

# PARLAMENTO EUROPEO

2004



2009

---

*Documento di seduta*

FINALE  
A6-0019/2007

5.2.2007

\*

## RELAZIONE

sulla proposta di decisione del Consiglio che autorizza gli Stati membri a ratificare, nell'interesse della Comunità europea, la Convenzione consolidata sul lavoro marittimo del 2006 dell'Organizzazione internazionale del lavoro (COM(2006)0288 – C6-0241/2006 – 2006/0103(CNS))

Commissione per l'occupazione e gli affari sociali

Relatrice: Mary Lou McDonald

### ***Significato dei simboli utilizzati***

- \* Procedura di consultazione  
*maggioranza dei voti espressi*
- \*\*I Procedura di cooperazione (prima lettura)  
*maggioranza dei voti espressi*
- \*\*II Procedura di cooperazione (seconda lettura)  
*maggioranza dei voti espressi per approvare la posizione comune  
maggioranza dei deputati che compongono il Parlamento per  
respingere o emendare la posizione comune*
- \*\*\* Parere conforme  
*maggioranza dei deputati che compongono il Parlamento salvo nei  
casi contemplati dagli articoli 105, 107, 161 e 300 del trattato CE  
e dall'articolo 7 del trattato UE*
- \*\*\*I Procedura di codecisione (prima lettura)  
*maggioranza dei voti espressi*
- \*\*\*II Procedura di codecisione (seconda lettura)  
*maggioranza dei voti espressi per approvare la posizione comune  
maggioranza dei deputati che compongono il Parlamento per  
respingere o emendare la posizione comune*
- \*\*\*III Procedura di codecisione (terza lettura)  
*maggioranza dei voti espressi per approvare il progetto comune*

(La procedura indicata è fondata sulla base giuridica proposta dalla Commissione.)

### ***Emendamenti a un testo legislativo***

Negli emendamenti del Parlamento l'evidenziazione è effettuata in ***corsivo grassetto***. L'evidenziazione in corsivo chiaro è un'indicazione destinata ai servizi tecnici, che concerne elementi del testo legislativo per i quali viene proposta una correzione in vista dell'elaborazione del testo finale (ad esempio, elementi manifestamente errati o mancanti in una versione linguistica). Le correzioni proposte sono subordinate all'accordo dei servizi tecnici interessati.

## INDICE

	<b>Pagina</b>
PROGETTO DI RISOLUZIONE LEGISLATIVA DEL PARLAMENTO EUROPEO .....	5
MOTIVAZIONE.....	7
PARERE DELLA COMMISSIONE PER I TRASPORTI E IL TURISMO .....	12
PROCEDURA .....	18



## PROGETTO DI RISOLUZIONE LEGISLATIVA DEL PARLAMENTO EUROPEO

sulla proposta di decisione del Consiglio che autorizza gli Stati membri a ratificare, nell'interesse della Comunità europea, la Convenzione consolidata sul lavoro marittimo del 2006 dell'Organizzazione internazionale del lavoro  
(COM(2006)0288 – COM(2006)0288 – C6-0241/2006 – 2006/0103(CNS))

### (Procedura di consultazione)

*Il Parlamento europeo,*

- vista la proposta di decisione del Consiglio (COM(2006)0288)<sup>1</sup>,
  - visto l'articolo 42 in combinato disposto con la prima frase del primo comma dell'articolo 300, paragrafo 2 del trattato CE,
  - visto l'articolo 300, paragrafo 3, primo comma, del trattato CE, a norma del quale è stato consultato dal Consiglio (C6-0241/2006),
  - visti gli articoli 51 e 83, paragrafo 7, del suo regolamento,
  - visti la relazione della commissione per l'occupazione e gli affari sociali e il parere della commissione per i trasporti e il turismo (A6-0019/2007),
1. approva la proposta di decisione del Consiglio quale emendata;
  2. incarica il suo Presidente di trasmettere la posizione del Parlamento al Consiglio e alla Commissione, nonché ai governi e ai parlamenti degli Stati membri.

Testo della Commissione

Emendamenti del Parlamento

#### Emendamento 1 TITOLO

Proposta di DECISIONE DEL CONSIGLIO che autorizza gli Stati membri a ratificare, nell'interesse della Comunità europea, la Convenzione **consolidata** sul lavoro marittimo del 2006 dell'Organizzazione internazionale del lavoro

Proposta di DECISIONE DEL CONSIGLIO che autorizza gli Stati membri a ratificare, nell'interesse della Comunità europea, la Convenzione sul lavoro marittimo del 2006 dell'Organizzazione internazionale del lavoro

<sup>1</sup> Non ancora pubblicata in GU.

*Motivazione*

*Nuova versione concordata con il Consiglio.*

Emendamento 2  
Considerando 1

La Convenzione **consolidata** sul lavoro marittimo del 2006 dell'Organizzazione internazionale del lavoro (in appresso "l'OIL") è stata adottata il 23 febbraio 2006 dalla sessione marittima della Conferenza internazionale del lavoro dell'OIL, riunitasi a Ginevra.

La Convenzione sul lavoro marittimo del 2006 dell'Organizzazione internazionale del lavoro (in appresso "l'OIL") è stata adottata il 23 febbraio 2006 dalla sessione marittima della Conferenza internazionale del lavoro dell'OIL, riunitasi a Ginevra.

*Motivazione*

*Nuova versione concordata con il Consiglio.*

Emendamento 3  
Articolo 1

Gli Stati membri sono autorizzati a ratificare la Convenzione **consolidata** del 2006 dell'OIL in materia di lavoro marittimo, adottata il 23 febbraio 2006.

Gli Stati membri sono autorizzati a ratificare la Convenzione del 2006 dell'OIL in materia di lavoro marittimo, adottata il 23 febbraio 2006.

*Motivazione*

*Nuova versione concordata con il Consiglio.*

## MOTIVAZIONE

**sulla proposta di decisione del Consiglio che autorizza gli Stati membri a ratificare, nell'interesse della Comunità europea, la Convenzione consolidata sul lavoro marittimo del 2006 dell'Organizzazione internazionale del lavoro**

### Introduzione

La Convenzione consolidata sul lavoro marittimo dell'Organizzazione internazionale del lavoro (OIL) del 2006 (in appresso Convenzione 2006) è stata approvata pressoché all'unanimità a Ginevra nel febbraio 2006. La Convenzione integra tutte le attuali convenzioni e raccomandazioni sul lavoro marittimo approvate dall'OIL a partire dal 1919 in un testo unico che costituirà la base per il primo codice universale del lavoro marittimo.

Ora che la Convenzione è stata adottata, è importante procedere a una sua rapida ratifica e attuazione.

È inoltre importante una riflessione sul quadro normativo sulla legislazione sociale comunitaria applicabile alla gente di mare, allo scopo di rendere la professione più attraente e, a lungo termine, conservare un patrimonio di competenze europeo in questo settore.

Nel mese di giugno 2006, la Commissione ha pubblicato una comunicazione sulle norme minime per il lavoro marittimo, che prospetta alcune misure legislative intese a rafforzare l'osservanza della normativa internazionale sul lavoro dei marittimi nell'UE. Ai fini della stesura di una relazione sulla Convenzione 2006, appare opportuno analizzare alcune delle questioni sollevate nella comunicazione della Commissione.

### **I. LE NOVITÀ INTRODOTTE DALLA CONVENZIONE**

#### **1. Promozione di un codice universale del lavoro marittimo e di metodi innovativi**

Il consolidamento delle raccomandazioni OIL già esistenti in questo testo unico, oltre a renderlo più efficace e trasparente, dovrebbe invogliare gli Stati membri dell'OIL a ratificare in maggior numero la Convenzione. Una rapida ratifica della Convenzione 2006 da parte degli Stati membri dell'Unione europea contribuirà molto ad avvicinarla ai 30 paesi e al 33% del tonnellaggio richiesto per la sua entrata in vigore.

La Convenzione 2006 stabilisce le norme sul lavoro applicabili alle persone che prestano servizio a bordo delle navi di stazza lorda pari o superiore a 500 tonnellate e che effettuano viaggi internazionali o viaggi tra porti appartenenti a Stati diversi.

Le disposizioni della Convenzione sono raggruppate per tema sotto cinque titoli diversi e garantiscono condizioni di vita e di lavoro decenti a bordo delle navi. Nel titolo 1 – che riguarda la salute, la formazione, l'età minima, le assunzioni – sono prescritte le condizioni minime da rispettare per il lavoro marittimo. Il titolo 2 ("Condizioni di lavoro") fissa il

contenuto del contratto di lavoro, gli orari di lavoro, la protezione dei salari, il diritto alle ferie e il rimpatrio e le indennità in caso di perdita della nave. La sistemazione del personale a bordo è oggetto del titolo 3, mentre la protezione sociale è oggetto del titolo 4. La Convenzione definisce poi, al titolo 5, le responsabilità dei soggetti interessati all'applicazione della Convenzione. In particolare, gli Stati di bandiera dovranno istituire un sistema di certificazione e vigilare sulla sua applicazione, mentre gli Stati d'approdo e gli Stati fornitori di mano d'opera dovranno farla osservare mediante adeguate ispezioni.

All'interno di ogni titolo figurano varie regolamentazioni e due serie di norme ordinate gerarchicamente: il codice A corrisponde alle norme aventi efficacia obbligatoria, mentre il codice B contiene norme non obbligatorie, che hanno lo scopo di guidare l'interpretazione delle norme obbligatorie.

Un'altra caratteristica di rilievo della Convenzione sono i meccanismi innovativi cui si ricorre per garantire piena efficacia alle sue prescrizioni. La Convenzione istituisce il "Certificato di lavoro marittimo" e la "Dichiarazione di conformità del lavoro marittimo" i quali attestano — salvo prova contraria — la conformità alle prescrizioni della Convenzione. In altri termini, lo Stato rilascerà alle navi che battono la sua bandiera un certificato, previa verifica che le condizioni di lavoro a bordo rispettano la normativa nazionale e le regolamentazioni richiamate dalla Convenzione. Al certificato è unita una dichiarazione che riassume la normativa nazionale applicabile con riferimento a un elenco prestabilito di materie contemplate dalla Convenzione stessa. In tal modo, il sistema di certificazione che garantisce la conformità alla Convenzione potrà essere assoggettato al controllo da parte dello Stato di approdo il quale potrà procedere all'ispezione delle navi (e, se necessario, potrà trattenerle nel porto) per accertare che non vi siano carenze sotto il profilo della sicurezza o della protezione ambientale ma anche inosservanze delle norme in materia sociale.

Per non penalizzare gli Stati che hanno ratificato la Convenzione rispetto a quelli che non l'hanno fatto, è prevista una clausola detta "del trattamento non più favorevole", grazie alla quale le navi che battono la bandiera di uno Stato che non ha ratificato la Convenzione non potranno beneficiare di un trattamento più favorevole di quello riservato alle navi che battono la bandiera di uno Stato che l'ha ratificata. Questa clausola dovrebbe impedire la concorrenza sleale e incoraggiare la ratifica quasi universale della Convenzione.

Per altro verso, la Convenzione crea una struttura apposita – la commissione tripartita speciale – formata da rappresentanti dei governi degli Stati ratificanti e da rappresentanti degli armatori e dei lavoratori marittimi. La commissione tripartita può tenere aggiornato il testo, tenendo conto dell'effettiva applicazione delle sue disposizioni.

## **2. Garantire l'impiego e le norme in materia sociale**

La Convenzione del 2006 si affianca, completandole, alle tre Convenzioni marittime adottate sotto l'egida dell'Organizzazione marittima internazionale: la Convenzione SOLAS per la salvaguardia della vita in mare, la Convenzione MARPOL per la prevenzione dell'inquinamento ad opera delle navi e la Convenzione STCW sulle qualifiche della gente di mare; si tratta, in altri termini, del quarto pilastro della regolamentazione internazionale del settore marittimo.



La Convenzione del 2006 intende dare stabilità al settore dei trasporti marittimi, che è esposto a una forte concorrenza mondiale, e mira a ridurre il doppio squilibrio che si manifesta a livello internazionale, da un lato, tra gli operatori europei e gli operatori dei paesi terzi e, d'altro lato, tra le bandiere che favoriscono de facto le nazioni marittime e gli operatori meno rispettosi della legislazione sociale. Questa continua pressione esercitata dalla minaccia di delocalizzazione delle assunzioni della gente di mare colpisce i livelli occupazionali europei, anche al livello dei trasporti intracomunitari. È necessario riconoscere che sono in gioco ingenti interessi finanziari in conseguenza delle vistose disparità di trattamento economico e di normativa sul lavoro che oggi esistono nel trasporto marittimo mondiale e che si ripercuotono sul costo della manodopera (salari e oneri sociali).

Per altro verso, è importante normalizzare lo status dei marittimi al fine di limitare gli effetti negativi della globalizzazione (in particolare, il dumping sociale che penalizza i marittimi e gli armatori che rispettano le norme) e di definire le condizioni di un lavoro decente. La ratifica e l'entrata in vigore della Convenzione contribuiscono validamente a concretizzare l'impegno dell'UE di promuovere, nel mondo, il lavoro decente.

### **3. Rinforzare la sicurezza marittima e l'attrattiva delle professioni marittime**

La Commissione europea, nella comunicazione del 6 aprile 2001, ha sottolineato che l'80% degli incidenti marittimi è dovuto a errori umani. Per combattere le numerose cause degli incidenti in mare, è indispensabile poter disporre di norme sociali minime, con validità universale, all'interno di un quadro normativo organico e coerente, il quale purtroppo fino ad oggi è mancato. Una volta che la Convenzione sarà entrata in vigore, la sicurezza marittima ne trarrà evidenti e concreti benefici.

Da un'indagine svolta dalla BIMCO<sup>1</sup> risulta che nell'Unione europea a 25 esiste un deficit di marinai dell'ordine di 17 000 persone. Di qui la necessità di una risposta adeguata da parte di autorità pubbliche e operatori, anche in considerazione della grande importanza strategica del settore che trasporta il 90% del commercio mondiale e il 40% del commercio intracomunitario.

È assolutamente necessario lavorare per aumentare l'attrattiva della professione marittima, comprese le attività inerenti il controllo esercitato dallo Stato di approdo, così da frenare la tendenza al declino delle vocazioni che, a lungo termine, avrà effetti rovinosi per il settore marittimo nel suo complesso.

Per conseguire questi obiettivi occorre dissuadere risolutamente il ricorso alle pratiche abusive invalse a bordo delle navi e creare condizioni di vita e di lavoro decenti per la gente di mare, indipendentemente dalla bandiera battuta dalla nave e dalla nazionalità dell'equipaggio. In questo senso, la Convenzione può contribuire a far rispettare condizioni di lavoro più omogenee a tutto beneficio della gente di mare.

Sono stati effettuati sforzi in materia di qualifiche attraverso il riconoscimento della formazione e l'inserimento nel diritto comunitario della Convenzione sulle norme relative alla

---

<sup>1</sup> BIMCO è la più grande associazione di armatori, e rappresenta il 60% della flotta internazionale di cargo e navi cisterna

formazione della gente di mare, al rilascio dei brevetti ed alla guardia. La professione di marittimo deve essere promossa riconoscendo la formazione di alto livello e rendendola più appetibile grazie a condizioni di vita e di lavoro decenti.

## II. QUESTIONI LEGALI

Nell'ambito dei negoziati, la Commissione ha garantito la compatibilità tra la Convenzione e il diritto comunitario, al fine di evitare ogni ostacolo alla ratifica, soprattutto riguardo ai sistemi di sicurezza sociale. È stata approvata una clausola di salvaguardia allo scopo di preservare il sistema comunitario per il coordinamento dei programmi di sicurezza sociale.

## III. MIGLIORARE LA NORMATIVA COMUNITARIA

La ratifica della Convenzione 2006 non dovrebbe creare problemi, poiché tutti gli Stati membri dell'UE e le parti sociali hanno votato a favore della Convenzione a Ginevra nel febbraio 2006.

Tuttavia, restano da affrontare una serie di questioni relative alla Convenzione 2006 e vi sono ulteriori misure che l'Unione potrà attuare nell'ambito della normativa sul lavoro marittimo. La relatrice esprime le seguenti opinioni in merito alla comunicazione della Commissione.

1. Sarà necessario un adeguamento dell'*acquis* comunitario per aggiornare gli atti legislativi direttamente interessati dalle disposizioni della Convenzione 2006 (un esempio sono le direttive 1995/21<sup>1</sup> e 1999/95<sup>2</sup>).
2. Si dovrà legiferare nei settori contemplati dalla Convenzione ma non disciplinati, o disciplinati solo in parte, dalla normativa comunitaria (ad esempio: regolamentazione delle agenzie che assumono manodopera, obbligo per il dipendente di disporre di un contratto di lavoro firmato).
3. La Convenzione 2006 stabilisce soltanto norme minime; non è quindi escluso che, a livello comunitario, queste norme vengano rese più rigorose, che vengano integrate da altre normative o che il loro campo di applicazione venga esteso attraverso l'emanazione di norme complementari, non previste dall'OIL. L'Unione europea dovrà ricercare modi per proteggere ulteriormente i diritti e gli interessi dei marittimi al di là delle disposizioni previste dalla Convenzione.
4. La parte B della Convenzione dovrà essere resa obbligatoria, sia per assicurare un'applicazione più uniforme della Convenzione, sia per ridurre i rischi di interpretazioni divergenti al suo interno.

---

<sup>1</sup> Direttiva 95/21/CE del Consiglio, del 19 giugno 1995, relativa all'attuazione di norme internazionali per la sicurezza delle navi, la prevenzione dell'inquinamento e le condizioni di vita e di lavoro a bordo, per le navi che approdano nei porti comunitari e che navigano nelle acque sotto la giurisdizione degli Stati membri (controllo dello Stato di approdo).

<sup>2</sup> Direttiva 1999/95/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 13 dicembre 1999, concernente l'applicazione delle disposizioni relative all'orario di lavoro della gente di mare a bordo delle navi che fanno scalo nei porti della Comunità.

5. Sarebbe utile istituire, a livello comunitario, una struttura, parallela a quella della Convenzione OIL, che rifletta la natura tripartita della commissione di monitoraggio prevista dalla Convenzione (articolo XIII).

In riferimento al punto 3, vi è una serie di misure specifiche che l'UE potrebbe adottare. I problemi creati dal consistente deficit di lavoratori in questo settore sono dovuti agli oneri che tale professione comporta per la vita sociale e familiare dei marittimi. Sarà necessario predisporre meccanismi e proposte per far sì che sulle navi siano disponibili locali compatibili con la vita familiare.

L'UE dovrà cercare di far rispettare norme per il lavoro e salari minimi per tutte le navi che operano nelle sue acque. Tutti i lavoratori marittimi impiegati su un battello registrato in uno Stato membro, indipendentemente dalla loro nazionalità, dovrebbero godere di protezione e previdenza sociale in base al sistema dello Stato di bandiera. In particolare, la Commissione dovrebbe ripresentare la proposta di una direttiva UE sui traghetti<sup>1</sup>.

La Commissione dovrebbe controllare e valutare che i sistemi giuridici e legislativi nazionali garantiscano i diritti fondamentali e i principi sanciti all'articolo III della Convenzione, così da essere in grado di ratificarla.

Immediatamente dopo la ratifica della Convenzione, la Commissione deve proporre misure appropriate di coordinamento dei sistemi di previdenza sociale.

#### **IV. CONCLUSIONE**

La relatrice è del parere che la Convenzione 2006, i cui negoziati sono in corso già da cinque anni, debba essere ratificata quanto prima. A tal fine, bisognerebbe conformarsi al termine del 2008 proposto dall'OIL.

Ciò dimostrerebbe la leadership dell'UE a livello mondiale in materia di normativa del lavoro e consentirebbe di inviare un segnale forte al resto del mondo. Inoltre, la ratifica da parte degli Stati membri fornirà un notevole contributo al raggiungimento degli obiettivi necessari per l'entrata in vigore della Convenzione 2006.

---

<sup>1</sup> Proposta modificata di direttiva del Parlamento europeo e del Consiglio relativa alle norme in materia di equipaggio applicabili ai servizi di linea di trasporto passeggeri e di traghetto fra Stati membri (COM (2000)0437).

19.12.2006

## **PARERE DELLA COMMISSIONE PER I TRASPORTI E IL TURISMO**

destinato alla commissione per l'occupazione e gli affari sociali

sulla proposta di decisione del Consiglio che autorizza gli Stati membri a ratificare, nell'interesse della Comunità europea, la Convenzione consolidata sul lavoro marittimo del 2006 dell'Organizzazione internazionale del lavoro (COM(2006)0288 – C6-0241/2006 – 2006/0103(CNS))

Relatrice per parere: Rodi Kratsa-Tsagaropoulou

*Traduzione esterna*

### **BREVE MOTIVAZIONE**

Il 23 febbraio 2006, la 94<sup>a</sup> sessione della Conferenza internazionale del lavoro dell'Organizzazione internazionale del lavoro (OIL) ha adottato la Convenzione sul lavoro marittimo che diventerà, dall'entrata in vigore, il primo codice internazionale del lavoro marittimo.

La Convenzione è di eccezionale importanza in quanto consolida ed emenda circa 65 norme internazionali per il lavoro marittimo adottate finora dal 1919, data della fondazione dell'OIL, nel tentativo di promuovere condizioni di vita e di lavoro decenti per i membri dell'equipaggio e una concorrenza più equa per gli operatori d'affari e gli armatori, rivolgendosi a circa 1,2 milioni di persone operanti nell'industria marittima. Inoltre, in questo modo si fa fronte al basso tasso di ratifica di numerosi accordi sul lavoro marittimo, visto che sino a oggi vari paesi hanno ratificato solo talune norme internazionali per il lavoro marittimo rispondenti ai loro interessi.

La Convenzione entrerà in vigore dopo la ratifica di almeno 30 Stati che rappresentino complessivamente almeno il 33% del tonnello mercantile mondiale.

#### **A. Condizioni di vita e di lavoro decenti**

La Convenzione contiene una serie di obblighi generali relativi ai diritti e ai principi fondamentali (articolo III) che governano il lavoro marittimo, nonché ai diritti sociali (articolo IV), con regole specifiche e orientamenti attuativi ripartiti in cinque gruppi:

1. requisiti minimi per il lavoro della gente di mare a bordo delle navi;
2. condizioni di lavoro e termini di assunzione;
3. condizioni di alloggio e di vita;
4. protezione della sicurezza sociale e welfare;
5. applicazione e rispetto delle disposizioni della Convenzione e assegnazione delle relative responsabilità.

In altri termini, le disposizioni della Convenzione toccano ambiti quali le condizioni di lavoro, i termini di assunzione, la salute, la formazione, la sicurezza, i requisiti relativi all'età minima, il reclutamento, l'orario di lavoro, il pagamento della protezione del salario, i diritti alle ferie, il rimpatrio, l'alloggio a bordo e la sicurezza sociale.

La Convenzione si occupa delle norme applicabili alle condizioni di lavoro degli equipaggi di navi di stazza lorda uguale o superiore a 500 tonnellate adibite a viaggi internazionali (tra lo Stato di bandiera e i porti esteri) o a viaggi esclusivamente tra porti esteri (ossia solo fuori dai porti dello Stato di bandiera).

### **B. Prevenzione della concorrenza sleale**

La Convenzione ha inoltre l'obiettivo di garantire una concorrenza equa. La clausola di "divieto di trattamento privilegiato" cerca di assicurare che le navi battenti bandiera di Stati che non hanno ratificato la Convenzione non beneficino di un trattamento preferenziale rispetto a quelle battenti bandiera di Stati che l'hanno ratificata, proteggendo quindi le flotte di questi ultimi e, al tempo stesso, garantendo condizioni di lavoro decenti per gli equipaggi e prevenendo il dumping sociale nei confronti degli equipaggi e delle compagnie di navigazione che già rispettano le norme pertinenti per il lavoro marittimo in conformità con le leggi nazionali. Si ritiene che tali disposizioni contribuiranno a scongiurare il pericolo di un calo nel reclutamento di gente di mare europea, calo che si ripercuoterebbe negativamente sul mercato del lavoro europeo, tenendo conto delle notevoli disparità di retribuzione e di benefici rispetto a quelli della gente di mare di paesi in cui i costi del lavoro marittimo sono particolarmente bassi.

### **C. Responsabilità per l'attuazione della Convenzione**

L'attribuzione delle responsabilità per l'attuazione della Convenzione ha lo scopo di garantire un'applicazione efficace e credibile delle norme marittime, creando un sistema di certificazione da parte degli Stati di approdo e di bandiera in merito alla conformità con le norme fissate nella Convenzione e al completamento delle ispezioni necessarie.

Il certificato e la dichiarazione di conformità con il lavoro marittimo rappresentano due novità, che attestano la conformità alle norme definite nella Convenzione. In tal modo, ciascuna nave riceve un certificato dal relativo Stato di bandiera se rispetta le leggi e i regolamenti nazionali adottati in attuazione delle disposizioni della Convenzione. Al certificato si accompagna una dichiarazione in cui si delinea la legislazione nazionale che attua la Convenzione. Questa può essere oggetto di verifica da parte dello Stato di approdo (ispezione ed eventualmente fermo in caso di dubbi sulla conformità).

#### **D. Recepimento nella legislazione comunitaria**

Il testo della Convenzione affronta un'ampia serie di materie e di politiche che, in base al sistema giuridico comunitario, sono di competenza esclusiva della Comunità (per esempio il coordinamento dei sistemi di sicurezza sociale) o, nel caso della maggior parte delle disposizioni, di responsabilità concorrente della Comunità e degli Stati membri (per esempio le condizioni di lavoro, l'uguaglianza, la non discriminazione, la tutela della salute, l'assistenza medica e altri). Per quanto riguarda le disposizioni della Convenzione relative agli ambiti di competenza esclusiva della Comunità, la decisione del Consiglio autorizza gli Stati membri a ratificarle nell'interesse della Comunità.

#### **E. Opinioni della relatrice per parere**

La relatrice per parere accoglie favorevolmente la firma della Convenzione, che contribuisce a salvaguardare i diritti di base sociali e del lavoro della gente di mare, assieme a uno standard di vita decente, all'avanzamento della carriera marittima e alla qualità elevata della formazione e del perfezionamento professionale. Per le flotte europee in particolare è urgentemente necessario rendere più attraenti le carriere marittime, data l'allarmante carenza di personale registratosi negli ultimi anni (mancano 17 000 lavoratori marittimi comunitari).

Al fine di garantire la sicurezza giuridica necessaria ed evitare interpretazioni incongrue, la relatrice per parere raccomanda che la proposta di decisione del Consiglio originaria della Commissione autorizzi chiaramente gli Stati membri a ratificare le disposizioni della Convenzione che ai sensi del trattato sono di responsabilità della Comunità.

La relatrice per parere accoglie con favore anche la decisione della Commissione di consultare le parti sociali sul migliore modo di integrare la Convenzione a livello europeo. Sottolinea che, data la molteplicità e la varietà delle aree implicate e delle organizzazioni coinvolte (parti sociali e altri organismi, parlamenti nazionali) e il numero elevato di parti contraenti, il processo di ratifica non deve essere circoscritto da scadenze ravvicinate. Al fine di consentire un tempo sufficiente per concludere la procedura di ratifica, la relatrice per parere propone che la scadenza della Commissione sia prorogata, con l'avvio della ratifica da parte degli Stati membri entro e non oltre il 31 dicembre 2010.

## EMENDAMENTI

La commissione per i trasporti e il turismo invita la commissione per l'occupazione e gli affari sociali, competente per il merito, a includere nella sua relazione i seguenti emendamenti:

Testo della Commissione	Emendamenti del Parlamento
<b>Emendamento 1</b> Titolo	
Proposta di decisione del Consiglio che autorizza gli Stati membri a ratificare, nell'interesse della Comunità europea, la Convenzione <b>consolidata</b> sul lavoro marittimo del 2006 dell'Organizzazione internazionale del lavoro	Proposta di decisione del Consiglio che autorizza gli Stati membri a ratificare, nell'interesse della Comunità europea, la Convenzione sul lavoro marittimo del 2006 dell'Organizzazione internazionale del lavoro
<i>Motivazione</i>	
<i>Il titolo della proposta deve essere conforme alla formulazione finale ufficiale del titolo della Convenzione.</i>	
<b>Emendamento 2</b> Considerando 1	
(1) La Convenzione <b>consolidata</b> sul lavoro marittimo del 2006 dell'Organizzazione internazionale del lavoro (in appresso "l'OIL") è stata adottata il 23 febbraio 2006 dalla sessione marittima della Conferenza internazionale del lavoro dell'OIL, riunitasi a Ginevra.	(1) La Convenzione sul lavoro marittimo del 2006 dell'Organizzazione internazionale del lavoro (in appresso "l'OIL") è stata adottata il 23 febbraio 2006 dalla sessione marittima della Conferenza internazionale del lavoro dell'OIL, riunitasi a Ginevra.
<i>Motivazione</i>	
<i>La formulazione del considerando deve essere conforme alla formulazione finale ufficiale del titolo della Convenzione.</i>	
<b>Emendamento 3</b> Articolo 1	
Gli Stati membri sono autorizzati a ratificare	Gli Stati membri sono autorizzati a

la Convenzione *consolidata del 2006 dell'OIL* in materia di lavoro marittimo, adottata il 23 febbraio 2006.

ratificare, *per le parti che rientrano nella competenza comunitaria*, la Convenzione sul lavoro marittimo *del 2006 dell'Organizzazione internazionale del lavoro*, adottata il 23 febbraio 2006.

#### *Motivazione*

*La maggior parte delle disposizioni della Convenzione riguarda le competenze condivise tra la Comunità e gli Stati membri. La Convenzione contiene altresì disposizioni esplicite sugli ambiti di esclusiva competenza comunitaria. Dal punto di vista giuridico, gli Stati membri non sono liberi di ratificare una Convenzione internazionale che riguardi ambiti di esclusiva competenza comunitaria. L'autorizzazione di ratifica riguarda unicamente tali ambiti.*



## PROCEDURA

<b>Titolo</b>	Proposta di decisione del Consiglio che autorizza gli Stati membri a ratificare, nell'interesse della Comunità europea, la Convenzione consolidata sul lavoro marittimo del 2006 dell'Organizzazione internazionale del lavoro
<b>Riferimenti</b>	(COM(2006)0288 – C6-0241/2006 – 2006/0103(CNS))
<b>Commissione competente per il merito</b>	EMPL
<b>Parere espresso da</b> Annuncio in Aula	TRAN 5.9.2006
<b>Cooperazione rafforzata – annuncio in Aula</b>	
<b>Relatore per parere</b> Nomina	Rodi Kratsa-Tsagaropoulou 5.9.2006
<b>Relatore per parere sostituito</b>	
<b>Esame in commissione</b>	23.11.2006 18.12.2006
<b>Approvazione</b>	19.12.2006
<b>Esito della votazione finale</b>	+ : 43 - : 0 0 : 3
<b>Membri titolari presenti al momento della votazione finale</b>	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
<b>Supplenti presenti al momento della votazione finale</b>	Zsolt László Becsey, Johannes Blokland, Nathalie Griesbeck, Zita Gurmai, Anne E. Jensen, Sepp Kusstatscher, Zita Pleštinská, Vladimír Remek
<b>Supplenti (art. 178, par. 2) presenti al momento della votazione finale</b>	
<b>Osservazioni (disponibili in una sola lingua)</b>	...

## PROCEDURA

<b>Titolo</b>	Proposta di decisione del Consiglio che autorizza gli Stati membri a ratificare, nell'interesse della Comunità europea, la Convenzione consolidata sul lavoro marittimo del 2006 dell'Organizzazione internazionale del lavoro
<b>Riferimenti</b>	COM(2006)0288 – C6-0241/2006 – 2006/0103(CNS)
<b>Consultazione del PE</b>	17.7.2006
<b>Commissione competente per il merito</b> Annuncio in Aula	EMPL 5.9.2006
<b>Commissione(i) competente(i) per parere</b> Annuncio in Aula	TRAN 5.9.2006
<b>Relatore(i)</b> Nomina	Mary Lou McDonald 10.7.2006
<b>Esame in commissione</b>	22.11.2006    23.1.2007
<b>Approvazione</b>	24.1.2007
<b>Esito della votazione finale</b>	+:    42 -:    1 0:    0
<b>Membri titolari presenti al momento della votazione finale</b>	Jan Andersson, Alexandru Athanasiu, Roselyne Bachelot-Narquin, Jean-Luc Bennahmias, Herbert Bösch, Iles Braghetto, Philip Bushill-Matthews, Milan Cabrnock, 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 Kulakowski, Jean Lambert, Raymond Langendries, Elizabeth Lynne, Mary Lou McDonald, Thomas Mann, Mario Mantovani, Ana Mato Adrover, Maria Matsouka, Ria Oomen-Ruijten, Csaba Óry, Siiri Oviir, Marie Panayotopoulos-Cassiotou, Pier Antonio Panzeri, Jacek Protasiewicz, José Albino Silva Peneda
<b>Supplenti presenti al momento della votazione finale</b>	Françoise Castex, Pedro Guerreiro, Richard Howitt, Gabriele Stauner, Patrizia Toia, Georgios Toussas, Tadeusz Zwiefka
<b>Deposito</b>	5.2.2007
<b>Osservazioni (disponibili in una sola lingua)</b>	