

EUROPAPARLAMENTET

2004



2009

Plenarhandling

SLUTLIG VERSION
A6-0019/2007

5.2.2007

*

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.....	2
MOTIVERING	2
YTTRANDE FRÅN UTSKOTTET FÖR TRANSPORT OCH TURISM.....	2
ÄRENDETS GÅNG.....	2

FÖRSLAG TILL EUROPAPARLAMENTETS LAGSTIFTNINGSRESOLUTION

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 (A6-0019/2006).
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 Ännu ej offentliggjort i EUT.

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

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

Inledning

Internationella arbetsorganisationens (ILO) 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 skall utgöra grunden för de första allmänt gällande reglerna för arbete till sjöss.

Nu när denna konvention antagits är det viktigt att den snabbt ratificeras och börjar genomföras.

För att öka intresset för sjöfartsyrken, och för att, på lång sikt, bevara den europeiska kompetensen på området är det också viktigt att uppmärksamma gemenskapslagstiftningens sociala normer för sjöfolk.

Kommissionen offentliggjorde i juni 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 lämpligt att kasta en blick på 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 kommer vi att vara mycket nära de 30 länder och 33 procent av tonnage som krävs för att konventionen skall träda i kraft.

Genom konventionen från 2006 regleras arbetsrätten för besättningarna 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, vad gäller 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 för tillämpningen av konventionen. Det handlar om att få flaggstaterna att införa ett bärkraftigt regelverk för tillämpningen som vilar på ett certifieringssystem där hamnstaterna och de stater som tillhandahåller arbetskraften genom lämpliga inspektioner övervakar efterlevnaden.

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 tack vare innovativa mekanismer för att göra texten verkligt effektiv. Genom konventionen införs ett intyg för arbete till sjöss och en förklaring 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 intyg till fartyg som för dess flagg. Till intyget fogas en förklaring som innehåller en resumé av tillämplig nationell lagstiftning i en förhandsbestämd förteckning över områden som berörs i konventionen. Därigenom kan kontrollen av certifieringen som garanterar att konventionen efterlevs genomföras av hamnstaten, 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 klausulen om icke-förmånsbehandling att innebära att fartyg från stater som inte ratificerat konventionen inte får behandlas fördelaktigare än fartyg som för en stats flagg som 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. Trepartskommissionen kan vidareutveckla texten med utgångspunkt i tillämpningen av bestämmelserna.

2. Garantera sysselsättning och sociala normer

Konventionen från 2006 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.

Konventionen från 2006 bör kunna bidra till att stabilisera sjöfartssektorn 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 begränsa de negativa konsekvenserna av globaliseringen, 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 arbetsförhållanden i hela världen.

3. Att stärka sjösäkerheten och sjöfartsyrkenas attraktionskraft

Europeiska kommissionen påpekade i sitt meddelande av den 6 april 2001 att 80 % av olyckorna till sjöss beror på den mänskliga faktorn. Med tanke på den mängd faktorer som kan orsaka olyckor måste det skapas ett sammanhållet ramverk av globala arbetsrättsliga minimiregler, vilket hittills saknats. Så snart konventionen trätt i kraft kommer man att kunna se positiva effekter på sjösäkerheten.

Av en undersökning från BIMCO¹ framgår det att bristen på EU-sjöfolk inom EU:s dåvarande 25 medlemsländer uppgår till 17 000 personer. Detta kräver lämpliga åtgärder av myndigheterna och aktörerna inom denna strategiska bransch, som står för 90 % av världshandelns leveranser och 40 % av handeln inom EU.

Sjöfartsyrkena, bland dem också verksamhet i anslutning till hamnstatskontrollen, måste göras mera attraktiva för att denna trend, som på lång sikt är till skada för hela sjöfartsbranschen, skall kunna motverkas.

Det handlar om att motverka 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.

Insatser har gjorts till förmån för yrkeskvalifikationerna genom att yrkesutbildningar erkänts och STCW-konventionen tagits med i gemenskapslagstiftningen. Det behövs arbete till förmån för sjömansyrkena genom att högtstående yrkesutbildning erkänns och yrkena görs attraktivare med hjälp av goda arbets- och bostadsförhållanden.

¹ BIMCO är världens största rederisammanslutning och representerar omkring 60 procent av världshandelsflottan av torrlast- och tankfartyg.

II. JURIDISKA FRÅGOR

Kommissionen såg vid förhandlingarna till att konventionen var förenlig med gemenskapsrätten, så att det inte förelåg några hinder för att godkänna den, framför allt på den sociala tryggheten område. En skyddsklausul antogs för att bevara EU:s struktur för samordning av de olika sociala trygghetssystemen.

Förbättra gemenskapens arbetsrättsregler

Det torde 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 det måste tas ställning till i anslutning till denna konvention och EU kunde också göra mera för normerna för arbete till sjöss. 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 95/21/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 serie 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.

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.

EU bör försöka få igenom arbetsrättsliga minimiregler och minimilöner på alla fartyg som befar EU:s vatten. Alla ombordanställda på fartyg registrerade i medlemsstaterna bör, oavsett sin nationalitet, åtnjuta förmåner och skydd enligt flaggstatens system för social trygghet. Framför allt bör kommissionen än en gång lägga fram sitt förslag till ett färjedirektiv för EU¹.

Kommissionen bör övervaka och utvärdera om medlemsstaternas nationella lagar och andra författningar garanterar de grundläggande rättigheter och principer som fastställts i artikel III i konventionen, så att medlemsstaterna kan ratificera den.

Kommissionen bör så fort som möjligt efter att konventionen från 2006 ratificerats föreslå en lämplig samordning av systemen för social trygghet.

III. SLUTSATS

Föredraganden anser att konventionen från 2006, om vilken det förhandlats redan i fem år, bör ratificeras så snabbt som möjligt. Med tanke på detta bör man se till att den tidsfrist som ILO önskat, nämligen 2008, följs.

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:s medlemsstater ratificerade konventionen skulle det dessutom innebära ett kraftfullt bidrag till uppnående av de mål som krävs för att konventionen från 2006 kan träda i kraft.

¹ Ändrat förslag till Europaparlamentets och rådets direktiv om bestämmelser för bemanning av fartyg i regelbunden passagerar- och färjetrafik mellan medlemsstater (KOM(2000)0437).

19.12.2006

YTTRANDE FRÅN UTSKOTTET FÖR TRANSPORT OCH TURISM

till utskottet för sysselsättning och sociala frågor

över 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))

Föredragande: Rodi Kratsa-Tsagaropoulou

KORTFATTAD MOTIVERING

Internationella arbetsorganisationen (nedan kallad ILO) antog under sitt 94:e sammanträde inom den internationella arbetskonferensen den 23 februari 2006 konventionen om arbete till sjöss. Denna konvention kommer när den väl trätt i kraft att utgöra den första internationella kodexen om arbete till sjöss.

Konventionen är av stor betydelse. Den konsoliderar och ändrar cirka 65 internationella arbetsnormer inom sjöfarten som godkänts sedan ILO:s grundande 1919 fram till i dag. Syftet är att främja värdiga arbets- och levnadsförhållanden för sjöfolk och rättvisare konkurrensvillkor för företag och fartygsägare. Uppskattningsvis berörs 1,2 miljoner sjömän av konventionen. Samtidigt är detta också ett sätt att råda bot på den låga ratificeringsgraden för många konventioner som gäller arbete till sjöss, något som beror på att flera länder hittills endast har ratificerat en del av de här internationella normerna utgående från sina egna intressen.

Konventionen träder i kraft när den har ratificerats av minst 30 stater som sammanlagt bör företräda 33 procent av den internationella handelsflottans sammanlagda kapacitet.

A. Värdiga arbets- och levnadsförhållanden

Konventionen innehåller en rad allmänna förpliktelser avseende grundläggande rättigheter och principer som skall styra arbete till sjöss (artikel III) och sociala rättigheter (artikel IV) samt konkreta regler och riktlinjer för hur tillämpningen skall gå till. Dessa har sammanförts under fem rubriker:

1. Minimikrav avseende sjömäns arbete (ombord på fartyg)
2. Arbetsförhållanden och sysselsättningsvillkor
3. Uppehälle och levnadsförhållanden
4. Social trygghet
5. Tillämpning och efterlevnad samt ansvarsfördelning i samband med genomförandet av konventionens normer

Med andra ord omfattar bestämmelserna i konventionen bland annat frågor som arbets- och sysselsättningsvillkor, hälsa, utbildning, säkerhet, minimiålderskrav, rekrytering, arbetstider, inkomstskydd, rätt till ledighet, återvändande till hemlandet, uppehälle ombord och social omsorg.

Konventionen gäller arbetsnormer för besättningar på fartyg med en bruttodräktighet om minst 500 ton med internationella rutter (mellan hamnar i flaggstaten och hamnar i utlandet) eller trafik mellan utländska hamnar (uteslutande utanför hamnar i flaggstaten).

B. Förhindrande av illojal konkurrens

På det här sättet säkrar konventionen också en sund konkurrens. Genom en klausul avsedd att sätta stopp för gynnsam behandling (klausul om icke-förmånsbehandling) förhindrar man att fartyg från stater som inte ratificerat konventionen behandlas fördelaktigare än fartyg som är flaggat i en stat som har ratificerat den. På det här sättet erbjuds flottor från stater som ratificerat konventionen ett skydd, sjöfolket garanteras värdiga arbetsförhållanden och man förhindrar social dumpning som är orättvis mot fartygsbesättning och rederier som redan iakttar korrekta arbetsnormer i enlighet med sina nationella lagar. De här bestämmelserna anses också bidra till att förhindra en reducereing av rekryteringen av europeiska sjömän, eftersom en reducereing inverkar negativt på sysselsättningstillfällena i Europa och stora skillnader i fråga om löner och förmåner är ett faktum i jämförelse med de löner och förmåner som gäller för sjömän från andra länder där arbetskostnaderna till sjöss ligger på en mycket låg nivå.

C. Ansvar i samband med genomförandet

Ansvarsfördelningen vid genomförandet av konventionen syftar till att säkra en effektiv och tillförlitlig tillämpning av normerna för arbete till sjöss. Detta förverkligas genom att hamnstaterna och de stater som sjömännen kommer från inrättar ett kontrollsystem som bygger på ett system med regelbundna inspektioner av att konventionens normer följs.

Nytt i sammanhanget är införandet av ett intyg och en förklaring om arbetsförhållandena ombord som bekräftar att arbetsförhållandena ombord är förenliga med konventionens normer. Varje fartyg skall enligt detta system förses med ett intyg, utfärdat av den stat vars flagg det för, om att nationella lagar och föreskrifter i enlighet med bestämmelserna i konventionen iakttas. Intyget åtföljs av en förklaring som innehåller en beskrivning av den nationella lagstiftningen för genomförandet av konventionens normer. Det här systemet kan underställas kontroll i hamnstaten (inspektion och eventuell indragning om skäl att ifrågasätta efterlevnaden föreligger).

D. Införlivande med gemenskapens lagstiftning

Konventionstexten rymmer en mängd frågor och politikområden som i enlighet med gemenskapens regelverk antingen utgör gemenskapens exklusiva behörighet (till exempel samordning av systemen för social trygghet) eller utgör gemensam behörighet för gemenskapen och medlemsstaterna (till exempel arbetsförhållanden, jämlikhet och icke-diskriminering, hälsoskydd, medicinsk vård etc.). Rådets beslut bemyndigar medlemsstaterna att, när det gäller de bestämmelser i konventionen som faller inom gemenskapens exklusiva behörighet, ratificera dessa i gemenskapens intresse.

E. Synpunkter från föredraganden

Föredraganden välkomnar undertecknandet av konventionen som bidrar till att säkra sjöfolkets grundläggande rättigheter när det gäller arbete och sociala frågor, trygga värdiga levnadsförhållanden och främja sjömansyrket och kvalitativt högt stående utbildning och fortbildning. I synnerhet inom den europeiska sjöfarten finns det i dagens läge ett uttryckligt behov av att göra sjömansyrket mer attraktivt eftersom tendensen under de senaste åren varit oroväckande och visar att det råder brist på besättning (det råder brist på 17 000 sjömän i gemenskapen).

För att garantera den nödvändiga rättssäkerheten och för att feltolkning skall kunna undvikas föreslår föredraganden att man i kommissionens ursprungliga förslag gör det fullständigt klart att rådet i förslaget till beslut bemyndigar medlemsstaterna att ratificera de bestämmelser i konventionen där gemenskapen på basis av gemenskapsfördragen äger behörighet.

Föredraganden välkomnar också kommissionens beslut om att höra arbetsmarknadens parter, för att ge dem möjlighet att bidra till att konventionen genomförs på bästa möjliga sätt på europeisk nivå. Samtidigt önskar hon framhålla att ratificeringsprocessen – med tanke på att den berör en uppsjö av multifacetterade frågor och involverar många olika instanser (arbetsmarknadens parter och övriga organ, nationella parlament) och ett stort antal avtalsskrivande parter – inte bör ske inom allt för snäva tidsmarginaler. För att ge den integrerade ratificeringsprocessen den tid som krävs föreslår föredraganden att man, i stället för det som kommissionen föreslår, anslår mera tid för detta och att medlemsstaterna senast den 31 december inleder sin ratificering av konventionen.

ÄNDRINGSFÖRSLAG

Utskottet för transport och turism uppmanar utskottet för sysselsättning och sociala frågor att som ansvarigt utskott infoga följande ändringsförslag i sitt betänkande:

Kommissionens förslag	Parlamentets ändringar
Ändringsförslag 1 Titeln	
Förslag till rådets beslut om bemyndigande	Förslag till rådets beslut om bemyndigande
PE 378.766v03-00	14/17 RR\651464SV.doc

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

för medlemsstaterna att i
Europeiska gemenskapens intresse ratificera
ILO-konventionen om arbete till sjöss **från
2006**

Motivering

Förslagets titel måste överensstämma med konventionens slutgiltiga officiella titel.

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

Förslagets titel måste överensstämma med konventionens slutgiltiga officiella titel.

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, **till
de delar som omfattas av gemenskapens
behörighet**, ratificera 2006 års
ILO-konvention om arbete till sjöss, som
antogs den 23 februari 2006.

Motivering

*De flesta av konventionens bestämmelser gäller gemenskapens och medlemsstaternas
gemensamma behörigheter. Konventionen innehåller också specifika bestämmelser på
områden som utgör gemenskapens exklusiva behörighet. I rättslig mening har inte
medlemsstaterna möjlighet att ratificera en internationell konvention som avser områden som
enbart faller under gemenskapens behörighet. Ratificeringsbemyndigandet gäller endast
dessa områden.*

ÄRENDETS GÅNG

Titel	Förslag till rådets beslut om bemyndigande för medlemsstaterna att i Europeiska gemenskapens intresse ratificera 2006 års konsoliderade ILO-konvention om arbete till sjöss
Referensnummer	KOM(2006)0288 – C6-0241/2006 – 2006/0103(CNS)
Ansvarigt utskott	EMPL
Yttrande Tillkännagivande i kammaren	TRAN 5.9.2006
Förstärkt samarbete – tillkännagivande i kammaren	
Föredragande av yttrande Utnämning	Rodi Kratsa-Tsagaropoulou 5.9.2006
Tidigare föredragande av yttrande	
Behandling i utskott	23.11.2006 18.12.2006
Antagande	19.12.2006
Slutomröstning: resultat	+: 43 -: 0 0: 3
Slutomröstning: närvarande ledamöter	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
Slutomröstning: närvarande suppleanter	Zsolt László Becsey, Johannes Blokland, Nathalie Griesbeck, Zita Gurmai, Anne E. Jensen, Sepp Kusstatscher, Zita Pleštinská, Vladimír Remek
Slutomröstning: närvarande suppleanter (art. 178.2)	
Anmärkningar (tillgängliga på ett enda språk)	

ÄRENDETS GÅNG

Titel	Förslag till rådets beslut om bemyndigande för medlemsstaterna att i Europeiska gemenskapens intresse ratificera 2006 års konsoliderade ILO-konvention om arbete till sjöss
Referensnummer	KOM(2006)0288 – C6-0241/2006 – 2006/0103(CNS)
Begäran om samråd med parlamentet	17.7.2006
Ansvarigt utskott Tillkännagivande i kammaren	EMPL 5.9.2006
Rådgivande utskott Tillkännagivande i kammaren	TRAN 5.9.2006
Föredragande Utnämning	Mary Lou McDonald 10.7.2006
Behandling i utskott	22.11.2006 23.1.2007
Antagande	24.1.2007
Slutomröstning: resultat	+ : 42 - : 1 0 : 0
Slutomröstning: närvarande ledamöter	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 Óry, Siiri Oviir, Marie Panayotopoulos-Cassiotou, Pier Antonio Panzeri, Jacek Protasiewicz, José Albino Silva Peneda
Slutomröstning: närvarande suppleanter	Françoise Castex, Pedro Guerreiro, Richard Howitt, Gabriele Stauner, Patrizia Toia, Georgios Toussas, Tadeusz Zwiefka
Ingivande	5.2.2007
Anmärkningar (tillgängliga på ett enda språk)	...