

PARLEMENT EUROPÉEN

2004



2009

Document de séance

FINAL
A6-0019/2007

5.2.2007

*

RAPPORT

sur la proposition de décision du Conseil autorisant les États membres à ratifier, dans l'intérêt de la Communauté européenne, la convention du travail maritime consolidée de 2006 de l'Organisation internationale du travail (COM(2006)0288 – C6-0241/2006 – 2006/0103(CNS))

Commission de l'emploi et des affaires sociales

Rapporteur: Mary Lou McDonald

Légende des signes utilisés

- * Procédure de consultation
majorité des suffrages exprimés
- **I Procédure de coopération (première lecture)
majorité des suffrages exprimés
- **II Procédure de coopération (deuxième lecture)
majorité des suffrages exprimés pour approuver la position commune
majorité des membres qui composent le Parlement pour rejeter ou amender la position commune
- *** Avis conforme
majorité des membres qui composent le Parlement sauf dans les cas visés aux art. 105, 107, 161 et 300 du traité CE et à l'art. 7 du traité UE
- ***I Procédure de codécision (première lecture)
majorité des suffrages exprimés
- ***II Procédure de codécision (deuxième lecture)
majorité des suffrages exprimés pour approuver la position commune
majorité des membres qui composent le Parlement pour rejeter ou amender la position commune
- ***III Procédure de codécision (troisième lecture)
majorité des suffrages exprimés pour approuver le projet commun

(La procédure indiquée est fondée sur la base juridique proposée par la Commission.)

Amendements à un texte législatif

Dans les amendements du Parlement, le marquage est indiqué en ***gras et italique***. Le marquage en *italique maigre* est une indication à l'intention des services techniques qui concerne des éléments du texte législatif pour lesquels une correction est proposée en vue de l'élaboration du texte final (par exemple éléments manifestement erronés ou manquants dans une version linguistique). Ces suggestions de correction sont subordonnées à l'accord des services techniques concernés.

SOMMAIRE

	Page
PROJET DE RÉSOLUTION LÉGISLATIVE DU PARLEMENT EUROPÉEN	5
EXPOSÉ DES MOTIFS	7
AVIS DE LA COMMISSION DES TRANSPORTS ET DU TOURISME.....	13
PROCÉDURE.....	19

PROJET DE RÉSOLUTION LÉGISLATIVE DU PARLEMENT EUROPÉEN

sur la proposition de décision du Conseil autorisant les États membres à ratifier, dans l'intérêt de la Communauté européenne, la convention du travail maritime consolidée de 2006 de l'Organisation internationale du travail
(COM(2006)0288 – C6-0241/2006 – 2006/0103(CNS))

(Procédure de consultation)

Le Parlement européen,

- vu la proposition de décision du Conseil (COM(2006)0288)¹,
 - vu l'article 42, en liaison avec la première phrase du premier alinéa de l'article 300, paragraphe 2, du traité CE,
 - vu l'article 300, paragraphe 3, premier alinéa, du traité CE, conformément auquel il a été consulté par le Conseil (C6-0241/2006),
 - vu l'article 51 et l'article 83, paragraphe 7, de son règlement,
 - vu le rapport de la commission de l'emploi et des affaires sociales et l'avis de la commission des transports et du tourisme (A6-0019/2007),
1. approuve la proposition de décision du Conseil telle qu'amendée;
 2. charge son Président de transmettre la position du Parlement au Conseil et à la Commission, ainsi qu'aux gouvernements et aux parlements des États membres.

Texte proposé par la Commission

Amendements du Parlement

Amendement 1 Titre

Proposition de

DÉCISION DU CONSEIL

autorisant les États membres à ratifier, dans l'intérêt de la Communauté européenne, la convention du travail maritime *consolidée* de 2006 de l'Organisation internationale du travail

Proposition de

DÉCISION DU CONSEIL

autorisant les États membres à ratifier, dans l'intérêt de la Communauté européenne, la convention du travail maritime de 2006 de l'Organisation internationale du travail

¹ Non encore publié au JO.

Justification

Nouvelle formulation adoptée conjointement avec le Conseil.

Amendement 2

Considérant 1

La convention du travail maritime **consolidée** de 2006 de l'Organisation internationale du travail (ci-après dénommée «OIT») a été adoptée le 23 février 2006 par la session maritime de la Conférence internationale du travail de l'OIT réunie à Genève.

La convention du travail maritime de 2006 de l'Organisation internationale du travail (ci-après dénommée «OIT») a été adoptée le 23 février 2006 par la session maritime de la Conférence internationale du travail de l'OIT réunie à Genève.

Justification

Nouvelle formulation adoptée conjointement avec le Conseil.

Amendement 3

Article 1

Les États membres sont autorisés à ratifier la convention du travail maritime **consolidée** de 2006 de l'OIT, adoptée le 23 février 2006.

Les États membres sont autorisés à ratifier la convention du travail maritime de 2006 de l'OIT, adoptée le 23 février 2006.

Justification

Nouvelle formulation adoptée conjointement avec le Conseil

EXPOSÉ DES MOTIFS

sur la proposition de DÉCISION DU CONSEIL autorisant les États membres à ratifier, dans l'intérêt de la Communauté européenne, la convention du travail maritime consolidée de 2006 de l'Organisation internationale du travail

Introduction

La Convention de l'Organisation internationale du travail (OIT) sur les normes du travail maritime (ci-après dénommée "Convention de 2006") a été adoptée à la quasi-unanimité en février 2006 à Genève. Cette convention rassemble en un seul texte l'ensemble des conventions et recommandations existantes relatives au travail maritime adoptées depuis 1919 par l'OIT, pour servir de base au premier code du travail maritime universel.

La Convention étant désormais adoptée, il importe de procéder sans tarder à sa ratification et à sa mise en œuvre.

Il est aussi important d'examiner le cadre législatif communautaire en ce qui concerne les normes sociales applicables aux gens de mer afin de rendre la profession plus attrayante et, à long terme, de conserver un savoir-faire européen dans ce domaine.

En juin 2006, la Commission publia une communication sur les normes minimales du travail maritime qui envisage des mesures législatives en vue de renforcer l'application des normes internationales du travail concernant les gens de mer dans l'Union européenne. Dans le cadre de l'élaboration d'un rapport sur la Convention de 2006, il apparaît opportun d'émettre un avis sur des questions soulevées dans la communication de la Commission.

I. APPORTS DE LA CONVENTION

1. Promouvoir un code du travail maritime universel et des méthodes innovantes

La consolidation en un texte unique des recommandations existantes de l'OIT, dans un souci d'efficacité et de transparence accrues, devrait contribuer à accroître le taux de ratification par les États membres de l'OIT. Grâce à la ratification rapide de la Convention de 2006 par les États membres de l'Union européenne, le nombre de trente pays et les 33% de tonnage qui sont requis pour qu'elle entre en vigueur seront presque atteints.

La Convention de 2006 régit les normes du travail applicables aux personnels en fonction à bord des navires d'une jauge brute de 500 tonneaux et plus, et qui entreprennent des voyages internationaux ou des trajets entre ports étrangers.

La Convention regroupe un ensemble de dispositions par thème sous cinq titres différents et vise à garantir des conditions de travail et de vie décentes à bord des navires. Elle définit les conditions minimales requises pour le travail maritime, dans son titre 1, englobant la santé, la formation, l'âge minimum et le recrutement. Les conditions d'emploi, dans le titre 2, fixent le

contenu du contrat de travail, les horaires de travail, la protection des salaires ainsi que le droit à congé, le rapatriement et les indemnités en cas de perte du navire.

Le logement à bord fait l'objet du titre 3 et la protection sociale celui du titre 4. La Convention prévoit également, au titre 5, la définition des responsabilités dans l'application de la Convention, à savoir exiger des États du pavillon qu'ils mettent en place un régime d'application solide, s'appuyant sur un système de certification ainsi que des États du port et les États fournisseurs de main-d'œuvre qu'ils veillent à son respect par des inspections appropriées.

À l'intérieur de chaque titre se dégagent des règles associées à deux séries de normes hiérarchisées entre elles, le code A correspondant à une partie contraignante et le code B à une partie non contraignante, comportant des dispositions destinées à guider l'interprétation des règles contraignantes.

L'intérêt de la Convention réside également dans les mécanismes innovants, qu'elle utilise pour apporter une pleine efficacité au texte. Elle instaure le certificat de travail maritime et la déclaration de travail maritime qui attestent, sauf preuve contraire, la conformité aux prescriptions de la Convention. Ainsi, un certificat sera délivré par l'État aux navires qui arborent son pavillon, après vérification que les conditions de travail à bord respectent les lois nationales et les réglementations découlant de la Convention. Une déclaration sera jointe au certificat pour résumer la législation nationale applicable dans une liste préétablie de matières visées par la Convention. Dans ces conditions, le système de certification garantissant la conformité avec la Convention pourra être soumis au contrôle par l'État du port, lequel pourra, inspecter les navires (et les détenir si nécessaire) non seulement pour des déficiences liées à la sécurité ou à l'environnement, mais aussi pour des raisons ayant trait aux conditions de travail.

Pour ne pas pénaliser les États ayant ratifié la Convention par rapport à ceux ne l'ayant pas ratifiée, la clause "du traitement pas plus favorable" fera en sorte que les navires battant le pavillon d'un État qui n'a pas ratifié la Convention ne bénéficient pas d'un traitement plus favorable que ceux battant le pavillon d'un État l'ayant ratifiée. Cette clause devrait empêcher la concurrence déloyale et encourager une ratification quasi universelle de la Convention.

Par ailleurs, la Convention crée une structure ad hoc, la commission tripartite spéciale, composée de représentants nommés par le gouvernement de chaque État qui la ratifie et de représentants des armateurs et des gens de mer. La commission tripartite peut faire évoluer le texte en tenant compte de l'application de ses dispositions.

2. Garantir l'emploi et les normes sociales

La Convention de 2006 vient compléter les trois Conventions maritimes fondamentales adoptées sous l'égide de l'Organisation maritime internationale, la Convention dite SOLAS (pour la sauvegarde de la vie en mer), la Convention MARPOL (pour la prévention de la pollution par les navires) et la Convention STCW relative aux qualifications des gens de mer. Elle constitue le quatrième pilier de la réglementation internationale du secteur maritime.

La Convention de 2006 devrait contribuer à stabiliser le secteur des transports maritimes, confronté à une concurrence mondiale et réduire le double écart entre, d'une part, les

opérateurs européens et tiers et, d'autre part, entre les différents pavillons qui favorise de facto les nations maritimes et les opérateurs les moins-disants socialement. Il s'ensuit une pression constante due à la menace de délocalisation du recrutement des gens de mer au détriment des emplois européens, y compris pour le transport intracommunautaire. Il faut reconnaître que les enjeux financiers sont importants, compte tenu des grandes disparités économiques et juridiques répercutées sur les coûts de la main-d'œuvre, dont les salaires et les charges sociales, dans le transport maritime mondial.

Par ailleurs, il est important de normaliser le statut de marin afin de limiter les effets négatifs de la mondialisation, à savoir le dumping social qui pénalise les gens de mer et les armateurs respectueux des règles en vigueur, et de définir les conditions d'un travail décent. La ratification et l'entrée en vigueur de la Convention représenterait une contribution importante de l'Union européenne en faveur de normes de travail décent dans le monde.

3. Renforcer la sécurité maritime et l'attractivité de la profession

La Commission européenne a souligné dans sa communication du 6 avril 2001 que 80% des accidents maritimes étaient liés à une erreur humaine. Face aux causes multiples génératrices d'accidents, la Commission européenne estime qu'il est indispensable de disposer de normes sociales mondiales minimales dans un cadre cohérent qui jusqu'à présent faisait défaut. Un effet positif sur la sécurité maritime sera notable dès lors que la Convention sera en vigueur.

Une enquête de BIMCO¹ révèle qu'il existe un déficit de 17 000 marins communautaires dans l'Union européenne des 25. Ce constat requiert des réponses appropriées de la part des autorités publiques et des opérateurs dans ce secteur stratégique, qui assure l'acheminement de 90% du commerce mondial et 40% du commerce intracommunautaire.

Il est impératif de rendre la profession maritime, y compris les activités liées au contrôle de l'État du port, plus attrayante pour enrayer cette tendance au déclin, néfaste à long terme pour le secteur maritime dans son ensemble.

Pour cela, il s'agit de dissuader les pratiques abusives à bord des navires et de créer des conditions de travail et de vie décentes pour les gens de mer, quels que soient le pavillon du bateau et la nationalité de l'équipage. Dans ce sens, la Convention peut contribuer à assurer l'application de conditions d'emploi plus homogènes au profit des gens de mer.

Des efforts ont été consentis en matière de qualifications grâce à la reconnaissance de la formation et à l'intégration de la Convention STCW dans le droit communautaire. Le métier de marin doit être encouragé par la reconnaissance d'une formation de grande qualité et en rendant les professions plus attrayantes par des conditions de vie et de travail décentes.

II. ASPECTS JURIDIQUES

Lors des négociations, la Commission a fait en sorte que la Convention et le droit communautaire soient compatibles afin d'éviter tout obstacle à la ratification, notamment en

¹ BIMCO est la plus grande association au monde de navigation, représentant 60% des cargaisons sèches et de la flotte transportant des hydrocarbures.

matière de sécurité sociale. Une clause de sauvegarde a été adoptée afin de préserver l'existence du système communautaire de coordination des régimes de sécurité sociale.

III. FAIRE ÉVOLUER LES NORMES COMMUNAUTAIRES

La ratification de la Convention de 2006 ne devrait pas poser de problème dans la mesure où tous les États membres de l'Union européenne, de même que les partenaires sociaux, ont voté en faveur de la Convention, en février 2006, à Genève.

Toutefois, un certain nombre de questions doivent encore être examinées en relation avec la Convention de 2006 et les mesures que l'Union européenne peut mettre en place en matière de normes du travail maritime. Votre rapporteur exprime les remarques suivantes concernant la communication de la Commission:

1. Il sera nécessaire d'adapter l'acquis communautaire pour actualiser les textes qui seront directement affectés par les dispositions prévues dans la Convention de 2006 (par exemple, les directives 1995/21¹ et 1999/95²).
2. Il s'agira de légiférer sur les domaines régis par la Convention mais non couverts, ou en partie seulement, au niveau communautaire (par exemple, la réglementation des agences de recrutement et l'obligation pour un employé de disposer d'un contrat de travail signé).
3. La Convention de 2006 ne fixe que des normes minimales mais il n'est pas exclu au niveau communautaire de les renforcer, de les compléter ou d'étendre le champ d'application de ces normes par des dispositions complémentaires, non prévues par l'OIT. L'Union européenne devrait chercher des moyens pour progresser dans le domaine de la protection des droits et des intérêts des gens de mer en allant au-delà des dispositions prévues par la Convention.
4. Rendre obligatoire la partie B de la Convention permettrait de garantir une application plus uniforme de la Convention et de réduire les risques de divergence entre les interprétations possibles dans l'Union.
5. Il pourrait être utile d'établir une structure au niveau de l'Union européenne, subordonnée à celle de la Convention de l'OIT, pour refléter le caractère tripartite de la commission de suivi prévue par la Convention (article XIII).

En ce qui concerne le point 3, un certain nombre de mesures spécifiques pourraient être prises au niveau de l'Union européenne. Qu'il y ait une telle pénurie de main-d'œuvre soulève des

¹ Directive 95/21/CE du Conseil, du 19 juin 1995, concernant l'application aux navires faisant escale dans les ports de la Communauté ou dans les eaux relevant de la juridiction des États membres, des normes internationales relatives à la sécurité maritime, à la prévention de la pollution et aux conditions de vie et de travail à bord des navires (contrôle par l'État du port).

² Directive 1999/95/CE du Parlement européen et du Conseil, du 13 décembre 1999, concernant l'application des dispositions relatives à la durée du travail des gens de mer à bord des navires faisant escale dans les ports de la Communauté.

questions, quant au fardeau qu'une telle profession fait peser sur la vie sociale et familiale des gens de mer. Il convient de créer des mécanismes et de présenter des propositions afin de mettre à disposition sur les bateaux des installations adaptées aux familles.

L'Union européenne devrait s'efforcer d'appliquer des normes minimales en matière d'emploi et de salaire pour tous les navires naviguant dans ses eaux. Tous les marins travaillant sur un navire immatriculé dans un État membre devraient, quelle que soit leur nationalité, être protégés et couverts par le régime de sécurité sociale de l'État du pavillon. La Commission devrait, en particulier, soumettre à nouveau la proposition de directive communautaire sur les navires assurant des services réguliers de passagers¹.

La Commission devrait contrôler et examiner si les législations et réglementations des États membres garantissent les droits et les principes fondamentaux définis à l'article III de la Convention, afin qu'ils puissent ratifier la Convention.

La Commission devrait proposer, dans les plus brefs délais après la ratification de la Convention de 2006, la coordination appropriée des régimes de sécurité sociale.

IV. CONCLUSION

Votre rapporteur considère que la Convention de 2006, qui a été négociée cinq années durant déjà, doit être ratifiée dans les meilleurs délais. À cette fin, il faut respecter le délai fixé à 2008 par l'OIT.

Cela donnerait à l'Union européenne un rôle de pointe à l'Union européenne en matière de normes de travail à l'échelle mondiale et enverrait un signal fort au reste du monde. En outre, une ratification par les États membres de l'Union européenne contribuerait beaucoup à la réalisation des objectifs requis pour que la Convention de 2006 entre en vigueur.

¹ Proposition modifiée de directive du Parlement européen et du Conseil relative aux conditions requises en ce qui concerne les équipages des navires assurant des services réguliers de passagers et de transport par transbordeur entre les États membres (COM (2000)0437).

19.12.2006

AVIS DE LA COMMISSION DES TRANSPORTS ET DU TOURISME

à l'intention de la commission de l'emploi et des affaires sociales

sur la proposition de décision du Conseil autorisant les États membres à ratifier, dans l'intérêt de la Communauté européenne, la convention du travail maritime consolidée de 2006 de l'Organisation internationale du travail
(COM(2006)0288 – C6-0241/2006 – 2006/0103(CNS))

Rapporteur pour avis: Rodi Kratsa-Tsagaropoulou

JUSTIFICATION SUCCINCTE

Le 23 février 2006 la quatre-vingt-quatorzième session de la Conférence internationale de l'OIT (Organisation internationale du travail) adoptait la convention du travail maritime, laquelle deviendra, une fois qu'elle sera en vigueur, le premier code mondial du travail maritime.

Cette convention revêt une importance exceptionnelle étant donné qu'elle unifie et modifie 65 normes internationales environ du travail maritime, qui ont été adoptées depuis la fondation de l'OIT, de 1919 à aujourd'hui, et promeut des conditions de vie et de travail dignes pour les gens de mer ainsi que des conditions de concurrence plus justes pour les opérateurs et armateurs. D'après les évaluations, 1 200 000 gens de mer se trouvent concernés. Parallèlement, on fait face ainsi à la question du taux peu élevé de ratification d'un grand nombre de conventions dans le domaine du travail maritime étant donné que les divers États ont ratifié à ce jour une partie seulement de ces normes internationales du travail maritime, en fonction de leurs intérêts propres.

Cette convention entrera en vigueur lorsque trente États au moins l'auront ratifiée qui devront représenter ensemble 33% au moins de la capacité totale de la flotte marchande mondiale.

A. Conditions de travail et de vie décentes

La convention contient des obligations générales relatives aux droits fondamentaux et aux principes (article III) qui doivent régir le travail maritime et aux droits sociaux (article IV), assorties de règles et d'orientations précises d'application, dans cinq rubriques, dont les titres sont:

1. Conditions minimales requises pour le travail des gens de mer (à bord du navire)
2. Conditions d'emploi et conditions de travail
3. Logement et service de table
4. Protection sociale
5. Respect, application et répartition des responsabilités de mise en œuvre des normes.

Ce sont donc là des sujets qui – tels les conditions d'emploi et de travail, la santé, l'enseignement, la sécurité, l'âge minimal, l'enrôlement, l'embauche, la durée du travail, la protection des salaires, le droit de congé, le rapatriement, le logement sur le bateau, la protection sociale – sont couverts par les dispositions de la convention.

La convention concerne les normes de travail en vigueur pour les équipages qui travaillent sur des navires d'une capacité de 500 tonneaux et plus et effectuent des trajets internationaux (entre un port du pays du pavillon et des ports de l'étranger) ou des trajets entre ports de l'étranger (c'est-à-dire exclusivement en dehors des ports du pays du pavillon).

B. Prévenir la concurrence déloyale

De cette façon, la convention garantit parallèlement des conditions de saine concurrence. Avec la clause de traitement de non-faveur, les navires qui battent pavillon d'un État qui n'a pas ratifié la convention seront empêchés de recevoir un traitement plus favorable que les navires qui battent pavillon d'un État ayant ratifié la convention. De cette façon, on accorde une protection aux flottes des États qui ratifient la convention, on offre des conditions de travail dignes aux gens de mer et on évite le dumping social, qui lèse les gens de mer et les compagnies de navigation qui appliquent d'ores et déjà des normes de travail maritime dignes, sur la base des législations nationales. Ces dispositions sont jugées propres à éviter le risque de diminution des embauches de gens de mer européens, au détriment de l'emploi européen, étant donné les différences considérables existant en ce qui concerne les salaires et les contributions sociales et économiques de gens de mer provenant d'États dans lesquels le coût de la main-d'œuvre maritime est très peu élevé.

C. Responsabilités d'application

Le mode de répartition des responsabilités d'application de la convention a pour but de garantir une application efficace et fiable des normes maritimes par la création d'un système de certification par les États du port et par les États d'origine des gens de mer pour ce qui est du respect des normes de la convention et la réalisation des inspections indispensables appropriées.

Ce qui est neuf, c'est l'établissement d'un certificat et d'une déclaration de travail maritime qui attestent le respect des normes de la convention. Ainsi, chaque navire dispose d'un certificat délivré par l'État du pavillon pour autant qu'il respecte les règles nationales découlant des dispositions de la convention. Le certificat est accompagné d'une déclaration décrivant la législation nationale d'application des normes de la convention. Ce système peut être soumis au contrôle de l'État du port (inspection et saisie potentielle en cas de doutes quant au respect des normes).

D. Transposition dans l'ordre juridique communautaire

Le texte de la convention couvre un vaste champ de questions et de politiques qui, sur la base de l'ordre juridique communautaire, soit ressortissent à la compétence exclusive de la Communauté (coordination des systèmes de protection sociale, par exemple), soit relèvent des compétences concurrentes Communauté/États membres, comme c'est le cas de la majorité des dispositions de la convention (conditions de travail, égalité et non-discrimination, protection de la santé, soins de santé, etc., par exemple). Pour ce qui est des dispositions de la convention qui ressortissent à la compétence exclusive de la Communauté, le Conseil prend une décision, laquelle permet aux États membres de les ratifier dans l'intérêt de la Communauté.

E. Opinion du rapporteur pour avis

Votre rapporteur pour avis se réjouit de la signature de la convention, laquelle contribue à garantir les droits fondamentaux du travail et sociaux des gens de mer, une vie décente, la promotion de la profession de marin, un enseignement et une formation de qualité. En ce qui concerne plus spécialement la navigation européenne, le besoin est désormais impératif de rendre la profession de marin plus attrayante car, ces dernières années, on observe une pénurie inquiétante de personnel maritime (manque de 17 000 gens de mer communautaires).

Souhaitant assurer la sécurité juridique indispensable et éviter des interprétations erronées, votre rapporteur pour avis propose qu'il soit clairement dit, dans la proposition initiale de la Commission, que le Conseil, dans sa proposition de décision, permet aux États membres de ratifier les dispositions de la convention lorsque la Communauté est compétente en vertu des traités communautaires.

Votre rapporteur pour avis exprime sa satisfaction à la Commission pour avoir lancé le processus de concertation avec les partenaires sociaux pour que ceux-ci contribuent à la meilleure intégration possible de la convention au niveau européen. Il souligne en revanche que le processus de ratification d'une pareille convention, avec sa multitude et sa variété de sujets et d'instances concernées (partenaires sociaux, organismes, parlements nationaux) et avec son grand nombre de parties prenantes, ne doit pas être enfermé dans un cadre chronologique étroit. Pour qu'une procédure intégrée de ratification dispose du temps nécessaire, votre rapporteur pour avis propose donc en revanche, par rapport à la proposition de la Commission, de laisser plus de temps et de faire commencer les procédures de ratification nationales au plus tard le 31 décembre 2010.

AMENDEMENTS

La commission des transports et du tourisme invite la commission de l'emploi et des affaires sociales, compétente au fond, à incorporer dans son rapport les amendements suivants:

Texte proposé par la Commission

Amendements du Parlement

Amendement 1

Titre

Proposition de DÉCISION DU CONSEIL autorisant les États membres à ratifier, dans l'intérêt de la Communauté européenne, la convention du travail maritime **consolidée de 2006** de l'Organisation internationale du travail

Proposition de DÉCISION DU CONSEIL autorisant les États membres à ratifier, dans l'intérêt de la Communauté européenne, la convention du travail maritime 2006 de l'Organisation internationale du travail

Justification

Il faut que le titre de la proposition soit conforme au libellé officiel final du titre de la convention.

Amendement 2
Considérant 1

(1) La convention du travail maritime **consolidée de 2006** de l'Organisation internationale du travail (ci-après dénommée «OIT») a été adoptée le 23 février 2006 par la session maritime de la Conférence internationale du travail de l'OIT réunie à Genève.

(1) La convention du travail maritime 2006 de l'Organisation internationale du travail (ci-après dénommée «OIT») a été adoptée le 23 février 2006 par la session maritime de la Conférence internationale du travail de l'OIT réunie à Genève.

Justification

Il faut que le libellé du considérant soit conforme au libellé officiel final du titre de la convention.

Amendement 3
Article 1

Les États membres sont autorisés à ratifier la convention du travail maritime **consolidée de 2006** de l'OIT, adoptée le 23 février 2006.

Les États membres sont autorisés à ratifier, **en ce qui concerne les parties relevant de la compétence de la Communauté**, la convention du travail maritime 2006 de l'OIT (**Organisation internationale du travail**), adoptée le 23 février 2006.

Justification

Un très grand nombre de dispositions de la convention touchent à des compétences partagées entre la Communauté et les États membres. La convention contient aussi des dispositions explicites sur des domaines qui relèvent de la compétence exclusive de la Communauté. Du point de vue juridique, les États membres n'ont pas latitude de ratifier une convention internationale qui porte sur des domaines de la compétence exclusive de la Communauté.

L'autorisation de ratifier la convention ne porte que sur ces domaines-là.

PROCÉDURE

Titre	Proposition de décision du Conseil autorisant les États membres à ratifier, dans l'intérêt de la Communauté européenne, la convention du travail maritime consolidée de 2006 de l'Organisation internationale du travail
Références	COM(2006)0288 – C6-0241/2006 – 2006/0103(CNS)
Commission compétente au fond	EMPL
Avis émis par Date de l'annonce en séance	TRAN 5.9.2006
Rapporteur pour avis Date de la nomination	Rodi Kratsa-Tsagaropoulou 5.9.2006
Examen en commission	23.11.2006 18.12.2006
Date de l'adoption	19.12.2006
Résultat du vote final	+: 43 -: 0 0: 3
Membres présents au moment du vote final	Gabriele Albertini, Robert Atkins, Inés Ayala Sender, Etelka Barsi-Pataky, Paolo Costa, Michael Cramer, Arūnas Degutis, Christine De Veyrac, Petr Duchoň, Saïd El Khadraoui, Emanuel Jardim Fernandes, Roland Gewalt, Luis de Grandes Pascual, Mathieu Grosch, Ewa Hedkvist Petersen, Stanisław Jałowiecki, Georg Jarzembowski, Dieter-Lebrecht Koch, Rodi Kratsa-Tsagaropoulou, Jörg Leichtfried, Bogusław Liberadzki, Eva Lichtenberger, Erik Meijer, Robert Navarro, Seán Ó Neachtain, Josu Ortuondo Larrea, Willi Piecyk, Reinhard Rack, Gilles Savary, Renate Sommer, Dirk Sterckx, Ulrich Stockmann, Gary Titley, Georgios Toussas, Armando Veneto, Marta Vincenzi, Corien Wortmann-Kool, Roberts Zīle
Suppléant(s) présent(s) au moment du vote final	Zsolt László Becsey, Johannes Blokland, Nathalie Griesbeck, Zita Gurmai, Anne E. Jensen, Sepp Kusstatscher, Zita Pleštinšká, Vladimír Remek

PROCÉDURE

Titre	Proposition de décision du Conseil autorisant les États membres à ratifier, dans l'intérêt de la Communauté européenne, la convention du travail maritime consolidée de 2006 de l'Organisation internationale du travail	
Références	COM(2006)0288 – C6-0241/2006 – 2006/0103(CNS)	
Date de la consultation du PE	17.7.2006	
Commission compétente au fond Date de l'annonce en séance	EMPL 5.9.2006	
Commission(s) saisie(s) pour avis Date de l'annonce en séance	TRAN 5.9.2006	
Rapporteur(s) Date de la nomination	Mary Lou McDonald 10.7.2006	
Examen en commission	22.11.2006 23.1.2007	
Date de l'adoption	24.1.2007	
Résultat du vote final	+ : 42 - : 1 0 : 0	
Membres présents au moment du vote final	Jan Andersson, Alexandru Athanasiu, Roselyne Bachelot-Narquin, Jean-Luc Bennahmias, Herbert Bösch, Iles Braghetto, Philip Bushill-Matthews, Milan Cabrnoch, Alejandro Cercas, Derek Roland Clark, Luigi Cocilovo, Jean Louis Cottigny, Proinsias De Rossa, Richard Falbr, Carlo Fatuzzo, Ilda Figueiredo, Joel Hasse Ferreira, Roger Helmer, Stephen Hughes, Ona Juknevičienė, Jan Jerzy Kułakowski, Jean Lambert, Raymond Langendries, Elizabeth Lynne, Mary Lou McDonald, Thomas Mann, Mario Mantovani, Ana Mato Adrover, Maria Matsouka, Ria Oomen-Ruijten, Csaba Őry, Siiri Oviir, Marie Panayotopoulos-Cassiotou, Pier Antonio Panzeri, Jacek Protasiewicz, José Albino Silva Peneda	
Suppléant(s) présent(s) au moment du vote final	Françoise Castex, Pedro Guerreiro, Richard Howitt, Gabriele Stauner, Patrizia Toia, Georgios Toussas, Tadeusz Zwiefka	
Date du dépôt	5.2.2007	
Observations (données disponibles dans une seule langue)		