



EUROOPAN YHTEISÖJEN KOMISSIO

Bryssel 15.6.2006
KOM(2006) 287 lopullinen

KOMISSION TIEDONANTO

**EY:n perustamissopimuksen 138 artiklan 2 nojalla
merityön normien vahvistamisesta**

KOMISSIION TIEDONANTO

EY:n perustamissopimuksen 138 artiklan 2 nojalla merityön normien vahvistamisesta

Tämä tiedonanto liittyy merityötä koskevaan Kansainvälisen työjärjestön (ILO) yleissopimukseen, joka hyväksyttiin lähes yksimielisesti Genevessä 23.2.2006 (jäljempänä ”vuoden 2006 konsolidoitu yleissopimus”). Yleissopimuksessa on koottu yhteen konsolidoituun asiakirjaan kaikki ILO:n vuodesta 1919 lähtien merityön alalla hyväksymät yleissopimukset ja suositukset, ja se muodostaa pohjan ensimmäiselle merityön maailmanlaajuiselle säännöstölle.

Komissio on alusta lähtien tukenut aktiivisesti yleissopimuksen laadintatyötä. Se sai neuvoston 21.4.2005 tekemällä päätöksellä neuvotteluohjeet, jotta se voisi valvoa jäsenvaltioiden rinnalla yhteisön säännösten turvaamista ILO:n neuvotteluissa.

Nyt kun yleissopimus on hyväksytty, komissio pitää välttämättömänä, että sen täytäntöönpanoon varataan riittävät välineet niin yhteisön kuin jäsenvaltioidenkin tasolla.

Komission mielestä merenkulkijoihin sovellettavia sosiaaliorneja koskevaa yhteisön lainsäädäntökehystä on ehdottomasti tarkasteltava, jotta voitaisiin parantaa merenkulkualan kilpailukykyä, lisätä ammatin houkuttelevuutta ja säilyttää pitkällä aikavälillä alan eurooppalainen osaaminen. Komissio sisällyttikin vuoden 2006 työohjelmaansa¹ merenkulkualan vähimmäistyönormeja koskevan tiedonannon, jossa käsitellään muun muassa tarvetta ehdottaa lainsäädäntötoimia merenkulkijoita koskevien kansainvälisten työnormien soveltamisen vahvistamiseksi Euroopan unionissa – mahdollisesti työmarkkinaosapuolten välisen sopimuksen kautta.

Tällä tiedonannolla on tarkoitus – vuoden 2006 konsolidoidun yleissopimuksen tärkeyttä korostaen – käynnistää ensimmäinen vaihe Euroopan yhteisön perustamissopimuksen 138 artiklan 2 kohdassa määrätyn menettelyn mukaisessa työmarkkinaosapuolien virallisessa kuulemisessa siitä, olisiko yleissopimuksen merkitykselliset määräykset syytä sisällyttää yhteisön lainsäädäntöön. Komissio kuulee tarvittaessa myöhemmin työmarkkinaosapuolia suunniteltujen ehdotusten sisällöstä EY:n perustamissopimuksen 138 artiklan 3 kohdan mukaisesti.

I. YLEISSOPIMUKSEN ANTI

1. Merityön maailmanlaajuisen säännösten ja innovatiivisten menetelmien edistäminen

ILO:ssa aloitettiin jo vuonna 2001 konsolidointityö, jossa oli tavoitteena laatia kattava ja yhdenmety maailmanlaajuinen yleissopimus selkeiden, yksinkertaisten, ajantasaisten ja yleispätevien sosiaalisten työnormien vahvistamiseksi. Tarkistuksen, joka tähtää voimassa

¹ KOM(2005) 531 lopullinen, 28.3.2006: ”Euroopan kaikkien voimavarojen valjastaminen: Komission lainsäädäntö- ja työohjelma vuodeksi 2006”.

olevan oikeudellisen kehyksen tehostamiseen, pitäisi nostaa ratifiointiastetta ILO:n jäsenvaltioissa. Euroopan unionin jäsenvaltioiden ja kolmansien maiden on tärkeää ratifioida nopeasti yleissopimus, jotta se voisi vaikuttaa tehokkaasti ja johtaa entistä yhtenäisempien viitesääntöjen määrittelyyn.

Vuoden 2006 konsolidoitu yleissopimus, jolla on tarkoitus korvata lähes kaikki muut ILO:n merenkulkualan yleissopimukset, saa suuren oikeudellisen ja poliittisen arvon heti, kun valtiot – etenkin ne jotka harjoittavat merenkulkua – ovat ratifioineet sen.

Yleissopimuksella säädellään sellaisissa aluksissa työskenteleviin henkilöihin sovellettavia työnormeja, joiden bruttovetoisuus on vähintään 500 tonnia ja jotka kulkevat kansainvälisillä reiteillä tai ulkomaisten satamien välillä.

Yleissopimuksessa on ryhmitelty määräykset aiheittain viiteen eri osaan, ja sillä pyritään takaamaan ihmisarvoiset työ- ja elinolot aluksilla. Sen ensimmäisessä osassa määritellään merityön vähimmäisvaatimukset terveyden, koulutuksen, alaikärajan ja rekrytoinnin alalla. Työoloja koskevassa toisessa osassa vahvistetaan työsopimuksen sisältö, työajat, palkkasuoja sekä oikeudet lomiin, kotiutukseen ja korvauksiin, jos alus tuhoutuu. Kolmannessa osassa käsitellään majoitusta aluksessa ja neljännessä osassa sosiaalista suojelua. Yleissopimuksen viidennessä osassa määrätään vastuun määrittelystä yleissopimuksen soveltamisen yhteydessä, toisin sanoen siinä määrätään, että lippuvaltioiden on sovellettava sitä vankasti sertifiointijärjestelmän pohjalta ja että satamavaltioiden ja työvoimaa tarjoavien valtioiden on valvottava yleissopimuksen normien noudattamista asianmukaisilla tarkastuksilla. Jokaisessa osassa on sääntöjä ja kaksi eritasoista normisarjaa, joista A-sarja on sitova ja B-sarjassa, joka ei ole sitova, on määräyksiä, jotka ohjaavat sitovien sääntöjen tulkintaa.

Yleissopimuksessa on myös tärkeitä ILO:hon liittyviä innovatiivisia mekanismeja, joilla asiakirjan tehokkuus varmistetaan. Siinä otetaan käyttöön merityötä koskeva todistus ja merityötä koskeva ilmoitus, joilla osoitetaan, ellei toisin todisteta, yleissopimuksen määräysten noudattaminen. Valtio myöntää sen lipun alla kulkeville aluksille todistuksen sen jälkeen, kun se on varmistanut, että työolot aluksella ovat kansallisten lakien ja yleissopimukseen perustuvien sääntöjen mukaiset. Todistukseen liitetään ilmoitus, jossa esitetään sovellettava kansallinen lainsäädäntö tietyissä yleissopimukseen liittyvissä kysymyksissä. Ne esitetään tiivistetysti ennalta laaditussa luettelossa. Täten satamavaltio voi valvoa sertifiointijärjestelmää, jolla taataan yhdenmukaisuus yleissopimuksen kanssa, ja se voi epäilyttävissä tapauksissa tarkastaa alukset (ja tarvittaessa pysäyttää ne) paitsi turvallisuuteen tai ympäristöön liittyvien puutteiden johdosta myös sosiaalisista syistä.

Jotta yleissopimuksen ratifioineet valtiot eivät joutuisi epäsuotuisampaan asemaan kuin valtiot, jotka eivät ole ratifioineet sitä, suotuisamman kohtelun kieltävällä lausekkeella varmistetaan, että sellaisen valtion lipun alla purjehtivat alukset, joka ei ole ratifioinut yleissopimusta, eivät hyödy suotuisammasta kohtelusta kuin sellaisen valtion lipun alla purjehtivat alukset, joka on ratifioinut yleissopimuksen. Tällä lausekkeella on tarkoitus estää epäreilu kilpailu ja kannustaa kaikkia ratifioimaan yleissopimus.

Yleissopimuksella luodaan lisäksi tilapäinen rakenne, kolmikantainen erityiskomitea, jossa on kaikkien yleissopimuksen ratifioineiden valtioiden hallitusten nimittämiä edustajia sekä laivanvarustajien ja merenkulkijoiden edustajia ja jonka tehtävänä on kehittää asiakirjaa sen määräysten soveltamisen pohjalta.

2. Globalisaation hallinta ja tasapuolisempien kilpailuolojen takaaminen

Vuoden 2006 konsolidoidulla yleissopimuksella täydennetään Kansainvälisen merenkulkujärjestön alaisuudessa hyväksytyjä kolmea perustavaa merenkulkualan yleissopimusta, jotka ovat SOLAS-yleissopimus (ihmishengen turvallisuudesta merellä), MARPOL-yleissopimus (aluksista aiheutuvan meren pilaantumisen ehkäisemisestä) ja STCW-yleissopimus (merenkulkijoiden koulutuksesta). Se on merenkulkualan kansainvälisen säännöstön neljäs pilari.

Vuoden 2006 konsolidoidulla yleissopimuksella on tarkoitus vakaannuttaa merikuljetusalaa, jolla kilpailu on maailmanlaajuista. Tavoitteena on kaventaa kaksinkertaista kuilua ensinnäkin eurooppalaisten ja kolmansien maiden toimijoiden välillä ja toiseksi eri lippuvaltioiden välillä – erot asettavat käytännössä parempaan asemaan ne merenkulkuvaltiot ja toimijat, jotka ovat sosiaalisesta näkökulmasta heikoimpia. Uhka merenkulkijoiden työhönottopaikan siirtymisestä pois Euroopasta, myös yhteisön sisäisen liikenteen osalta, luo jatkuvaa painetta. Rahalliset panokset ovat korkeat, kun otetaan huomioon, miten suuret taloudelliset ja oikeudelliset erot heijastuvat työvoimakustannuksiin, kuten palkkoihin ja sosiaalimenoihin, maailman merikuljetusalalla.

Komission mielestä on lisäksi tärkeää normittaa merenkulkijoiden asema globalisaation keskellä, jotta rajoitettaisiin globalisaation vääristyneitä vaikutuksia, kuten sosiaalista polkumyyntiä, joka rankaisee sääntöjä noudattavia merenkulkijoita ja laivanvarustajia, ja määritellä ihmisarvoiset työolot sen mukaisesti, mitä esitetään globalisaation sosiaalisesta ulottuvuudesta annetussa tiedonannossa², jossa viitataan merenkulkualan työehtosopimukseen. Lisäksi yleissopimuksen ratifioinnin ja voimaantulon tukeminen olisi merkittävä panos komission sitoumukseen edistää kunnollisia työoloja maailmassa sen mukaisesti, mitä asiaa koskevassa hiljattain annetussa tiedonannossa on esitetty³.

Lopuksi on muistettava seuraava asia, jota komissio korosti Eurooppa-neuvostolle hiljattain antamassaan tiedonannossa⁴: ”Maailmanlaajuinen keskinäisriippuvuus antaa uusia mahdollisuuksia tuoda eurooppalaiset arvot ja edut esille.” Komissio myös toisti, kuinka tärkeää unionin on edistää maailmanlaajuisesti tiukkoja normeja muun muassa sosiaalialalla.

3. Meriturvallisuuden ja ammatin houkuttelevuuden lisääminen

Komissio käsitteli sosiaalinenormien tärkeyttä ja niiden suhdetta meriturvallisuuteen jo 6.4.2001 antamassaan tiedonannossa⁵, jossa se korosti, että 80 prosenttia merionnettomuuksista johtuu inhimillisestä erehdyksestä. Euroopan komissio katsoi, että kun otetaan huomioon, että onnettomuudet voivat johtua lukuisista eri syistä, tarvitaan ehdottomasti maailmanlaajuiset

² KOM(2004) 383 lopullinen, 18.5.2004: ”Globalisaation sosiaalinen ulottuvuus – etujen laajempaa jakautumista edistävät EU:n poliittiset linjaukset”.

³ KOM(2006) 249 lopullinen, 24.5.2006: ”Communication from the Commission to the Council, the European Parliament, the European Economic and Social committee and the Committee of the Regions - Promoting decent work for all - The EU contribution to the implementation of the decent work agenda in the world”. Suomenkielistä toisintoa ei saatavilla.

⁴ KOM(2006) 211 lopullinen, 10.5.2006: ”Euroopan kansalaisten toimintasuunnitelma – EU:n tuloksenteko”.

⁵ KOM(2001) 188, lopullinen, 6.4.2001: ”Komission tiedonanto neuvostolle ja Euroopan parlamentille – merenkulkijoiden koulutuksesta ja palvelukseen ottamisesta”.

sosiaaliset vähimmäisnormit yhtenäisissä puitteissa, joita ei vielä ole olemassa, ja että meriturvallisuus paranee huomattavasti heti, kun yleissopimus tulee voimaan.

BIMCO:n tutkimuksesta⁶ ilmenee lisäksi, että 25 jäsenvaltion EU:ssa on 17 000 merenkulkijan vajuus. Julkisten viranomaisten ja toimijoiden on reagoitava tähän asianmukaisesti – merikuljetusala on strateginen ala, joka vastaa 90-prosenttisesti maailmankaupan kuljetuksista ja 40-prosenttisesti yhteisön sisäisen kaupan kuljetuksista.

Toinen inhimilliseen tekijään liittyvä näkökohta, jota on tarkasteltava, on koulutus. Ammattipätevyyden alalla on tehty ponnisteluja vahvistamalla koulutuksen tunnustaminen ja sisällyttämällä STCW-yleissopimus yhteisön oikeuteen. Ammattipätevyys ja työolot ovat kuitenkin toisiaan täydentäviä. Merenkulkijan ammattia on edistettävä tunnustamalla korkealaatuinen koulutus ja lisäämällä alan houkuttelevuutta ihmisarvoisilla työ- ja elinoloilla. Merenkulkijan ammatin houkuttelevuutta on ehdottomasti lisättävä, jotta voitaisiin kääntää laskusuuntaus, josta on pitkällä aikavälillä haittaa koko merenkulkualalle, satamavaltion suorittamaan valvontaan liittyvä toiminta mukaan luettuna.

Tätä varten on lakkautettava epäasialliset käytännöt aluksilla ja luotava ihmisarvoiset työ- ja elinolot merenkulkijoille lippuvaltiosta ja miehistön kansallisuudesta riippumatta. Yleissopimus voi edistää entistä yhtenäisempien työolojen varmistamista merenkulkijoille.

II. EU:N ROOLI YLEISSOPIMUKSEN VALMISTELUSSA JA TÄYTÄNTÖÖNPANOSSA

1. Valmistelutöiden vauhdittaminen

Komissio antoi ILO:n työlle täyden tukensa alusta lähtien, sillä se oli vakuuttunut siitä, että epäreilun kilpailun poistaminen ja sosiaalinenormien edistäminen koko maailmassa vahvistamalla yleiset vähimmäisnormit oli tärkeää. Se seurasi tarkkaan tätä mittavaa työtä ja koordinoi säännöllisesti Euroopan unionin neuvoston puheenjohtajavaltion kanssa jäsenvaltioiden kantoja yleissopimuksen määräyksiin neuvoston 21.4.2005 antaman valtuutuksen puitteissa. Komissio myös myönsi ILO:lle poikkeuksellisen rahoitusosuuden ja edisti siten niiden töiden onnistumista, jotka johtivat yleissopimuksen hyväksymiseen suotuisissa oloissa. Tämä yhteinen menestys ei kuitenkaan olisi ollut mahdollinen ilman jokaisen jäsenvaltion sitoutumista ja työmarkkinaosapuolien erittäin aktiivista roolia.

Kolmannet maat ja työmarkkinaosapuolet antoivat ILO:ssa EU:lle tunnustusta sen neuvotteluihin tuomasta lisäarvosta. ILO:n pääjohtaja korosti tätä seikkaa helmikuussa 2006 järjestetyssä kansainvälisessä merityökonferenssissa pitämässään puheenvuorossa.

Komissio pitää kuitenkin valitettavana, etteivät jäsenvaltiot halunneet mennä pitemmälle toimeksiannossa, jossa pyydettiin myös tutkimaan mahdollisuutta esittää yleissopimusta koskevissa neuvotteluissa tarkistuksia alueellisten taloudellisen yhdentymisen järjestöjen tärkeän roolin mainitsemiseksi.

⁶ BIMCO/ISF Manpower 2005 update December 2005.

Oikeudellisesta näkökulmasta oli ennen kaikkea varmistettava, että yleissopimuksen teksti ja yhteisön oikeus ovat yhdenmukaiset, jotta mikään ei estäisi ratifiointia etenkin sosiaaliturvajärjestelmien koordinoinnin alalla, joka kuuluu yhteisön yksinomaiseen toimivaltaan. Sosiaaliturvan alalla piti näin ollen hyväksyä suojalauseke yhteisön sosiaaliturvajärjestelmien koordinoitijärjestelmän suojaamiseksi. Neuvoston on vielä annettava päätös, jolla se sallii jäsenvaltioiden ratifioida yleissopimuksen – kuten se teki yleissopimuksen nro 185 kohdalla – ja joka koskee toimivaltaa sosiaaliturvajärjestelmien ja satamavaltion valvonnan koordinoimiseksi yhteisön tasolla kaikilla yleissopimuksen säätelemillä aloilla.

2. Ratifioinnin kannustaminen ja nopeuttaminen

Komissio jatkaa toimintaansa pyrkimällä kannustamaan ratifiointimenettelyä siten, että yleissopimus voisi tulla voimaan mahdollisimman nopeasti.

Vuoden 2006 konsolidoidussa yleissopimuksessa on määrätty, että sen voimaantulo edellyttää ratifiointia 30 valtiossa, joiden yhteenlaskettu osuus on vähintään 33 prosenttia maailman tonnista, ja ETA:n 27 valtion yhteenlaskettu osuus maailman laivastosta on 28 prosenttia, joten Euroopan unioni voi toimia edelläkävijänä. Tästä syystä komissio aikoo kannustaa jäsenvaltioita ratifioimaan yleissopimuksen nopeasti. Lisäksi se aikoo valistaa kolmansia maita tämän urauurtavan tekstin ratifioinnin tärkeydestä.

3. Yhteisön normien kehittäminen

Euroopan komissio katsoo, että inhimillisen tekijän huomioiminen vuoden 2006 konsolidoidussa yleissopimuksessa, jossa luodaan tasapaino laivanvarustajien ja hallitusten velvollisuuksien välille ihmisarvoisten työolojen takaamiseksi merenkulkijoille, on ratkaisevan tärkeä. Komissio uskoo, että jos yleissopimuksen merkitykselliset määräykset sisällytetään yhteisön oikeuteen, meriturvallisuutta koskevaan yhteisön säännöstöön saadaan välineet, joilla kilpailuolot voidaan muuttaa reilummiksi ja tasapuolisemmiksi kaikkien osapuolien hyödyksi.

Vuoden 2006 konsolidoituun yleissopimukseen liittyy moninaisia seurauksia, koska se kattaa lukuisia näkökohtia. Yleissopimuksen normien voimaantulon mahdollisia vaikutuksia yhteisön oikeuteen tarkastellaan komission käynnistämässä vaikutustutkimuksessa. Tässä yhteydessä pohditaan oikeudellisia ja institutionaalisia kysymyksiä samoin kuin taloudellisia ja sosiaalisia näkökohtia kustannusten ja hyötyjen näkökulmasta, josta teetetään ulkoinen analyysi. Pääasiallisiin kysymyksiin kuuluvat seuraavat:

1. Yhteisön säännösten mukauttaminen: Tämä menettely on todennäköisesti välttämätön niiden tekstien ajantasaistamiseksi, joihin vuoden 2006 konsolidoidun yleissopimuksen määräykset vaikuttavat suoraan (esimerkiksi direktiivit 1995/21⁷ ja 1999/95⁸).

⁷ Neuvoston direktiivi 95/21/EY, annettu 19 päivänä kesäkuuta 1995, alusturvallisuutta, saastumisen ehkäisemistä ja alusten asumis- ja työskentelyolosuhteita koskevien kansainvälisten standardien soveltamisesta yhteisön satamia käyttäviin ja jäsenmaiden lainkäyttövaltaan kuuluvilla vesillä purjehtiviin aluksiin (satamavaltioiden suorittama valvonta).

⁸ Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi 1999/95/EY, annettu 13 päivänä joulukuuta 1999, merenkulkijoiden työajan valvonnasta yhteisön satamissa käyvillä aluksilla.

2. Uusien tekstien hyväksyminen: On tarkasteltava tarvetta antaa säädöksiä aloilla, jotka kuuluvat yleissopimuksen alaan mutta joita ei säädellä tai joita säädellään vain osittain yhteisön tasolla (esimerkiksi työnvälitystoimistojen sääntely ja velvollisuus antaa työntekijälle allekirjoitettu työsopimus).

3. Yleissopimuksen määräysten ylittäminen: Vuoden 2006 konsolidoidussa yleissopimuksessa vahvistetaan vain vähimmäisnormit ja niitä voidaan tiukentaa, täydentää tai laajentaa yhteisön tasolla täydentävillä määräyksillä, joita ILO ei ole antanut.

Myös seuraavia kysymyksiä on syytä tarkastella:

4. Yleissopimuksen B osan saattaminen velvoittavaksi: Edellä esitettyyn kysymykseen 3 liittyvänä on aiheellista pohtia, tarvitaanko yhteisön tasolla yhdenmukainen ja oikeudellisesti sitova tulkinta, jotta varmistetaan yleissopimuksen yhtenäinen soveltaminen ja vähennetään eriävien tulkintojen riskiä unionissa.

5. Kolmikantarakenteen heijastaminen: Institutionaalisella tasolla on pohdittava yleissopimuksessa määrätyn seurantakomitean perustamiseen (XIII artikla) liittyviä seurauksia. Olisiko tämä uusi elin ja sen rooli huomioon ottaen luotava erityinen rakenne, joka vastaisi ILO:n yleissopimuksen mukaista rakennetta ja joka heijastaisi yhteisön tasolla kolmikantaisuutta yleissopimuksen normien sisällyttämisen puitteissa?

Tämä kuuleminen noudattaa perustamissopimuksen 138 artiklassa määrättyä menettelyä. Sen mukaan komission on kuultava työmarkkinaosapuolia yhteisön toiminnan mahdollisista suuntaviivoista, ennen kuin se tekee ehdotuksia sosiaalipolitiikan alalla. Työmarkkinaosapuolet voivat tässä yhteydessä päättää neuvottelujen aloittamisesta sopimuksen allekirjoittamiseksi ja pyytää komissiota ehdottamaan neuvoston päätöstä sen täytäntöönpanemiseksi. Muussa tapauksessa komissio jatkaa työtään kyseisen ehdotuksen parissa.

Komission vuoden 2006 työohjelmassa esitetty maininta työmarkkinaosapuolien sopimuksesta viittaa ennakkotapaukseen, jossa työaika koskeneen ILO:n yleissopimuksen nro 180 määräykset sisällytettiin yhteisön lainsäädäntöön kahdella direktiivillä⁹. Direktiivit olivat tarpeen, koska työmarkkinaosapuolten sopimus voitiin panna täytäntöön neuvoston päätöksellä ainoastaan perustamissopimuksen 137 ja 139 artikloissa tarkoitettujen kysymysten osalta. Työmarkkinaosapuolet voivat tietenkin vapaasti päättää neuvottelujensa ja mahdollisen riippumattoman sopimuksensa sisällöstä, mutta neuvoston päätöksellä tapahtuvassa täytäntöönpanossa on otettava huomioon 139 artiklassa määrätty edellytykset. Komissio katsoo, että tämä kuuleminen voi johtaa perustamissopimuksen 139 artiklan soveltamiseen, mikä olisikin vuoden 2006 konsolidoidun yleissopimuksen kunnianhimoisten tavoitteiden johdosta erittäin perusteltua.

⁹ Neuvoston direktiivi 1999/63/EY, annettu 21 päivänä kesäkuuta 1999, merenkulkijoiden työajan järjestämistä koskevasta sopimuksesta, ja edellä mainittu direktiivi 1999/95/EY.

III. PÄÄTELMÄT

Työmarkkinaosapuolet ovat jo perehtyneet näihin ongelmiin merenkulkualan sosiaalisen vuoropuhelun puitteissa säännöllisesti järjestetyissä tapaamisissa.

Tämä tiedonanto on perustamissopimuksen 138 artiklan 2 kohdassa määrätyn kuulemismenettelyn ensimmäinen vaihe. Työmarkkinaosapuolia pyydetään täten ottamaan kantaa seuraaviin kahteen kysymykseen:

Onko voimassa olevaa yhteisön säännöstöä tarpeellista tai aiheellista mukauttaa, konsolidoida tai täydentää tämän tiedonannon II osassa suunniteltujen suuntaviivojen pohjalta tai jollakin muulla tavalla?

Voisivatko työmarkkinaosapuolet harkita neuvottelujen aloittamista sellaisen sopimuksen tekemiseksi, joka pantaisiin täytäntöön neuvoston päätöksellä perustamissopimuksen 139 artiklan mukaisesti?

Työmarkkinaosapuolia kuullaan tarvittaessa Euroopan komission suunnitteleman ehdotuksen sisällöstä kuulemismenettelyn toisessa vaiheessa.