

**Euroopa Majandus- ja Sotsiaalkomitee arvamus teemal „Ettepanek: Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiiv, milles käsitletakse merelaevade töötajaid ning millega muudetakse direktiive 2008/94/EÜ, 2009/38/EÜ, 2002/14/EÜ, 98/59/EÜ ja 2001/23/EÜ”**

(COM(2013) 798 final – 2013/0390 (COD))

(2014/C 226/06)

Raportöör: **Christos Polyzogopoulos**

19. novembril 2013 otsustas Euroopa Komisjon, 29. novembril nõukogu ja 21. novembril Euroopa Parlament konsulteerida kooskõlas Euroopa Liidu toimimise lepingu artikli 153 lõikega 2 ja artikliga 304 Euroopa Majandus- ja Sotsiaalkomiteega järgmises küsimuses:

„Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiiv, milles käsitletakse merelaevade töötajaid ning millega muudetakse direktiive 2008/94/EÜ, 2009/38/EÜ, 2002/14/EÜ, 98/59/EÜ ja 2001/23/EÜ”

COM(2013) 798 final – 2013/0390 COD.

Asjaomase töö ettevalmistamise eest vastutav transpordi, energeetika, infrastruktuuri ja infoühiskonna sektsioon võttis arvamuse vastu 10. märtsil 2014.

Euroopa Majandus- ja Sotsiaalkomitee võttis täiskogu 497. istungjärgul 25.–26. märtsil 2014 (25. märtsi istungil) vastu järgmise arvamuse. Poolt hääletas 136, erapooletuks jäi 4.

## 1. Järeldused ja soovitused

1.1 Euroopa Majandus- ja Sotsiaalkomitee tervitab direktiivi, mille eesmärk on parandada ELi põhiõiguste hartaga kehtestatud õiguste kaitse taset ja tagada võrdsed konkurentsitingimused ELi tasandil.

1.2 Komitee tervitab ettepanekut käsitleda väljajätmise küsimust, mis võib piirata merelaevade töötajate võimalusi kasutada samu õigusi, mis kehtivad maismaal töötavale personalile vastavalt ELi tööõigusele.

1.3 Komitee leiab, et ettepanek on asjakohane, et meelitada ELi noori merendus- ja kalandussektorisse ning tagada merendusega seonduvate elukutsete jätkusuutlikkus, tõstes asjaomaste sektorite atraktiivsust ja seades nad töötingimuste osas maismaal olevate töökohtadega samale tasemele.

1.4 Komitee märgib, et selle olulise sektori iseärasusi ja vajadusi on komisjoni paindlikus lähenemisviisis arvesse võetud, kuna selles analüüsitakse nelja strateegilist võimalust, hinnates iga võimaluse puhul eraldi seda, kas kõnealuse sektori eripära õigustab objektiivselt seisukohast selle sektori erinevat kohtlemist, vältides olukorda, kus kõigi probleemide puhul kasutatakse samu lahendusi.

1.5 Komitee on seisukohal, et direktiivi ettepanek võib anda panuse merendus- ja kalandussektori tööhõive edendamisse ja elu- ja töötingimuste, sotsiaalkaitse ja -dialogi parandamisse, st Euroopa Liidu toimimise lepingu artiklis 151 sätestatud üldeesmärkidesse.

1.6 Komitee meenutab, et ettevalmistava uuringu põhjal, mille koostas merendusvaldkonna tööhõive ja konkurentsivõime töörühm, võib erinevus OECD riikide pakkumise ja nõudluse vahel veelgi suureneda, ulatudes 70 000 ohvitseri ja 221 000 madruseni <sup>(1)</sup>. Et hoida olukorda 2010. aasta tasemel, peaks Euroopa ohvitseride arv globaalses tööhõives lähema kümne aasta jooksul suurenema 10 % võrra Lääne- Euroopas ja 20 % võrra Ida-Euroopas asuvates liikmesriikides <sup>(2)</sup>.

<sup>(1)</sup> Sulpice, Guy, 2011, „Study on EU Seafarers Employment: Final Report.” „Uuring merendussektori töötajate tööhõive kohta Euroopa Liidus. Lõpparuanne”, Euroopa Komisjoni liikuvuse ja transpordi peadirektoraat, direktoraat C, meretransport(MOVE/C1/2010/148/SI2.588190), lk 34.

<sup>(2)</sup> Sama, lk 35.

1.7 Samuti leiab komitee, et direktiivi ettepanekuga on võimalik toetada võrdsete konkurentsitingimuste loomist Euroopa turul, üritades parandada olukorda, kus teatud ettevõtted on vabastatud näiteks teavitamise ja nõustamise kohustustest, mis kehtivad teistes liikmesriikides asutatud konkureerivatele ettevõtetele. Komitee juhib tähelepanu vajadusele tagada võrdsed konkurentsitingimused nii ELis kui ka väljaspool, arvestades merendusega seonduvate tegevuste ja konkurentsi rahvusvahelist iseloomu ning seda, kui oluline on tõhusalt ennetada sotsiaalset dumpingut ja kõlvatut konkurentsi. Paljud maismaa tegevusvaldkonnad sõltuvad rahvusvahelisest konkurentsist ning selle olemasolu ka merendussektoris ei ole põhjus merelaevade töötajate väljajätmiseks olulistest töö- ja sotsiaalõiguste eeskirjadest.

1.8 Komitee rõhutab siiski, et direktiivi ettepanek iseenesest ei saa suurendada merendusega seonduvate tegevuste atraktiivsust, vaid seda tuleb täiendada ka meetmete ja algatustega, mille kohta on komitee teinud juba varem ettepanekuid, sh nt koolituse, hariduse, teadusuuringute, tõhustatud tervishoiu ja turvalisuse valdkonnas, innustades samal ajal ettevõtlikkust ja innovaatilisust, et tagada turvalised, tõhusad ja konkurentsivõimelised kvaliteetsed teenused.

1.9 Arvestades asjaolu, et mitu aastat enne direktiivi ettepaneku esitamist toimusid ulatuslikud konsultatsioonid ja mõjuhindangud, soovib komitee tungivalt lühendada direktiivi jõustumiseks ette nähtud viieaastase üleminekuperioodi (direktiivi ettepaneku artikkel 8) kolmele aastale.

## 2. Sissejuhatus

2.1 Euroopa merendusel on maailmas juhtiv roll ning see annab tööd 345 455 töötajale<sup>(3)</sup>. Ligikaudu 30 % kaubalaevadest sõidab mõne liikmesriigi lipu all ning brutotonnaži (GT) järgi moodustab ELi laevastik 19,2 % maailma laevastikust<sup>(4)</sup>.

2.2 Kalapüügi ja kalatoodete töötlemise valdkonnas töötab üle 350 000 inimese, kusjuures viis liikmesriiki – Taani, Hispaania, Prantsusmaa, Madalmaad ja Ühendkuningriik – annavad 60 % ELi toodangust, samal ajal kui ELi kalandussektor annab 6,4 miljonit tonni kala aastas<sup>(5)</sup>.

2.3 Kuid globaliseerumine on eeskätt praeguse kriisi tingimustes toonud merendusvaldkonna töökohtade ja konkurentsivõime jaoks kaasa suured väljakutsed, millel on nii kvalitatiivsed kui ka kvantitatiivsed tagajärjed kõnealuse sektori erinevatele tööhõiveaspektidele.

2.4 Merendusvaldkonna tööturu dereguleerimisega, mis alates 1980ndate<sup>(6)</sup> aastate algusest üha enam levis, kaasnes merelaevade töötajate arvu kahanemine Euroopas, kvalifitseeritud tööjõu nappus ja meremeeste värbamine kolmandatest riikidest. Need suundumused on tingitud<sup>(7)</sup> muuhulgas meremeeste piiratud karjäärivõimalustest, isoleeritusest ja pikaajalisest peredest eemalviibimisest ning nende elukutse vähenevast väärtustamisest, samuti muljest, et tegemist on ebakindlate töökohtade ja halbade töötingimustega.

2.5 Selline halvenemine on tingitud ka pakkumisest ja nõudlusest ning konkurentsipurvest merendusvaldkonnale, mis globaliseerumise ja tsüklilise struktuurikriisi rasketes tingimustes sunnib palkasid vähendada

## 3. Direktiivi ettepanek

3.1 Käsitleva direktiivi ettepanekuga muudetakse kehtivaid direktiive<sup>(8)</sup>, mille kohaldamisalast on kas merelaevade töötajad ja/või kalurid välja jäetud või mis võimaldavad liikmesriikidel sellist väljajätmist ilma selge põhjenduseta. Liikmesriigid on valinud nende väljajätmise rakendamiseks erinevaid lähenemisviise.

<sup>(3)</sup> SWD(2013) 0461 final.

<sup>(4)</sup> Euroopa Ühenduse Reederite Ühingu (ECSA) aastaaruanne 2011–2012.

<sup>(5)</sup> Eurostat, Kalandusstatistika, september 2012.

<sup>(6)</sup> Silos, J. M., Piniella, F., Monedero, J., & Walliser, J. (2012). „Trends in the global market for crews: A case study. Marine Policy”, 36(4), 845–858.

<sup>(7)</sup> COM(2006) 275 final, II osa, lisa, peatükk 2.5

<sup>(8)</sup> Asjaomased direktiivid on järgmised: direktiiv 2008/94/EÜ, töötajate kaitse kohta tööandja maksejõuetuse korral; direktiiv 2009/38/EÜ Euroopa tööõukogu asutamise kohta; direktiiv 2002/14/EÜ, millega kehtestatakse töötajate teavitamise ja nõustamise üldraamistik; direktiiv 98/59/EÜ kollektiivseid koondamisi käsitlevate liikmesriikide õigusaktide ühtlustamise kohta; direktiiv 2001/23/EÜ töötajate õiguste kaitse kohta ettevõtete üleminekul ja direktiiv 96/71/EÜ töötajate lähetamise kohta seoses teenuste osutamisega.

3.2 Eelkõige tunnustatakse direktiivi ettepanekus merelaevade töötajate tingimusteta õigust teavitamisele ja konsulteerimisele kõigis neis direktiivides, mis varem võimaldasid erandeid ja väljajätmissi kõnealuse õiguse kohaldamisalast.

3.3 Parim lähenemisviis võib direktiiviti erineda ning hinnates erandite mõju, kohaldamisala ja põhjuseid võib valida nelja järgmise valikuvõimaluse kombinatsiooni:

- 1. valikuvõimalus: meetmeid ei võeta (töötajate lähetamise direktiivi puhul),
- 2. valikuvõimalus: lubatakse erandeid, tingimusel et tagatakse samaväärne kaitse tase (töötajate teavitamise ja nõustamise direktiivi puhul),
- 3. valikuvõimalus: väljajätmissi tühistamine (Euroopa tööõukogu direktiivi, tööandja maksejõuetuse direktiivi puhul),
- 4. valikuvõimalus: kohandada eeskirjad (erisätted) vastavalt sektori eripärale (kollektiivsete koondamiste ja ettevõtete ülemineku direktiivide puhul).

#### 4. Tegevusraamistik

4.1 Rohelises raamatus „Euroopa Liidu tulevase merenduspoliitika suunas”<sup>(9)</sup> tõstatatakse küsimus, kas jätta merendussektor jätkuvalt Euroopa töö- ja sotsiaalõiguse teatud osadest välja, ning küsimus kõnealuste erandite ümberhindamise kohta tihedas koostöös sotsiaalpartneritega. Muu hulgas rõhutatakse seda, kui olulised on merendusala oskusteave ja valdkonna jätkusuutlikud töökohad konkurentsivõime seisukohast, arvestades ELi meremeeste arvu vähenemist.

4.2 10. oktoobri 2007. aasta teatises<sup>(10)</sup> võtab komisjon endale ülesande parandada merenduselukutsetele kohaldatavat õigusraamistikku, juhtides tähelepanu asjaolule, et merendussektori töötajate väljajätmine teatud direktiivide kohaldamisalast ei ole õigustatud.

4.3 Euroopa Liidu integreeritud merenduspoliitika sinises raamatus kordab komisjon endale võetud kohustust vaadata tihedas koostöös sotsiaalpartneritega veelkord läbi need Euroopa tööõigustiku valdkonnad, millest merendussektor on välja jäetud<sup>(11)</sup>. Samal ajal on integreeritud merenduspoliitika üks eesmärk toetada rohkemate ja paremate töökohtade loomist ja kutsekvalifikatsioonide parandamist kõnealuses valdkonnas, arvestades merendussektori töökohtade arvu muret tekitavat vähenemist.

4.4 Ühes oma raportis<sup>(12)</sup> nõudis Euroopa Parlament, et kõigile töötajatele oleks tagatud samaväärne kaitsetase, ilma et teatud rühmad oleksid vaikimisi kehtiva kaitsevõrgu kohaldamisalast välja jäetud, nagu seda võib sageli tõdeda meremeeste ja merelaevade töötajate ja/või avamere tootmisplatvormide töötajate puhul, ning nõudis tõhusate õigusnormide kohaldamist kõigile, sõltumata töökohast.

4.5 Merendusega seotud töökohtade arvu suurendamise ja nende kvaliteedi parandamise eesmärki kinnitas komisjon hiljuti veel kord oma teatises meremajanduse kasvu kohta<sup>(13)</sup> ja Limassoli deklaratsioonis, mille integreeritud merenduspoliitika eest vastutavad Euroopa ministrid heaks kiitsid<sup>(14)</sup>.

#### 5. Märkused

5.1 Komitee rõhutab, et direktiivi ettepanek, mis koostati pärast pikki konkreetseid ja üldisi konsultatsioone, on ülalpool nimetatud tegevusraamistiku otsene tulemus ning loogiline jätk neile eesmärkidele, kohustustele ja probleemidele, mida on esile toodud seoses merenduselukutsete tulevikuga, et määratleda tõhus reguleeriv raamistik, milles arvestatakse merendussektori arengu globaalset tausta.

<sup>(9)</sup> COM(2006) 275, 7. juuni 2006, peatükk 2.5.

<sup>(10)</sup> COM(2007)0591, 10 oktoober 2007.

<sup>(11)</sup> COM(2007) 575, 10 oktoober 2007.

<sup>(12)</sup> Euroopa Parlamendi raport, 11. juuli 2007 (2007/2023(INI)).

<sup>(13)</sup> COM(2012) 494 final, 13 september 2012.

<sup>(14)</sup> Limassoli deklaratsioon, 7. oktoober 2012.

5.2 Komitee leiab, et direktiivi ettepanek on kooskõlas teiste selliste valdkonnaüleste poliitikameetmete ja eesmärkidega nagu strateegia „Euroopa 2020”, eelkõige tööhõive osas, ning „Uute oskuste ja töökohtade tegevuskava”<sup>(15)</sup>, mille põhieesmärgid on parandada töötingimuste kvaliteeti ning eelkõige vaadata läbi olemasolevad õigusnormid, et luua arukam tööhõive, tervishoiu ja tööohutuse õigusraamistik.

5.3 Komitee juhtis juba tähelepanu asjaolule, et merelaevade töötajad ja kalurid on ELi sotsiaalõigusest välja jäetud ning rõhutab vajadust lõpetada igasugune diskrimineerimine sõltumata põhjustest kõigis valdkondades, kus see näib vajalik. Komitee kutsus komisjoni üles vaatama need erandid läbi tihedas koostöös sotsiaalpartneritega<sup>(16)</sup>.

5.4 Varasemates arvamustes<sup>(17)</sup> on komitee samuti avaldanud olulisi märkusi ja soovitusi rea merenduspoliitikaga seonduvate probleemide kohta ja avaldanud oma üksikasjalikud seisukohad merenduselukutsetega seonduvate tööhõive ja sotsiaalpoliitika üldküsimumstekoha, kuid eelkõige just teemadel, mis seonduvad hariduse, koolituse ja sertifitseerimise, töölevõtmise ning meresõiduohutusega. Sealjuures on komitee rõhutanud vajadust meelitada noori merenduselukutsete juurde ja neid seal hoida, samuti vajadust tagada Euroopa merendusklatri kõrge oskusteabe tase ja kutseoskused.

5.5 Mõned komitee soovitused on jätkuvalt väga aktuaalsed, sh soovitused inimressursside, merenduslaste pädevuste ja oskusteabe kohta arvamuses „Strateegilised eesmärgid ja soovitused seoses ELi meretranspordipoliitikaga kuni 2018. aastani”, ning meetmed, mida komitee soovitab, et võidelda piraatluse vastu merel<sup>(18)</sup>, mis sarnaselt meremeeste kriminaalvastutuse probleemiga on süvendanud mereelukutsete maine halvenemist.

5.6 Komitee märgib, et arvukate üldiste ja konkreetsete konsultatsioonide põhjal võib öelda, et seisukohad selle kohta, kas ja millised väljajätmissed on põhjendatud, on vastuolulised. Samas ilmnes üksmeelsel võrdsete konkurentsitingimuste vajaduse ning ELi õigusaktide võimalikku rolli suhtes. Komitee tunneb siiski kahetsust selle üle, et vaatamata kirjalikele konsultatsioonidele ei ole kõnealust küsimust võetud sotsiaaldialoogi komitee päevakorda.

5.7 Komitee rõhutab märkust, mille sõnastas merendusvaldkonna tööhõive ja konkurentsivõime töörühm<sup>(19)</sup>, kes juhtis tähelepanu asjaolule, et kommunikatsioonitehnoloogia valdkonna areng ei õigusta enam erandeid, mida varem põhjendati peamiselt sellega, et laevad on enamasti pidevas liikumises ja merelaevadega oli raske sidet pidada, millel oli oluline roll teavitamise ja konsulteerimise valdkonna jaoks.

5.8 Komitee rõhutab, et laevadel kasutatakse info- ja kommunikatsioonitehnoloogiat üha suuremas ulatuses, isegi kui mõnel juhul võtab selle maksimaalne rakendamine tehnilistel põhjustel rohkem aega, sh eelkõige VKEdes. Komitee kutsus komisjoni üles töötama selles valdkonnas välja kõnealuse sektori investeringute ja koolituse toetusmeetmete koondraamistiku, et direktiivi ettepanekut oleks võimalik tõhusalt rakendada.

5.9 Komitee meenutab, et ELil on teedrajav roll töötajate õiguste küsimustes, ning kutsus komisjon üles juhtima jõupingutusi, mille eesmärk on täiustada rahvusvahelisi norme, et kõik liikmesriigid ratifitseeriksid Rahvusvahelise Tööorganisatsiooni 2006. aasta meretöö konventsiooni, ning tegutsema tõhusa rahvusvahelise koostöö nimel, et luua tõhusam rakendusmehhanism, tagada ILO kehtestatud miinimumnormide järgimine kõnealuse konventsiooni allkirjastanud riikide poolt ning suurendada konventsiooni ratifitseerivate liikmesriikide hulka. Tuleb rõhutada, et kuigi Euroopa Majandus- ja Sotsiaalkomitee toetab 2006. aasta meretöö konventsiooni, tunnistatakse siiski, et sellega ei pakuta samu õigusi kui eespool nimetatud direktiivides.

<sup>(15)</sup> COM(2010) 682 final, 23. november 2010.

<sup>(16)</sup> ELT C 168, 20.7.2007, lk 50–56.

<sup>(17)</sup> ELT C 158, 26.5.1997, lk 11; ELT C 14, 16.1.2001, lk 41; ELT C 80, 3.4. 2002, lk 9–14; ELT C 133, 6.6.2003, lk 23–25; ELT C 157, 28.6.2005, lk 42–47; ELT C 157, 28.6.2005, lk 53–55; ELT C 318, 23.12.2006, lk 195–201; ELT C 97, 28.4.2007, lk 33–34; ELT C 168, 20.7.2007, lk 50–56; ELT C 97, 28.4.2007, lk 33–34; ELT C 211, 19.8.2008, lk 31–36; ELT C 151, 17.6.2008, lk 35; ELT C 255, 22.9.2010, lk 103–109; ELT C 107, 6.4.2011, lk 64–67; ELT C 248, 25.8.2011, lk 22–30; ELT C 24, 28.1.2012, lk 146–153; ELT C 76, 14.3.2013, lk 15–19; ELT C 161, 6.6.2013, lk 87–92; ELT C 43, 15.2.2012, lk 69–72; ELT C 299, 4.10.2012, lk 153–157; aramus TEN/533, 16. juuni 2013, komisjoni teatise COM(2013) 510 final kohta.

<sup>(18)</sup> ELT C 255, 22.9.2010, lk 103–109, et ELT C 76, 14.8.2013, lk 15–19.

<sup>(19)</sup> <http://ec.europa.eu/transport/modes/maritime/seafarers/doc/2011-06-09-tfmec.pdf>.

5.10 Merelaevade töötajate töökohtade vähenemistrendi muutmise eeltingimus seisneb meetmetes, mis täiendavad kavandatud institutsioonilisi muudatusi, mille eesmärk on luua hästi läbimõeldud mereharidus ja -koolitus, mis tagab kõrge kvalifikatsiooni ja laialdased töövõimalused ning edendab kutsealast liikuvust eri sektorite vahel.

5.11 Lisaks sellele on oluline toetada VKESid, mis moodustavad Euroopa merendusvaldkonna selgroo ning mida kriis on tõsiselt kahjustanud, edendada partnerlusi, mis võivad innustada uuendustegevust ning arendada uusi ettevõtluskontseptsioone, ning üldisemas mõttes toetada jätkusuutlikult ELi merendusvaldkonna eraettevõtlust ja selle institutsioone.

5.12 Kui paremini edendada ja ära kasutada merendusklasitrit, mis on erakordselt oluline ELi majanduslike ja sotsiaalsete huvide jaoks, on võimalik anda muuhulgas panus alternatiivsete töövõimaluste loomisesse kaluritele ja naistele.

5.13 Komitee märgib, et edasiste uuringute usaldusväärsuse suurendamiseks on vaja tagada süstemaatilisem andmete süstemaatilisem kogumine ja allikate ühtlustamine merendussektori tööhõive valdkonnas, kuna allikati erinevad arvud märkimisväärselt.

5.14 Komitee tunneb heameelt selle üle, et kõrvaldatakse võimalus jätta kasumiosa eest töötavad kalurid tööandja maksejõuetuse direktiivi reguleerimisalast välja (direktiivi ettepaneku artikkel 1).

5.15 Seoses direktiiviga 2001/23/EÜ (ettevõtete ülemineku direktiiv) juhib komitee tähelepanu eritingimustele, mis kehtivad laevade üleminekul ümberregistreerimisega teise riigi lipu alla, ning märgib, et sellisel juhul võivad meremeestele saada osaks erinevad või halvemad töötingimused, mis tulenevad kollektiivlepingute erinevusest. Seda silmas pidades rõhutab komitee, et komisjon peab määratlema uued sätted, mis tagavad, et kõnealust direktiivi rakendatakse ka laevade ülemineku ja nende teise riigi lipu alla ümberregistreerimise korral. Muudu võib see kaasa tuua vastupidise tulemuse, st meremeeste õiguste piiramise. Komitee kutsus komisjoni üles arvestama eespool esitatud märkustega.

5.16 Komitee märgib, et Euroopa Komisjon teeb jõupingutusi selleks, et võtta arvesse meretranspordi ja meretöö iseärasusi eelkõige direktiivi 98/59/EÜ puhul kollektiivsete koondamiste kohta, ning rõhutab vajadust tagada õiguskindlus seoses töölepingute ja investeerimistagatistega ning sotsiaalse dumpingu ja kõlvatu konkurentsi ennetamisega.

5.17 Komitee teeb ettepaneku, et artikli 1 lõike 2 sõnastust direktiivis 2008/94/EÜ töötajate kaitse kohta tööandja maksejõuetuse korral muudetakse järgmiselt:

„Ilma et see piiraks järgmist lauset, võivad liikmesriigid erandina käesoleva direktiivi reguleerimisalast välja jätta teatavate töötajarühmade nõuded muude tagatise liikide olemasolu tõttu, kui on kindlaks tehtud, et need annavad kõnealustele isikutele käesolevast direktiivist tulenevaga samaväärse kaitse. Seda sätet ei tohi mingil tingimusel tõlgendada nii, et see võimaldaks meremeeste ja kalurite väljajätmist.”

5.18 Komitee arvates tagab esitatud meetmete asjakohase rakendamise, sektori iseärasusi arvestades, ülevaatomisklausel (direktiivi ettepaneku artikkel 7), mille eesmärk on järgida peamiselt direktiivi ettepaneku artiklite 4 ja 5 rakendamist kahest järgmisest põhiaspektist: ELi laevade ümberregistreerimine kolmandate riikide lipu alla/registrisse ja EList pärit meremeeste tööhõive tase.

5.19 Komitee rõhutab, et tööandjatel ja töötajatel on otsustav roll tööõigustikuga seonduvates küsimustes. Komitee on veendunud, et sotsiaalpartnerid annavad otsustava panuse heade kujundamise ja levitamisse, et meelitada noori merenduselukutsete juurde ning suurendada tööhõivet ELi merendussektoris ja kasutades sotsiaaldialogi viisil, mis tagab kõnealuse õigusakti ettepaneku korrektse ja tõhusa rakendamise.

Brüssel, 25. märts 2014

*Euroopa Majandus- ja Sotsiaalkomitee*  
president  
Henri MALOSSE