

EUROPAPARLAMENTET

2004



2009

Utskottet för sysselsättning och sociala frågor

PRELIMINÄR VERSION
2006/0103(CNS)

30.10.2006

FÖRSLAG TILL BETÄNKANDE

om förslaget till rådets beslut om bemyndigande för medlemsstaterna att i Europeiska gemenskapens intresse ratificera 2006 års konsoliderade ILO-konvention om arbete till sjöss
(KOM(2006)0288 – C6-0241/2006 – 2006/0103(CNS))

Utskottet för sysselsättning och sociala frågor

Föredragande: Mary Lou McDonald

Teckenförklaring

- * Samrådsförfarandet
majoritet av de avgivna rösterna
- **I Samarbetsförfarandet (första behandlingen)
majoritet av de avgivna rösterna
- **II Samarbetsförfarandet (andra behandlingen)
majoritet av de avgivna rösterna för att godkänna den gemensamma ståndpunkten
majoritet av parlamentets samtliga ledamöter för att avvisa eller ändra den gemensamma ståndpunkten
- *** Samtyckesförfarandet
majoritet av parlamentets samtliga ledamöter utom i de fall som avses i artiklarna 105, 107, 161 och 300 i EG-fördraget och artikel 7 i EU-fördraget
- ***I Medbeslutandeförfarandet (första behandlingen)
majoritet av de avgivna rösterna
- ***II Medbeslutandeförfarandet (andra behandlingen)
majoritet av de avgivna rösterna för att godkänna den gemensamma ståndpunkten
majoritet av parlamentets samtliga ledamöter för att avvisa eller ändra den gemensamma ståndpunkten
- ***III Medbeslutandeförfarandet (tredje behandlingen)
majoritet av de avgivna rösterna för att godkänna det gemensamma utkastet

(Angivet förfarande baseras på den rättsliga grund som kommissionen föreslagit.)

Ändringsförslag till lagtexter

Parlamentets ändringar markeras med ***fetkursiv stil***. *Kursiv stil* används för att uppmärksamma berörda avdelningar på eventuella problem i texten. Kursivering används för att markera ord eller textavsnitt som det finns skäl att korrigera innan den slutliga texten produceras (exempelvis om en språkversion innehåller uppenbara fel eller saknar textavsnitt). Dessa förslag underställs berörda avdelningar för godkännande.

INNEHÅLL

	Sida
FÖRSLAG TILL EUROPAPARLAMENTETS LAGSTIFTNINGSRESOLUTION	5
MOTIVERING	7

FÖRSLAG TILL EUROPAPARLAMENTETS LAGSTIFTNINGSPÅSLUTION

om förslaget till rådets beslut om bemyndigande för medlemsstaterna att i Europeiska gemenskapens intresse ratificera 2006 års konsoliderade ILO-konvention om arbete till sjöss

(KOM(2006)0288 – C6-0241/2006 – 2006/0103(CNS))

(Samrådsförfarandet)

Europaparlamentet utfärdar denna resolution

- med beaktande av förslaget till rådets beslut (KOM(2006)0288)¹,
 - med beaktande av artikel 42 , jämförd med artikel 300.2 första stycket första meningen i EG-fördraget,
 - med beaktande av artikel 300.3 första stycket i EG-fördraget, i enlighet med vilken rådet har hört parlamentet (C6-0241/2006),
 - med beaktande av artikel 51 och artikel 83.7 i arbetsordningen,
 - med beaktande av betänkandet från utskottet för sysselsättning och sociala frågor och yttrandet från utskottet för transport och turism (A6-.../2006).
1. Europaparlamentet godkänner förslaget till rådets beslut med de ändringar som gjorts och godkänner.
 2. Europaparlamentet uppdrar åt talmannen att delge rådet och kommissionen samt regeringarna och parlamenten i medlemsstaterna parlamentets ståndpunkt.

Kommissionens förslag

Parlamentets ändringar

Ändringsförslag 1

Titeln

Förslag till RÅDETS BESLUT om bemyndigande för medlemsstaterna att i Europeiska gemenskapens intresse ratificera 2006 års **konsoliderade** ILO-konvention om arbete till sjöss

Förslag till RÅDETS BESLUT om bemyndigande för medlemsstaterna att i Europeiska gemenskapens intresse ratificera 2006 års ILO-konvention om arbete till sjöss

Motivering

Ny lydelse, som det överenskommits om med rådet.

¹ EUT C ..., ..., s. ...

Ändringsförslag 2
Skäl 1

(1) Internationella arbetsorganisationens (nedan kallad ILO) **konsoliderade** konvention om arbete till sjöss från 2006 antogs den 23 februari 2006 av sjöfartssammanträdet inom ILO:s internationella arbetskonferens, som sammankallats i Genève.

(1) Internationella arbetsorganisationens (nedan kallad ILO) konvention om arbete till sjöss från 2006 antogs den 23 februari 2006 av sjöfartssammanträdet inom ILO:s internationella arbetskonferens, som sammankallats i Genève.

Motivering

Ny lydelse, som det överenskommits om med rådet.

Ändringsförslag 3
Artikel 1

Medlemsstaterna bemyndigas härmed att ratificera 2006 års **konsoliderade** ILO-konvention om arbete till sjöss, som antogs den 23 februari 2006.

Medlemsstaterna bemyndigas härmed att ratificera 2006 års ILO-konvention om arbete till sjöss, som antogs den 23 februari 2006.

Motivering

Ny lydelse, som det överenskommits om med rådet.

MOTIVERING

Inledning

Internationella arbetsorganisationens (ILO) konsoliderade konvention om arbete till sjöss från 2006 (nedan kallad konventionen från 2006) antogs nästan enhälligt i Genève i februari 2006. Konventionen innebär att alla de konventioner och rekommendationer om arbete till sjöss som ILO antagit sedan 1919 samlas i en enda text, som utgör ett utkast till de första allmänt gällande reglerna för arbete till sjöss.

Efter att denna konvention en gång antagits är det viktigt att den snabbt ratificeras och börjar genomföras, både på gemenskapsnivå och nationell nivå.

För att öka intresset för sjöfartsyrken, och för att, på lång sikt, bevara den europeiska kompetensen på området är det lika viktigt att uppmärksamma hur arbetsrätten för sjöfolk behandlas inom ramen för EG-lagstiftningen.

Kommissionen offentliggjorde 2006 ett meddelande om arbetsrättsliga minimiregler inom sjöfarten, där det övervägs skärpta lagstiftningsåtgärder för tillämpningen av internationella arbetsrättsliga regler inom sjöfarten i Europeiska unionen. I samband med att det sammanställs ett betänkande om konventionen från 2006 ter det sig också lämpligt att kasta en blick på några av de frågeställningar som tagits upp i kommissionens meddelande.

I. KONVENTIONENS FÖRTJÄNSTER

1. Främja allmänt gällande sjöarbetsrättsliga regler och nyskapande metoder

Att ILO:s befintliga rekommendationer sammanförts i denna enda text har inte bara bidragit till ökad effektivitet och insyn, utan också till att ILO:s medlemsstater snabbare kommer att ratificera texterna. Om EU:s medlemsstater snabbt ratificerar konventionen från 2006 kan det bidra till att andra uppmuntras att göra det så snabbt som möjligt, så att konventionen når sin fulla verkan, samt leda till att det utarbetas mera enhetliga grundregler.

2006 års konsoliderade konvention, som skall ersätta nästan alla ILO:s sjöfartskonventioner, kommer att få en stor juridisk betydelse så snart staterna, framför allt sjöfartsnationerna, har ratificerat den.

Genom konventionen regleras arbetsrätten för personal som arbetar ombord på fartyg med en bruttodräktighet (bruttotonnage) på 500 registerton eller mer och som går i internationell trafik eller mellan utländska hamnar.

I konventionen grupperas bestämmelserna tematiskt i fem olika delar med syftet att säkerställa goda arbetsvillkor ombord på fartyg. I del 1 fastställs minimivillkor för arbete till sjöss, däribland behandlas frågor om hälsa, utbildning, minimiålder och rekrytering. I del 2 om anställningsvillkor behandlas innehållet i anställningsavtalet, arbetstider, löneskydd, rätt till ledighet samt repatriering och skadestånd vid förlisning.

Levnadsförhållanden ombord avhandlas i del 3 och social trygghet i del 4. I konventionen fördelas även, i del 5, ansvaret när det gäller tillämpningen av konventionen. Det handlar om att få flaggstaterna att införa ett bärkraftigt regelverk för tillämpningen som vilar på ett certifieringssystem och om att få hamnstaten och de stater som tillhandahåller arbetskraften att genom lämpliga inspektioner se till att konventionen tillämpas. Varje del rymmer föreskrifter och två serier med bestämmelser av olika rang, där serie A är tvingande och serie B icke tvingande, med anvisningar för tolkningen av de tvingande reglerna.

Konventionen är också viktig på så sätt att ILO tar till nya grepp för att göra texten verkligt effektiv. Genom konventionen införs ett certifikat för arbete till sjöss och en deklARATION för arbete till sjöss som, om inte annat visas, intygar att kraven i konventionen är uppfyllda. Efter kontroll av att arbetsförhållandena ombord uppfyller kraven i nationell lagstiftning och i konventionen kommer således staterna att utfärda certifikat till fartyg som för dess flagg. Till certifikatet fogas en deklARATION som innehåller en resumé av tillämplig nationell lagstiftning i en förtryckt lista med områden som berörs i konventionen. Därigenom kan kontrollen av certifieringen som garanterar att konventionen efterlevs genomföras av flaggstaten, som kan inspektera fartyg (och vid behov fatta beslut om kvarstad) vid misstanke om brister såväl i säkerheten eller miljöhänsyn som i de arbetsrättsliga förhållandena ombord.

För att de stater som ratificerat konventionen inte skall missgynnas i förhållande till dem som inte ratificerat den, kommer bestämmelsen om ”icke fördelaktigare behandling” att innebära att fartyg vars flaggstat inte har ratificerat konventionen inte kommer att behandlas fördelaktigare än dem vars flaggstat har ratificerat den. Denna bestämmelse bör förhindra att konkurrensen snedvrids och verka för att i princip alla ratificerar konventionen.

Konventionen innebär också att en särskild trepartskommission inrättas med företrädare för alla stater som ratificerat konventionen samt företrädare för redarna och sjöfolket för att vidareutveckla texten med utgångspunkt i tillämpningen av bestämmelserna.

2. Garantera sysselsättning och sociala normer

2006 års konsoliderade konvention kompletterar de tre grundläggande konventioner som antagits av Internationella sjöfartsorganisationen: SOLAS (säkerheten för människoliv till sjöss), MARPOL (förhindrande av förorening från fartyg) och STCW-konventionen om sjöfolks kompetens. Den utgör ett fjärde bärande element i det internationella regelverket för sjöfarten.

2006 års konsoliderade konvention bör kunna bidra till att stabilisera sjöfartssektorn, där konkurrensen är global, och minska den dubbla klyftan mellan dels de europeiska aktörerna och övriga, dels skillnaden för olika flagg, som i praktiken gynnar de sjöfartsnationer och aktörer som ställer lägst arbetsrättsliga krav. Rekryteringen av sjöfolk från andra länder på bekostnad av europeiska arbetstillfällen, även vid transporter inom EU, utgör ett ständigt underliggande hot. Man måste inse att det är mycket som står på spel ekonomiskt med tanke på hur de stora ekonomiska och juridiska skillnaderna påverkar kostnaderna för arbetskraft, bland annat löner och sociala avgifter, inom sektorn för globala sjötransporter.

Dessutom är det viktigt att normalisera sjöfolkets ställning för att stävja de negativa konsekvenserna, främst social dumpning, som drabbar sjöfolk och redare som följer gällande regler, och fastställa goda arbetsvillkor. Att konventionen ratificerades och trädde i kraft vore ett viktigt bidrag från EU till att främja rimliga arbetsvillkor i hela världen.

3. Att stärka sjösäkerheten och sjöfartsyrkenas attraktionskraft

Såsom kommissionen redan påpekat i sitt meddelande av den 6 april 2001 beror 80 % av olyckorna till sjöss på den mänskliga faktorn. Med tanke på den mängd faktorer som kan orsaka olyckor gör kommissionen bedömningen att det är nödvändigt att få till stånd ett sammanhållet ramverk av globala arbetsrättsliga minimiregler, vilket hittills saknats, och att man kommer att kunna se positiva effekter på sjösäkerheten så snart konventionen trätt i kraft.

Dessutom framgår det av en undersökning från BIMCO att bristen på EU-sjöfolk inom EU:s 25 medlemsländer uppgår till 17 000 personer. Detta kräver lämpliga åtgärder av myndigheterna och aktörerna inom en strategisk bransch som sjöfarten, som står för 90 % av världshandelns leveranser och 40 % av handeln inom EU.

Utbildning är en annan mänsklig aspekt som måste uppmärksammas. När det gäller behörighet har man gjort ansträngningar för att erkänna utbildningar och inarbeta STCW-konventionen i gemenskapsrätten. Kvalifikationer och arbetsvillkor kompletterar emellertid varandra. Det är nödvändigt att främja sjöfartsyrkena genom att erkänna högkvalitativa utbildningar och att göra arbetena attraktivare genom goda arbets- och levnadsförhållanden. För att stävja tendensen att allt färre lockas av sjön, som på sikt är förödande för sjöfarten som helhet, även sådan verksamhet som hör till hamnstatskontrollen, är det nödvändigt att stärka sjöfartsyrkenas attraktionskraft.

Det handlar om att avstyra olämplig praxis ombord på fartygen och skapa goda arbets- och levnadsförhållanden för sjöfolket, oavsett i vilket land fartyget har sin hemvist eller vilken flagg det för. Konventionen kan på detta sätt bidra till att säkerställa mer likvärdiga arbetsvillkor för sjöfolket.

II. JURIDISKA FRÅGOR

Rent juridiskt måste kommissionen vid förhandlingarna se till att konventionen var förenlig med gemenskapsrätten och att det inte förelåg några hinder för att godkänna den, framför allt i fråga om samordningen av de sociala trygghetssystem. En skyddsklausul om social trygghet har därför antagits för att bevara EU:s struktur för samordning av de olika sociala trygghetssystemen. Ett beslut av rådet krävs dessutom för att medlemsstaterna skall kunna ratificera konventionen.

III. FÖRBÄTTRA GEMENSKAPENS ARBETS RÄTTSREGLER

I och för sig bör det inte alls vara svårt att ratificera konventionen från 2006, eftersom alla EU-medlemsstater, liksom också arbetsmarknadens parter, röstat för denna konvention i Genève i februari 2006.

Ändå återstår det en rad frågor som EU måste ta ställning till i anslutning till denna konvention och gemenskapen kunde också vidta några ytterligare åtgärder i fråga om sjöarbetsrättsliga regler. Föredraganden vill påpeka följande i anslutning till kommissionens meddelande:

1. Det kommer att krävas en anpassning av gemenskapens regelverk för att uppdatera de avsnitt som berörs direkt av bestämmelserna i konventionen från 2006 (t.ex. direktiven 1995/21/EG¹ och 1999/95/EG²).
2. Lagstiftningen bör anpassas på de områden som omfattas av konventionen men som helt eller delvis inte regleras i gemenskapsrätten (t.ex. regler om bemanningsföretag, skyldigheten för arbetstagare att ha ett undertecknat anställningskontrakt).
3. Konventionen från 2006 fastställer enbart minimikrav, och det är inte uteslutet att genom åtgärder på gemenskapsnivå skärpa, komplettera eller utvidga tillämpningsområdet för dessa krav, med hjälp av tilläggsbestämmelser som inte utfärdas av ILO. EU bör se efter hur man kan slå vakt om sjöfolks rättigheter och intressen ännu bättre än vad som föreskrivs i konventionen.
4. Konventionens del B bör göras tvingande, vilket skulle säkerställa en enhetlig tillämpning av konventionen och minska riskerna för olika tolkningar inom EU.
5. Det vore till nytta om det på EU-nivå inrättades en särskild struktur, motsvarande den i ILO:s konvention, för att spegla trepartsstrukturen hos den övervakningskommitté som skall inrättas enligt konventionen (artikel XIII).

I fråga om punkt 3 ovan kunde EU vidta en rad särskilda åtgärder. Bristen på sjöfolk aktualiserar en fråga om huruvida en av orsakerna till detta kunde vara att sjömansyrket är så pass betungande för de anställdas sociala liv och familjeliv. Det bör läggas fram mekanismer för och förslag till en familjevänlig ombordmiljö.

Dessutom kunde EU försöka få igenom arbetsrättsliga minimiregler och minimilöner som skall gälla ombord på alla fartyg som befar EU:s vatten. På den här punkten skulle vi framför allt vilja uppmuntra kommissionen att än en gång lägga fram sitt förslag till ett färjedirektiv för EU³.

IV. SLUTSATS

Föredraganden anser att konventionen från 2006, om vilken det förhandlats redan i fem år, bör ratificeras så snabbt som möjligt.

Detta skulle visa att EU i världsomfattande skala är en föregångare inom området arbetsrättsliga regler och innebära en omisskännlig signal till resten av världen. Om EU ratificerade konventionen skulle det dessutom innebära ett kraftfullt bidrag till uppnående av den totala mängd tonnage som krävs för att konventionen från 2006 kan träda i kraft.

¹ Rådets direktiv 95/21/EG av den 19 juni 1995 om tillämpning av internationella normer för säkerhet på fartyg, förhindrande av förorening samt boende- och arbetsförhållanden ombord på fartyg som anlöper gemenskapens hamnar och framförs i medlemsstaternas territorialvatten (hamnstatskontroll).

² Europaparlamentets och rådets direktiv 1999/95/EG av den 13 december 1999 om tillsyn av efterlevnaden av bestämmelser om arbetstidens längd för sjömän ombord på fartyg som anlöper gemenskapens hamnar.

³ Ändrat förslag till Europaparlamentets och rådets direktiv om bestämmelser för bemanning av fartyg i regelbunden passagerar- och färjetrafik mellan medlemsstater (KOM(2000)0437).