



COMMISSIONE
EUROPEA

Bruxelles, 13.3.2014
COM(2014) 161 final

2014/0088 (NLE)

Proposta di

DECISIONE DEL CONSIGLIO

relativa alla posizione da adottare a nome dell'Unione europea in occasione della 103^a sessione della Conferenza internazionale del lavoro per quanto riguarda le modifiche del codice della Convenzione sul lavoro marittimo

RELAZIONE

1. CONTESTO DELLA PROPOSTA

La presente proposta mira a definire la posizione dell'Unione riguardo alle modifiche del codice della Convenzione sul lavoro marittimo del 2006 relative alla responsabilità degli armatori per quanto concerne a) le richieste di indennizzo in caso di decesso e lesioni personali e b) l'abbandono dei marittimi.

Modifiche del codice della Convenzione sul lavoro marittimo del 2006 (CLM, 2006) dell'Organizzazione internazionale del lavoro (OIL), in prosieguo "la Convenzione sul lavoro marittimo", "la Convenzione" o "la CLM" sono all'ordine del giorno della prima riunione del "Comitato tripartito speciale", in prosieguo "il Comitato".

La CLM stabilisce le condizioni minime di lavoro e di vita per tutti i marittimi che lavorano a bordo di navi battenti bandiera di uno dei paesi ratificanti¹. Le modifiche che devono essere prese in considerazione dal Comitato riguardano il codice della CLM, che definisce le modalità di attuazione degli articoli e delle regole della CLM e che contiene le norme e le linee guida in materia².

1.1. **Esame ed eventuale adozione di modifiche del codice della Convenzione sul lavoro marittimo in occasione della prima riunione del "Comitato tripartito speciale" (7-11 aprile 2014)**

Al Comitato è affidato l'esame delle proposte di modifica del codice della CLM a norma dell'articolo XV della CLM. Il consiglio di amministrazione dell'OIL ha istituito il Comitato nell'ambito della sua 318^a sessione, tenutasi nel giugno 2013. In occasione della sua 319^a sessione, tenutasi nell'ottobre 2013, esso ha inoltre deciso di convocare la prima riunione del Comitato a Ginevra dal 7 all'11 aprile 2014 e ne ha adottato l'ordine del giorno, che comprende l'esame delle proposte di modifica del codice della Convenzione sul lavoro marittimo del 2006 (CLM, 2006).

Il gruppo di lavoro *ad hoc* congiunto OIL/OMI³ di esperti sulla responsabilità e l'indennizzo riunitosi nel 2009⁴ a seguito di una risoluzione adottata in occasione della 94^a sessione (marittima) della Conferenza internazionale del lavoro, nell'ambito della quale era stata adottata la CLM, aveva individuato due aspetti passibili di future modifiche del codice⁵: la responsabilità degli armatori per quanto concerne

¹ <http://www.ilo.org/global/standards/maritime-labour-convention/lang-en/index.htm>.

² La CLM si articola in tre parti principali: per primi si trovano gli articoli che definiscono i principi e gli obblighi generali. Tali articoli sono seguiti dalle regole e dal codice, che riguardano i settori delle condizioni di vita e di lavoro dei marittimi coperti dalla Convenzione, nonché le ispezioni e il rispetto della conformità. Le regole, che sono redatte in termini assai generali, sono integrate dal codice, che è più dettagliato. Il codice si compone di due parti: la parte A, contenente le norme, e la parte B, che contiene le linee guida. I paesi che ratificano la CLM devono adottare leggi nazionali o prendere altre misure che garantiscano che i principi e i diritti stabiliti dalle regole siano attuati secondo le modalità descritte dalle norme della parte A del codice (o secondo modalità di fatto equivalenti). Nel decidere i dettagli delle loro leggi o delle loro altre misure di attuazione, i paesi ratificanti devono tenere in debita considerazione le linee guida enunciate nella parte B del codice.

³ Organizzazione marittima internazionale.

⁴ OIL-OMI-WGPS/9/2009/10, *Relazione finale*, gruppo di lavoro *ad hoc* congiunto OMI/OIL sulla responsabilità e l'indennizzo per richieste relative a casi di decesso, lesioni personali e abbandono di marittimi, nona sessione.

⁵ Risoluzione riguardante il gruppo di lavoro *ad hoc* congiunto OMI/OIL sulla responsabilità e l'indennizzo per richieste relative a casi di decesso, lesioni personali e abbandono di marittimi, Conferenza internazionale del lavoro, verbali provvisori n. 3-1 (Rev.), 94^a sessione (marittima),

l'indennizzo per richieste relative a casi di decesso e lesioni personali, da una parte, e a casi di abbandono dei marittimi, dall'altra. Questi due aspetti sono stati inoltre valutati dal comitato preparatorio istituito nel 2010 dal consiglio di amministrazione dell'OIL come questioni urgenti da esaminare in occasione della prima riunione del comitato.

Al riguardo, due serie di proposte di modifica al codice della CLM sono state presentate congiuntamente al Comitato dal gruppo degli armatori e dal gruppo dei marittimi nell'ottobre 2013, in conformità all'articolo XV, paragrafo 2, della CLM⁶.

Nel quadro della procedura semplificata di modifica del codice della CLM di cui all'articolo XV, paragrafo 3, della CLM, il direttore generale dell'OIL ha trasmesso le proposte di modifica a tutti gli Stati membri dell'OIL, invitandoli a trasmettere le loro osservazioni e i loro suggerimenti nell'ottobre 2013⁷. Le proposte di modifica sono state rese disponibili all'Unione europea nel dicembre 2013⁸.

Il Comitato esaminerà queste due serie di proposte di modifica nella sua riunione dell'aprile 2014. Perché il Comitato adotti tali modifiche sarà necessario che alla riunione sia rappresentata la metà dei membri che hanno ratificato la CLM e che le modifiche siano approvate da una maggioranza di due terzi dei membri del Comitato, comprendente la metà dei voti dei membri governativi, degli armatori e dei marittimi.

1.2. Eventuale approvazione di modifiche del codice della Convenzione sul lavoro marittimo in occasione della 103^a sessione della Conferenza internazionale del lavoro (dal 28 maggio al 12 giugno 2014) ed entrata in vigore

Una volta adottate dal Comitato, le modifiche del codice della CLM devono essere approvate dalla Conferenza internazionale del lavoro con due terzi dei voti espressi dai delegati presenti, dopodiché vengono presentate per la valutazione ai membri dell'OIL che hanno ratificato la CLM. Dovrebbe essere incaricata di questo compito la 103^a sessione della Conferenza internazionale del lavoro, che si terrà dal 28 maggio al 12 giugno 2014.

Le modifiche approvate con questa procedura entrano in vigore entro un periodo che è generalmente di due anni, a meno che una percentuale rilevante dei membri ratificanti⁹ non esprima formalmente il suo disaccordo rispetto alle modifiche.

1.3. Contenuto delle proposte di modifica del codice della Convenzione sul lavoro marittimo che saranno esaminate nelle riunioni del 2014 dell'Organizzazione internazionale del lavoro

Le due serie di proposte di modifica del codice della CLM che saranno oggetto di riunioni dell'OIL nel 2014 riguardano le norme (parte A) e le linee guida (parte B) del codice della CLM relative alla regola 2.5 sul rimpatrio, che figura al titolo 2 sulle

Ginevra, 2006, pagg. 3-1/16. Si veda: http://www.ilo.org/global/standards/maritime-labour-convention/WCMS_088130/lang--en/index.htm.

⁶ http://www.ilo.org/wcmsp5/groups/public/---ed_norm/---normes/documents/genericdocument/wcms_229695.pdf, si veda l'allegato della proposta di decisione.

⁷ http://www.ilo.org/wcmsp5/groups/public/---ed_norm/---normes/documents/genericdocument/wcms_229694.pdf.

⁸ L'invito a partecipare alla riunione del Comitato conteneva un rinvio alla pagina web http://www.ilo.org/global/standards/maritime-labour-convention/WCMS_228789/lang--en/index.htm, che è stata aggiornata nel novembre 2013.

⁹ Il 40% dei membri che hanno ratificato la CLM e che rappresentano il 40% della stazza lorda delle navi dei membri che hanno ratificato la CLM.

condizioni di impiego, e alla regola 4.2 sulla responsabilità dell'armatore, di cui al titolo 4, sulla tutela della salute, l'assistenza sanitaria, il benessere e la protezione sociale¹⁰.

La proposta relativa alla regola 2.5 sul rimpatrio (cfr. allegato) riguarda l'abbandono dei marittimi. Si ha abbandono quando l'armatore non sostiene il costo del rimpatrio del marittimo, lo ha lasciato senza l'assistenza e i mezzi di sostentamento necessari o ha altrimenti estinto in modo unilaterale il rapporto con il marittimo, per esempio non corrispondendogli i salari previsti dal contratto per un periodo di almeno due mesi. Le modifiche proposte fissano prescrizioni per un sistema di garanzia finanziaria rapido ed efficace che assista i marittimi impiegati o ingaggiati o che lavorano a qualsiasi titolo a bordo di una nave battente bandiera di uno Stato membro in caso di abbandono. Tale sistema deve permettere di garantire i salari e gli altri emolumenti in sospeso per un periodo fino a quattro mesi, il costo del rimpatrio, i mezzi di sostentamento necessari, fra cui cibo, vestiario, alloggio, le cure mediche necessarie e altri costi ragionevoli o oneri derivanti dall'abbandono. In base alla proposta, ogni membro deve inoltre disporre che le navi battenti la sua bandiera forniscano prove documentali di garanzia finanziaria rilasciate dal fornitore del servizio di garanzia finanziaria. Le linee guida proposte prevedono un'assistenza immediata qualora il controllo della validità di determinati aspetti della richiesta del marittimo richieda tempo e stabiliscono criteri dettagliati per quanto riguarda le prove relative alla garanzia finanziaria.

La proposta relativa alla norma 4.2, "Responsabilità dell'armatore" (cfr. allegato), riguarda l'indennizzo in caso di decesso o disabilità a lungo termine derivante da infortunio sul lavoro, malattia o rischio professionale. Essa fissa le prescrizioni minime per il sistema di garanzia finanziaria che fornisce tale indennizzo per quanto riguarda le rivendicazioni contrattuali, vale a dire ogni rivendicazione connessa a malattia, infortunio o decesso che si presenti mentre il marittimo è in servizio nel quadro di un contratto di lavoro di marittimo o che derivi dal suo impiego nel quadro di un tale contratto. Devono essere messe in atto misure efficaci per ricevere, gestire e risolvere con imparzialità le rivendicazioni contrattuali relative all'indennizzo mediante procedure rapide ed eque. Non devono verificarsi ritardi nei pagamenti né deve essere esercitata alcuna pressione ad accettare pagamenti per un importo inferiore a quello stabilito per contratto; nei casi in cui sia difficile valutare l'entità dell'indennizzo definitivo, devono effettuarsi pagamenti intermedi. Sono fatti salvi, inoltre, gli altri diritti legali; le prestazioni vanno tuttavia dedotte dalle altre indennità derivanti dai danni. In base alla proposta, ogni membro deve inoltre disporre che le navi battenti la sua bandiera forniscano prove documentali di garanzia finanziaria o che l'armatore informi lo Stato membro in questione e i marittimi qualora la garanzia fosse annullata. Le linee guida proposte stabiliscono criteri dettagliati per quanto riguarda le prove relative alla garanzia finanziaria e contengono moduli di ricevuta e di liberatoria per il pagamento di somme a seguito delle rivendicazioni contrattuali.

1.4. Diritto dell'Unione applicabile alle modifiche del codice della Convenzione sul lavoro marittimo che saranno esaminate nelle riunioni del 2014 dell'Organizzazione internazionale del lavoro

Le proposte di modifica del codice della CLM rientrano in larga misura nelle competenze attribuite all'Unione dai trattati. Numerosi aspetti di tali modifiche

¹⁰ http://www.ilo.org/wcmsp5/groups/public/---ed_norm/---normes/documents/genericdocument/wcms_229695.pdf.

riguardano inoltre settori del diritto dell'Unione in cui il livello di regolamentazione a livello dell'UE ha già raggiunto uno stadio avanzato. Per giunta, la decisione n. 2007/431/CE del Consiglio, del 7 giugno 2007, ha autorizzato gli Stati membri a ratificare la CLM nell'interesse dell'Unione.

Le modifiche proposte per la CLM si incentrano su questioni trattate nella direttiva 2009/13/CE del Consiglio recante attuazione dell'accordo concluso dall'Associazione armatori della Comunità europea (ECSA) e dalla Federazione europea dei lavoratori dei trasporti (ETF) sulla Convenzione sul lavoro marittimo del 2006 e modifica della direttiva 1999/63/CE. La direttiva integra talune disposizioni pertinenti della CLM nel diritto dell'Unione fissando le condizioni minime nei settori pertinenti in base ad un accordo tra le parti sociali europee del settore, in applicazione delle disposizioni del trattato in materia di politica sociale¹¹.

Sebbene la direttiva 2009/13/CE non tratti esplicitamente di "abbandono" dei marittimi, tale evento è coperto dalla sua norma A 2.5, in base alla quale "ogni Stato membro garantisce che i marittimi a bordo di navi battenti la sua bandiera abbiano il diritto al rimpatrio (...) quando i marittimi non sono più in grado di eseguire le proprie funzioni di cui al contratto di lavoro o nelle circostanze specifiche non ci si può aspettare che le eseguano". Analogamente, per quanto concerne la responsabilità degli armatori, la norma A 4.2 stabilisce che "ogni Stato membro adotta disposizioni legislative e regolamentari che impongano agli armatori delle navi battenti la sua bandiera la responsabilità della tutela della salute e dell'assistenza sanitaria di tutti i marittimi che lavorano a bordo delle navi conformemente alle seguenti norme minime: (...) l'armatore fornisce una garanzia finanziaria a copertura dell'indennizzo in caso di decesso o disabilità a lungo termine del marittimo dovuto a infortunio sul lavoro, malattia o rischio professionale conformemente alla legislazione nazionale, al contratto di lavoro del marittimo o al contratto collettivo". In entrambi i casi, le modifiche della CLM introdurrebbero prescrizioni specifiche per i sistemi di garanzia finanziaria e per la produzione di prove documentali in questi ambiti.

Si noti altresì che le disposizioni finali dell'accordo concluso dall'Associazione armatori della Comunità europea (ECSA) e dalla Federazione europea dei lavoratori dei trasporti (ETF) sulla Convenzione sul lavoro marittimo, attuate dalla direttiva 2009/13/CE, prevedono che, a seguito di modifiche delle disposizioni della CLM e se richiesto da una delle parti dell'accordo, occorra effettuare un riesame dell'applicazione dell'accordo.

L'applicazione delle modifiche proposte per la CLM riguarda il settore dei trasporti¹², in particolare: la direttiva 2009/16/CE relativa al controllo da parte dello Stato di approdo, come modificata dalla direttiva 2013/38/UE, del 12 agosto 2013, al fine di includere la CLM nel novero delle convenzioni quali SOLAS¹³, MARPOL¹⁴ e STCW¹⁵, e la direttiva 2013/54/UE, del 20 novembre 2013, relativa alle responsabilità dello Stato di bandiera, che applica l'allegato della direttiva 2009/13/CE. La direttiva 2009/16/CE si applica a tutte le navi che fanno scalo nei porti dell'UE, indipendentemente dalla nazionalità dei marittimi, mentre la direttiva 2013/54/UE mira a garantire che gli Stati membri dell'UE adempiano i loro obblighi

¹¹ Articoli 153 e 155 del TFUE.

¹² Articolo 100 del TFUE.

¹³ Convenzione internazionale per la salvaguardia della vita umana in mare.

¹⁴ Convenzione internazionale per la prevenzione dell'inquinamento causato da navi.

¹⁵ Convenzione internazionale sulle norme relative alla formazione della gente di mare, al rilascio dei brevetti e alla guardia.

in quanto Stati di bandiera a norma della direttiva 2009/13/CE e del suo allegato e si applica a tutti i marittimi a bordo di navi battenti bandiera di uno Stato dell'UE. La presentazione di prove documentali prevista dalle proposte di modifica è coperta in particolare dalla direttiva 2009/16/CE, nella versione aggiornata.

Le modifiche proposte riguardano inoltre aspetti inerenti il settore della politica sociale¹⁶, nel cui ambito sono fissati requisiti minimi in particolare in tema di sicurezza e salute sul lavoro dalla direttiva 89/391/CEE concernente l'attuazione di misure volte a promuovere il miglioramento della sicurezza e della salute dei lavoratori durante il lavoro.

Le modifiche previste riguardano inoltre il tema del coordinamento dei sistemi di sicurezza sociale affrontato dal regolamento (CE) n. 883/2004 e dal regolamento di esecuzione (CE) n. 987/2009 per quanto concerne i cittadini dell'Unione e dal regolamento (UE) n. 1231/2010¹⁷ per quanto riguarda i cittadini di paesi terzi legalmente residenti nell'UE, i loro familiari e i loro superstiti nelle situazioni transfrontaliere. Questi regolamenti sono stati adottati nei settori della libera circolazione dei lavoratori e dell'immigrazione¹⁸.

Le modifiche proposte possono riguardare la legislazione dell'UE nei settori della cooperazione giudiziaria in materia civile, in particolare il regolamento (UE) n. 1215/2012 concernente la competenza giurisdizionale, il riconoscimento e l'esecuzione delle decisioni in materia civile e commerciale¹⁹.

2. CONSULTAZIONE DELLE PARTI INTERESSATE E VALUTAZIONI D'IMPATTO

Non pertinente.

3. ELEMENTI GIURIDICI DELLA PROPOSTA

Alla 103^a sessione della Conferenza internazionale del lavoro sarà probabilmente affidato il compito di approvare le suddette proposte di modifica del codice della Convenzione sul lavoro marittimo. A norma dell'articolo XV della CLM, per tutte le parti che non esprimono formalmente il loro dissenso entro un periodo di due anni²⁰, le modifiche entrano in vigore sei mesi dopo la fine del suddetto periodo di due anni, a meno che oltre il 40% delle parti che rappresentano non meno del 40% della stazza lorda delle parti abbia espresso il suo disaccordo rispetto alle modifiche approvate nell'ambito della Conferenza internazionale del lavoro.

Di conseguenza le modifiche previste del codice della Convenzione sul lavoro marittimo costituiranno un atto di un organismo istituito da un accordo internazionale che produrrà effetti giuridici.

Solo gli Stati sono membri dell'OIL e possono esprimere il loro voto in merito all'approvazione delle modifiche del codice della CLM nell'ambito della Conferenza internazionale del lavoro, alla quale l'Unione è invitata in veste di osservatore.

¹⁶ Articoli 153 e 155 del TFUE.

¹⁷ Oppure dal regolamento (CE) n. 859/2003 nel caso della Danimarca o del Regno Unito.

¹⁸ Articolo 48 e articolo 79, paragrafo 2, lettera b), del TFUE.

¹⁹ Articolo 67, paragrafo 4, e articolo 81, paragrafo 2, lettere a), c) ed e), del TFUE.

²⁰ O un altro periodo stabilito dalla conferenza, dopo che il direttore generale dell'OIL ha notificato le modifiche ai membri che hanno ratificato la convenzione.

Pertanto, in conformità all'articolo 218, paragrafo 9, del TFUE, è necessario che il Consiglio adotti una decisione che stabilisca la posizione da prendere a nome dell'Unione, autorizzando nel contempo gli Stati membri ad agire congiuntamente nell'interesse dell'Unione.

Si propone di sostenere l'approvazione delle modifiche previste del codice della CLM.

In effetti, allo stato attuale, sulla base della proposta congiunta presentata dal gruppo degli armatori e dal gruppo dei marittimi al Comitato, sembra non esservi contraddizione tra i principi generali seguiti dalle modifiche proposte e il diritto dell'Unione né incompatibilità tra le modifiche proposte e l'acquis dell'Unione. In particolare, non risulta incoerenza di approccio tra le modifiche proposte del codice della CLM e i requisiti minimi stabiliti dall'acquis dell'Unione nel settore sociale. Ciò significa che le misure dell'Unione possono essere più rigorose delle norme dell'OIL e viceversa²¹, visto che dall'articolo 19, paragrafo 8, della costituzione dell'OIL, consegue che le convenzioni dell'OIL, come la CLM, contengono norme minime. Né vi è contraddizione tra le modifiche proposte del codice della CLM e l'acquis dell'Unione riguardo al coordinamento dei sistemi di sicurezza sociale o ai regolamenti dell'acquis dell'Unione nel settore dei trasporti.

Considerando le passate esperienze, si può prevedere che non vi saranno cambiamenti sostanziali del testo delle modifiche previste del codice della CLM tra il progetto concordato dal gruppo degli armatori e dal gruppo dei marittimi e la versione approvata dalla Conferenza internazionale del lavoro. Tuttavia, al fine di consentire agli Stati membri di agire congiuntamente nell'ambito degli organismi dell'OIL nell'interesse dell'Unione in modo efficace ed efficiente, è necessario prevedere che gli Stati membri possano accettare un testo di modifiche del codice con cambiamenti non essenziali rispetto al testo convenuto tra il gruppo degli armatori e quello dei marittimi.

²¹ Parere 2/91 della Corte di giustizia, punto 18.

Proposta di

DECISIONE DEL CONSIGLIO

relativa alla posizione da adottare a nome dell'Unione europea in occasione della 103^a sessione della Conferenza internazionale del lavoro per quanto riguarda le modifiche del codice della Convenzione sul lavoro marittimo

IL CONSIGLIO DELL'UNIONE EUROPEA,

visto il trattato sul funzionamento dell'Unione europea, in particolare l'articolo 153 e l'articolo 218, paragrafo 9,

vista la proposta della Commissione europea,

considerando quanto segue:

- (1) La Convenzione sul lavoro marittimo del 2006 dell'Organizzazione internazionale del lavoro (OIL), in prosieguo "la Convenzione", fissa condizioni minime di lavoro e di vita per tutti i marittimi che lavorano a bordo di navi battenti bandiera di uno dei paesi ratificanti.
- (2) Le proposte di modifica del codice della Convenzione saranno valutate, ed eventualmente approvate, in occasione della prima riunione del "Comitato tripartito speciale" istituito a norma della Convenzione, in prosieguo "il Comitato", che si terrà dal 7 all'11 aprile 2014. Le modifiche adottate devono essere presentate per l'approvazione alla 103^a sessione della Conferenza internazionale del lavoro, che si terrà dal 28 maggio al 12 giugno 2014.
- (3) Le proposte di modifica riguardano la responsabilità degli armatori in relazione alle richieste di indennizzo in caso di decesso, lesioni personali e abbandono dei marittimi. Tali proposte sono state presentate congiuntamente al Comitato dal gruppo degli armatori e da quello dei marittimi nell'ottobre 2013, in conformità all'articolo XV, paragrafo 2, della Convenzione (in prosieguo "progetti di modifica").
- (4) Le norme della Convenzione e i progetti di modifica rientrano in larga misura nelle competenze attribuite all'Unione dai trattati. I progetti di modifica influiranno inoltre sull'acquis esistente nei settori della politica sociale¹, dei trasporti e del coordinamento dei sistemi di sicurezza sociale². In particolare, la maggior parte delle disposizioni della Convenzione sono oggetto della direttiva 2009/13/CE del Consiglio recante attuazione dell'accordo concluso dall'Associazione armatori della Comunità europea (ECSA) e dalla Federazione europea dei lavoratori dei trasporti (ETF) sulla Convenzione sul lavoro marittimo del 2006 e modifica della direttiva 1999/63/CE. L'attuazione della Convenzione nell'Unione è garantita anche dalla direttiva 2009/16/CE, del 23 aprile 2009, relativa al controllo da parte dello Stato di approdo,

¹ Compresa la direttiva 89/391/CEE relativa alla salute e alla sicurezza.

² Compresi il regolamento (CE) n. 883/2004 e il regolamento di esecuzione (CE) n. 987/2009 per quanto concerne i cittadini dell'Unione, il regolamento (UE) n. 1231/2010 o il regolamento (CE) n. 859/2003 per quanto riguarda i cittadini di paesi terzi legalmente residenti nell'UE, i loro familiari e i loro superstiti nelle situazioni transfrontaliere.

come modificata dalla direttiva 2013/38/UE, del 12 agosto 2013, e dalla direttiva 2013/54/UE, del 20 novembre 2013, relativa alle responsabilità dello Stato di bandiera, che applica l'allegato della direttiva 2009/13/CE, del 16 febbraio 2009.

- (5) A norma dell'articolo XV della Convenzione, per tutte le parti che non esprimono formalmente il loro dissenso entro un periodo che è generalmente di due anni, le modifiche del codice approvate dalla Conferenza internazionale del lavoro entreranno in vigore sei mesi dopo la fine del suddetto periodo di due anni, a meno che oltre il 40% delle parti che rappresentano non meno del 40% della stazza lorda delle parti abbia espresso il suo disaccordo rispetto a tali modifiche. Di conseguenza le modifiche previste del codice della Convenzione sul lavoro marittimo costituiranno un atto di un organismo istituito da un accordo internazionale che produrrà effetti giuridici.
- (6) Pertanto, in conformità all'articolo 218, paragrafo 9, del TFUE, è necessario che il Consiglio adotti una decisione che stabilisca la posizione da prendere a nome dell'Unione, autorizzando nel contempo gli Stati membri ad agire congiuntamente nell'interesse dell'Unione, la quale non è membro dell'OIL³.
- (7) Dato che, in questa fase, i progetti di modifica non hanno ancora ricevuto l'approvazione di tutte le parti in causa e che possono subire variazioni prima della loro approvazione da parte della Conferenza internazionale del lavoro, è necessario prevedere che gli Stati membri, agendo congiuntamente nell'interesse dell'Unione, possano accettare un testo di modifiche del codice con cambiamenti non essenziali rispetto al testo convenuto tra il gruppo degli armatori e quello dei marittimi.

HA ADOTTATO LA PRESENTE DECISIONE:

Articolo 1

1. La posizione che l'Unione assumerà in occasione della 103^a sessione della Conferenza internazionale del lavoro consiste nel sostenere l'approvazione delle modifiche previste del codice della Convenzione, così come presentate congiuntamente dal gruppo degli armatori e dal gruppo dei marittimi al Comitato ("progetti di modifica"). Il testo dei progetti di modifica è allegato alla presente decisione.
2. La posizione dell'Unione esposta al paragrafo 1 viene assunta dagli Stati membri, che agiscono congiuntamente nell'interesse dell'Unione, in sede di approvazione delle modifiche del codice della Convenzione in occasione della 103^a sessione della Conferenza internazionale del lavoro.
3. Gli Stati membri, che agiscono congiuntamente nell'interesse dell'Unione, possono accettare cambiamenti non sostanziali rispetto a tale posizione in seno agli organismi dell'OIL senza che nel merito sia necessaria un'ulteriore decisione del Consiglio.

Articolo 2

Gli Stati membri sono destinatari della presente decisione.

³ Parere 2/91 della Corte di giustizia del 19 marzo 1993, Raccolta 1993, pag. I-01061, punto 26.

Fatto a Bruxelles, il

*Per il Consiglio
Il Presidente*