huvudsakligen används i utrikesfart och
- 3) är högst 20 år gammalt vid ingången av det år då det inskrivs i förteckningen.

Ett fartyg som är inskrivet i det finska fartygsregistret och är högst 25 år gammalt när denna lag träder i kraft kan även inskrivas i handelsfartygsförteckningen.

Såsom fartyg som kan inskrivas i handelsfartygsförteckningen godkänns även sådana bogserbåtar och skjutbogserare som regelbundet transporterar lastpråmar i utrikesfart samt

### 3. Lagstiftningsordning

Till 8 § i den föreslagna lagen om förteckning över handelsfartyg i utrikesfart skall fogas en ny grund för uppsägning. Från paragrafens detaljerade motiveringar framgår, varför den föreslagna särskilda uppsägningsgrunden är nödvändig. Eftersom det enligt lagstiftningsordning i 66 § riksdagsordningen stadgas om uppsägningskyddet för arbetstagare, anser regeringen att även denna lag kan stiftas enligt samma ordning. Med beaktande av de olika synpunkterna som framkommit i saken, anser regeringen det vara önskvärt, att grundlagsutskottet avger sitt utlåtande i saken.

Med stöd av vad som anförts ovan föreläggs riksdagen följande lagförslag:

## 4.

**L a g**  
om ändring av 1 § lagen om sjömanspensioner

I enlighet med riksdagens beslut  
ändras 1 § 3 mom. lagen den 26 januari 1956 om sjömanspensioner, sådant det lyder i lag av  
den 31 december 1986 (1038/86), som följer:

1 §

-----  
Denna lag gäller inte en arbetstagare som  
1) arbetar på ett fiskefartyg, om fartygets  
resor inte utsträcks längre än till Östersjön,  
2) första gången har tillträtt en anställning  
som avses i 1 eller 2 mom. sedan han fyllt 65  
år, eller  
3) arbetar på ett finskt fartyg som är  
inskrivet i handelsfartygsförteckningen enligt

lagen om en förteckning över handelsfartyg i  
utrikesfart ( / ), om han inte är finsk  
medborgare eller fast bosatt i Finland och  
något annat inte följer av internationella avtal  
som är bindande för Finland.  
-----

-----  
Denna lag träder i kraft den  
199 .

## 5.

**Lag****om ändring av lagen om arbetslöshetskassor**

I enlighet med riksdagens beslut  
fogas till lagen den 24 augusti 1984 om arbetslöshetskassor (603/84) en ny 33 a § som följer:

33 a §	
<i>Betalning av arbetslöshetsförsäkringspremier i vissa fall</i>	på ett finskt fartyg som är inskrivet i handelsfartygsförteckningen enligt lagen om en förteckning över handelsfartyg i utrikesfart ( / ), om han inte är bosatt i Finland.

Utan hinder av 33 § är arbetsgivaren inte skyldig att betala arbetslöshetsförsäkringspremie för en arbetstagare som tjänstgör ombord

Denna lag träder i kraft den  
199 .

RIKSDAGENS  
SOCIAL- OCH HÄLSOVÅRDSUTSKOTT

Bilaga 2

Helsingfors  
den 20 november 1991  
Utlåtande nr 4

*Till Trafikutskottet*

Trafikutskottet har i enlighet med riksdagens beslut begärt utlåtande av social- och hälsovårdsutskottet om regeringens proposition nr 119 med förslag till lagar om en förteckning över handelsfartyg i utrikesfart samt om ändring av sjukförsäkringslagen, lagen om rehabiliteringspenning, 1 § lagen om sjömanspensioner och lagen om arbetslöshetskassor samt om upphävande av lagen om främjande av konkurrensförsättningsarna för lastfartyg i utrikesfart.

Med anledning av ärendet har utskottet hört biträdande avdelningschefen Raimo Kurki vid trafikministeriet, äldre regeringssekreteraren Anja Kairisalo vid social- och hälsovårdsministeriet, lagstiftningsrådet Juha Peltola och regeringsrådet Esa Lonka vid arbetsministeriet, biträdande avdelningschefen Kauko Halminen vid folkpensionsanstalten, vice verkställande direktören Seppo Pietiläinen vid Pensionsskyddscentralen, verkställande direktören Helena Jaatinen vid Sjömanspensionskassan, verkställande direktören Per Forsskahl vid Finlands Rederiförening, ombudsmannen Mikaela Björkholm vid Ålands Redarförening, ordföranden Reijo Anttila vid Finlands Sjömans-Union, organisationssekreteraren Sven-Erik Nylund vid Finlands Skeppsbefälsförbund, ombudsmannen Anton Sjöholm vid Finlands Maskinbefälsförbund, ordföranden Heikki Santala vid Finlands Telekommunikationstekniska r.f., vice ordföranden Arvo Pietikäinen vid Suomen Eriyisteknisten Liitto SETELI ry samt ordföranden Hans Lang och styrelsemedlemmen Kaj Engblom vid Utrikesfartens Småtonnageförening.

Vad social- och hälsovårdsutskottets behörighetsområde beträffar ingår i regeringens proposition ett förslag att sjukförsäkringslagen och lagen om rehabiliteringspenning inte skall tillämpas på dem som arbetar ombord på fartyg inskrivna i handelsfartygsförteckningen, om de inte bor eller har bott i Finland året innan anställningsförhållandet började. Lagen om sjö-

manspensioner skall inte tillämpas på dem som arbetar på fartyg inskrivna i handelsfartygsförteckningen, om de inte är finska medborgare eller fast bosatta i Finland. Begränsningarna i tillämpningsområdet skall dock inte gälla dem i fråga om vilka Finland är skyldigt att iakttta sjukförsäkringslagen, lagen om rehabiliteringspenning och lagen om sjömanspensioner enligt internationella avtal som är bindande för Finland.

Lagen om arbetslöshetskassor föreslås bli ändrad så att arbetsgivaren inte skall vara skyldig att betala arbetslöshetsförsäkringspremie för en anställd ombord på ett fartyg inskrivet i handelsfartygsförteckningen, om denne inte bor i Finland.

Propositionen hänger samman med budgetpropositionen för 1992 och avses bli behandlad i samband med den. Lagstiftningen avses träda i kraft i början av 1992.

Social- och hälsovårdsutskottet har behandlat ärendet till den del det gäller dess behörighetsområde.

Med hänsyn till lagstiftningens syfte, som är att införa ett arrangemang som sänker fartygens driftskostnader och förbättrar den finländska sjöfartens internationella konkurrenskraft, är förslagen i regeringens proposition behövliga och ändamålsenliga till den del de gäller socialförsäkringen. I praktiken kan dock sjukförsäkringslagen, lagen om rehabiliteringspenning och lagen om sjömanspensioner bereda vissa problem i och med att deras tillämpningsområde måste bedömas med beaktande av internationella konventioner som är bindande för Finland. Denna fråga kräver information och utbildning för att de anställda ombord på fartyg som skrivs in i det nya registret inte omotiverat skall gå miste om någon del av sin sociala trygghet.

Det pensionsarrangemang som regeringen föreslår går ut på att lagen om sjömanspensioner inte gäller en arbetstagare som arbetar på ett

finskt fartyg som är inskrivet i handelsfartygsförteckningen enligt lagen om en förteckning över handelsfartyg i utrikesfart annat än i vissa undantagsfall. Med beaktande av att lagen om sjömanspensioner är en speciallag inom arbetspensionslagstiftningen leder det föreslagna arrangemanget till att lagen om pension för arbetstagare måste tillämpas på arbetstagaren i fråga. Enligt 1 § 1 mom. 3 punkten lagen om pension för arbetstagare skall lagen tillämpas, om inte arbetstagaren med stöd av annan lag eller förordning äger rätt till pension. Således gäller lagen om pension för arbetstagare i alla fall dem

som är anställda ombord på ett finskt fartyg. Med hänsyn till syftet med lagstiftningen om en förteckning över handelsfartyg bör 1 § i lagen om pension för arbetstagare därför ändras.

Hänvisande till det ovan sagda och propositionens motivering anför social- och hälsovårdsutskottet vördsamt som sitt utlåtande till trafikutskottet

*att lagförslagen bör godkännas utan ändringar och att en ny lag bör godkännas enligt följande:*

## 7.

**Lag****om ändring av 1 § lagen om pension för arbetstagare**

*I enlighet med riksdagens beslut*

*ändras i lagen den 8 juli 1961 om pension för arbetstagare (395/61) 1 § 1 mom. 3 punkten, sådan den lyder i lag av den 28 juli 1978 (593/78) som följer:*

## 1 §

En arbetsgivare är skyldig att anordna och bekosta pensionsskydd, som uppfyller minimivillkor enligt denna lag, för var och en av sina arbetstagare vars arbetsförhållande efter det år då han fyllde 13 år har fortgått utan avbrott minst en månad. Lagen gäller dock inte ett arbetsförhållande.

3) på grund av vilket arbetstagaren med stöd av annan lag eller förordning äger rätt till pension eller om 1 § 3 mom. 3 punkten lagen om sjömanspensioner (72/56) tillämpas på honom; eller

-----  
Denna lag träder i kraft den 199.

I den avgörande behandlingen deltog ordföranden Skinnari, vice ordföranden Taina, medlemmarna Ala-Harja, U. Anttila, Hiltunen, Kauppinen, Kemppainen, Kuittinen, Muttilai-

nen, Nordman, O. Ojala, Perho-Santala, Puhakka, Puisto och Stenius-Kaukonen samt suppleanten Morri.

**Avvikande åsikt**

Regeringens proposition äventyrar den finländska sjöfarten och yrkesskickligheten och t.o.m. den finländska miljön. Ur ekonomisk synvinkel innebär detta således de facto en förlust för vår samhällsekonomi.

Särförhållandena i den finländska sjöfarten ställer alldeles exceptionella krav både på fartygen och på sjöfararnas yrkesskicklighet. Ur Finlands synvinkel är det därför bäst och säkrast

att våra fartyg seglar under finsk flagg med finländska sjöfarare som besättning. Detta garanterar att vår miljö inte tar skada. Internationella erfarenheter har visat att olycksrisken ökar avsevärt på grund av besättningens med tanke på omständigheterna bristfälliga utbildning, i högsta grad brokiga språkkunskaper och andra liknande faktorer. Vidare är Finlands kust internationellt sett ovanligt rik på öar och skär.

Regeringen ställer som mål att skära ner kostnaderna eller i sista hand att anställa besättning närmast från utvecklingsländer eller länder med exceptionellt låg lönenivå i övrigt, vilket i praktiken leder till att hela besättningen, eventuellt med undantag för befälet, kommer från något annat land än Finland. Detta minskar i sin tur antalet finländska sjöfararna till den grad att det inte längre är behövt eller ändamålsenligt att utbilda sjöfarare i Finland. Det betyder samtidigt att viktig sjöfartsknow-how går förlorad.

Regeringens förslag till fartygsförteckning kommer att innebära inte bara billig arbetskraft utan också bekvämlighetsflagg i och med att skatter och arbetsgivares socialskyddsavgifter återförs till arbetsgivaren.

Av dessa orsaker finner vi det viktigt med tanke på sjöfarten att man på fartyg under finsk flagg iakttar finländsk lagstiftning och såväl finländska arbets- och lönevillkor som finländsk

social trygghet och anställningsskydd. Att ett fartyg skrivs in i handelsfartygsförteckningen får inte betraktas som en ekonomisk och produktionsmässig orsak som tillåter att ett arbetsavtal som gäller tills vidare kan sägas upp. Ett rederi kan få en subvention som svarar mot förskottsinnehållningar, källskatt och arbetsgivares socialskyddsavgifter utan villkor som innebär sänkta bemannings- och arbetskraftskostnader.

Med stöd av det ovan sagda borde utskottet som sitt utlåtande ha anfört

*att lagförslagen 2—5 och 7 i utskottets utlåtande bör förkastas,  
att lagförslaget 6 i utskottets utlåtande bör godkännas utan ändringar och  
att lagförslaget 1 i utskottets utlåtande bör godkännas sålydande:*

## 1.

### Lag

#### om en förteckning över handelsfartyg i utrikesfart

I enlighet med riksdagens beslut stadgas:

##### 1 §

(1—3 mom. såsom i utskottets utlåtande)

I handelsfartygsförteckningen kan även inskrivas andra än i 3 mom. angivna finska passagerarfartyg som går i trafik mellan tredje länder, om de uppfyller villkoren i 1 mom. 1—3 punkten och inte (*utesl.*) trafikerar nordiska hamnar.

##### 2 och 3 §§

(Såsom i utskottets utlåtande)

##### 4 §

(*Utesl.*) En finsk sammanslutning som äger ett fartyg och bedriver rederiverksamhet med det beviljas av statens medel i stöd per fartyg som är inskrivet i handelsfartygsförteckningen

(1 och 2 punkten såsom i utskottets utlåtande)  
(2—4 mom. såsom i utskottets utlåtande).

##### 5 §

Trafikministeriet meddelar föreskrifter och anvisningar om ansökan om, beviljande och utbetalning av stöd samt om (*utesl.*) tillsyn (*utesl.*) liksom även andra behövliga föreskrifter och anvisningar.

##### 6 §

(1 mom. såsom i utskottets utlåtande)

Genom ett finländskt kollektivavtal som skall iaktas i arbetsförhållanden på ett fartyg som är inskrivet i handelsfartygsförteckningen kan överenskommas något annat än vad som stadgas i sjömanslagen (423/78), sjöarbetstidslagen (296/76), semesterlagen för sjömän (433/84) och lagen om samarbete inom företag (725/78) (*utesl.*).

(3 mom. *utesl.*)

##### 7 §

(1 mom. *utesl.*)

En arbetsgivare som är bunden av ett kollektivavtal som skall iaktas i arbetsförhållanden på ett fartyg som är inskrivet i handelsfartygsförteckningen skall iaktta bestämmelserna i kollektivavtalet även i en sådan arbetstagarers arbetsförhållande som inte är bundet av detta. (*Utesl.*)

(3 mom. *utesl.*)

##### 8 §

(*Utesl.*)

**Fartygsregister i utrikesfart**

13

8 (9) § (1 mom. <i>utesl.</i> ) (1 mom. såsom 2 mom. i utskottets utlåtande)	10—14 §§ (Såsom 11—15 §§ i utskottets utlåtande)
9 (10) § (1 mom. såsom i utskottets utlåtande) Frågor i anslutning till utländska sjöfarares ( <i>utesl.</i> ) sociala förhållanden behandlas i den delegation för sjömansärenden som finns i sam- band med arbetsministeriet ( <i>utesl.</i> ).	15 (16) § (1 mom. såsom i utskottets utlåtande) (2 mom. <i>utesl.</i> )  16 (17) § (Såsom i utskottets utlåtande)

Helsingfors den 20 november 1991

**Jouko Skinnari**  
**Marjatta Stenius-Kaukonen**

**Virpa Puisto**  
**Outi Ojala**

**Kylikki Muttilainen**  
**Ulla Anttila**

Nr 1710

**Lag****om ändring av 1 § lagen om sjömanspensioner**

Given i Helsingfors den 30 december 1991

I enlighet med riksdagens beslut  
ändras 1 § 3 mom. lagen den 26 januari 1956 om sjömanspensioner (72/56), sådant det lyder i lag av den 31 december 1986 (1038/86), som följer:

**1 §**

Denna lag gäller inte en arbetstagare som  
1) arbetar på ett fiskefartyg, om fartygets resor inte utsträcks längre än till Östersjön,  
2) första gången har tillträtt en anställning som avses i 1 eller 2 mom. sedan han har fyllt 65 år, eller

3) arbetar på ett finskt fartyg som är

inskrivet i handelsfartygsförteckningen enligt lagen om en förteckning över handelsfartyg i utrikesfart (1707/91), om han inte är finsk medborgare eller fast bosatt i Finland och något annat inte följer av internationella avtal som är bindande för Finland.

Denna lag träder i kraft den 1 januari 1992.

Helsingfors den 30 december 1991

**Republikens President**

**MAUNO KOIVISTO**

Trafikminister *Ole Norrback*

