

Euroopan talous- ja sosiaalikomitean lausunto aiheesta ”Ehdotus Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiiviksi direktiivien 2008/94/EY, 2009/38/EY, 2002/14/EY, 98/59/EY ja 2001/23/EY muuttamisesta merenkulkijoiden osalta”

COM(2013) 798 final – 2013/0390 COD

(2014/C 226/06)

Esittelijä: **Christos Polyzogopoulos**

Euroopan komissio päätti 19. marraskuuta, Euroopan parlamentti 21. marraskuuta ja neuvosto 29. marraskuuta 2013 Euroopan unionin toiminnasta tehdyn sopimuksen 153 artiklan 2 kohdan ja 304 artiklan nojalla pyytää Euroopan talous- ja sosiaalikomitean lausunnon aiheesta

Ehdotus – Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi direktiivien 2008/94/EY, 2009/38/EY, 2002/14/EY, 98/59/EY ja 2001/23/EY muuttamisesta merenkulkijoiden osalta

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

Asian valmistelusta vastannut ”liikenne, energia, perusrakenteet, tietoyhteiskunta” -erityisjaosto antoi lausuntonsa 10. maaliskuuta 2014.

Euroopan talous- ja sosiaalikomitea hyväksyi 25.–26. maaliskuuta 2014 pitämässään 497. täysistunnossa (maaliskuun 25. päivän kokouksessa) seuraavan lausunnon. Äänestyksessä annettiin 136 ääntä puolesta 4:n pidättyessä äänestämästä.

1. Päätelmät ja suositukset

1.1 ETSK suhtautuu myönteisesti nyt ehdotettuun direktiiviin, jonka tavoitteena on parantaa EU:n perusoikeuskirjaan kirjattujen oikeuksien suojelua sekä varmistaa tasapuoliset toimintaedellytykset EU:n tasolla.

1.2 ETSK panee tyytyväisenä merkille ehdotuksen puuttua poikkeuksiin, jotka saattavat rajoittaa merenkulkijoiden mahdollisuuksia nauttia samoista oikeuksista, joista EU:n työolainsäädännön mukaisesti nauttivat maissa ammattiaan harjoittavat työntekijät.

1.3 ETSK katsoo direktiivin olevan askel oikeaan suuntaan, jotta EU:n nuoria kannustetaan ryhtymään merenkulku- ja kalastusalan ammatteihin ja kehitetään merenkulkualan ammatteja kestäväpohjaiseen suuntaan. Pyrkimyksenä on tehdä näistä aloista houkuttelevampia ja asettaa ne työehtojen kannalta tasavertaiseen asemaan maissa olevien työpaikkojen kanssa.

1.4 ETSK panee merkille, että komissio on omaksunut joustavan lähestymistavan, jossa otetaan huomioon kyseisen, äärimmäisen tärkeän alan erityispiirteet ja tarpeet. Komissio tarkastelee neljää eri toimintatapaa ja arvioi tapaus tapaukselta, onko objektiivisesti perusteltua kohdella alaa poikkeavalla tavalla. Näin vältetään saman ratkaisumallin soveltamista kaikkiin tilanteisiin.

1.5 ETSK katsoo, että ehdotettu direktiivi voi auttaa edistämään merenkulku- ja kalastusalan työllisyyttä sekä parantaa elin- ja työskentelyolosuhteita, sosiaalista suojelua ja työmarkkinaosapuolten vuoropuhelua, jotka ovat Euroopan unionin toiminnasta tehdyn sopimuksen 151 artiklan mukaisia yleisiä poliittisia tavoitteita.

1.6 ETSK muistuttaa, että merenkulkualan työllisyyttä ja kilpailukykyä käsittelevän erityisryhmän tekemässä alustavassa tutkimuksessa arvioidaan, että kysynnän ja tarjonnan välinen kuilu merenkulkualalla OECD-maissa on vaarassa kasvaa 70 000:een päällystön osalta ja 221 000:een merimiesten osalta. ⁽¹⁾ Jotta eurooppalaisen päällystön osuus maailmanlaajuisesta työvoimasta säilytettäisiin vuoden 2010 tasolla, heidän määränsä tulisi kasvaa 10 prosenttia seuraavien kymmenen vuoden aikana läntisissä EU-maissa ja 20 prosenttia EU:n itäisissä jäsenvaltioissa. ⁽²⁾

⁽¹⁾ Sulpice, Guy, 2011, *Study on EU Seafarers Employment: Final Report*. (Tutkimus EU:n merenkulkijoiden työllisyydestä: loppuraportti) Euroopan komissio, liikenteen ja liikumisen pääosasto, osasto C, Meriliikenne (MOVE/C1/2010/148/SI2.588190), s. 34.

⁽²⁾ Mt., s. 35.

1.7 ETSK:n mielestä ehdotetulla direktiivillä voidaan edistää tasapuolisia toimintaedellytyksiä Euroopan markkinoilla, sillä siinä puututaan tilanteeseen, jossa tietyt – esimerkiksi tiedottamista ja kuulemista koskevat – vaatimukset eivät sido tiettyjä yrityksiä, kun taas toisista jäsenvaltioista käsin toimiville kilpaileville yrityksille ne ovat pakollisia. Komitea huomauttaa, että tasapuolisten kilpailuedellytysten varmistaminen on tärkeää EU:n sisällä, mutta myös kansainvälisesti, kun otetaan huomioon merenkulkuun liittyvien toimintojen ja alan kilpailun kansainvälinen luonne. Komitea korostaa olevan tärkeää pyrkiä estämään tehokkaasti sosiaalinen polkumyynti ja vilpillinen kilpailu. Kuitenkin monissa mailla tapahtuvissa toiminnoissa kilpailu on kansainvälistä, eikä se, että näin on myös merenkulkualalla, oikeuta sulkemaan merenkulkijoita merkittävien työelämään liittyvien ja sosiaalisten oikeuksien ulkopuolelle.

1.8 ETSK korostaa kuitenkin, että ehdotettu direktiivi ei yksinään riitä tekemään merenkulkualasta houkuttelevaa. Sitä on täydennettävä komitean jo aiemmin ehdottamalla toimenpiteillä ja aloitteilla, jotka koskevat ammatillista ja yleissivistävää koulutusta, tutkimusta, työsuojelun parantamista sekä yrittäjyyden ja innovoinnin edistämistä, jotta pystytään tarjoamaan turvallisia, tehokkaita, kilpailukykyisiä ja laadukkaita palveluita.

1.9 Kun otetaan huomioon, että useita vuosia ennen direktiiviä toteutettiin hyvin laajat kuulemismenettelyt ja vaikutustenarvioinnit, ETSK suosittaa painokkaasti, että direktiivissä (sen 8 artiklassa) säädettyä viiden vuoden siirtymäkautta, jonka jälkeen tekstin on määrä tulla voimaan, lyhennetään kolmeen vuoteen.

2. Johdanto

2.1 Euroopan merenkulkuala on tärkeässä asemassa maailmanlaajuisesti. Se tarjoaa työtä 345 455 merenkulkijalle.⁽³⁾ Noin 30 prosenttia kauppalaivastosta purjehtii jonkun EU:n jäsenvaltion lipun alla. Bruttovetoisuuksin mitattaessa EU:n osuus maailman kauppalaivastosta on 19,2 prosenttia.⁽⁴⁾

2.2 Kalastus ja kalanjalostusteollisuus tarjoavat työtä yli 350 000 ihmiselle. Viiden jäsenvaltion (Tanska, Espanja, Ranska, Alankomaat ja Yhdistynyt kuningaskunta) osuus on 60 prosenttia EU:n kokonaistuotannosta, ja vuotuinen kalansaalis koko EU:ssa on noin 6,4 miljoonaa tonnia.⁽⁵⁾

2.3 Globalisaatio asettaa kuitenkin, erityisesti nykyisen kriisisuhdanteen aikana, merenkulkualan työllisyydelle ja kilpailukyvyille vakavia haasteita, jotka väistämättä vaikuttavat alan työllisyyteen sekä määrällisesti että laadullisesti.

2.4 Samaan aikaan, kun merenkulkualan työmarkkinoiden sääntelyä on asteittain purettu 1980-luvun alusta lähtien⁽⁶⁾, eurooppalaisten merenkulkijoiden määrä on vähentynyt, asianmukaisesti koulutetusta henkilöstöstä on pulaa ja henkilöstöä rekrytoidaan EU:n ulkopuolisista maista. Näitä suuntauksia selittävinä tekijöinä⁽⁷⁾ pidetään esimerkiksi merenkulkijoiden rajallisia uramahdollisuuksia, ammatin mukanaan tuomaa eristyneisyyttä ja poissaoloa perheen luota sekä ammatin alhaista arvostusta, johon vielä yhdistyy käsitys siitä, että alan työpaikat ovat epävarmoja ja työehdot heikot.

2.5 Kielteisten suuntausten syitä löytyy niin kysynnästä kuin tarjonnasta sekä merenkulkualan kohdistuvista kilpailupaineista, jotka globalisaation ja rakenteellisen, syklisen kriisin vaikeina aikoina vetävät palkkoja alaspäin.

3. Direktiiviehdotus

3.1 Ehdotetulla direktiivillä muutetaan voimassa olevia direktiivejä⁽⁸⁾, joissa merenkulkijat ja/tai kalastajat joko jätetään soveltamisalan ulkopuolelle tai joissa jäsenvaltioille ilman erityistä perustetta annetaan mahdollisuus tehdä niin. Jäsenvaltiot ovat käyttäneet erilaisia lähestymistapoja päättäessään näiden poikkeusten soveltamisesta.

⁽³⁾ SWD(2013) 0461 final.

⁽⁴⁾ Euroopan yhteisön kansallisten varustamoyhdistysten keskusjärjestön (ECSA:n) vuosikertomus 2011–2012.

⁽⁵⁾ Eurostat, kalastusta koskevat tiedot, syyskuu 2012.

⁽⁶⁾ 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.

⁽⁷⁾ COM(2006) 275 final, osa II, liite, kohta 2.5.

⁽⁸⁾ Kyseessä ovat työntekijöiden suojasta työnantajan maksukyvyttömyystilanteessa annettu direktiivi [2008/94/EY](#), eurooppalaisen yritysneuvoston perustamisesta annettu direktiivi [2009/38/EY](#), työntekijöille tiedottamista ja heidän kuulemistaan koskevista yleisistä puitteista annettu direktiivi [2002/14/EY](#), työntekijöiden joukkovähentämistä koskevan jäsenvaltioiden lainsäädännön lähentämisestä annettu direktiivi [98/59/EY](#), työntekijöiden oikeuksien turvaamista yrityksen luovutuksen yhteydessä koskeva direktiivi [2001/23/EY](#) sekä palvelujen tarjoamisen yhteydessä tapahtuvaa työntekijöiden lähettämistä työhön toiseen jäsenvaltioon koskeva direktiivi [96/71/EY](#).

3.2 Erityisesti direktiiviehdotuksessa tunnustetaan merenkulkijoiden varaukseton oikeus työntekijöille tiedottamiseen ja heidän kuulemiseensa kaikissa direktiiveissä, joissa aiemmin mahdollistettiin tästä oikeudesta poikkeaminen.

3.3 Komissio myöntää, että paras ratkaisu voi eri direktiivien kohdalla olla erilainen, ja ehdottaa siksi vaikutusten, soveltamisalan ja poikkeuksen perustelun arvioinnin jälkeen neljän toimintavaihtoehdon yhdistelmää:

- toimintavaihtoehto 1: ei toimia (työntekijöiden lähettämistä koskevan direktiivin osalta)
- toimintavaihtoehto 2: poikkeus edellyttäen vastaavantasosta suojaa (tiedottamista ja kuulemista koskevan direktiivin osalta)
- toimintavaihtoehto 3: poikkeusten kitkeminen (eurooppalaista yritysneuvostoa koskevan direktiivin ja työnantajan maksukyvyttömyysdirektiivin osalta)
- toimintavaihtoehto 4: sääntöjen sopeuttaminen alan erityispiirteisiin erityissäännösten kautta (työntekijöiden joukkovähentämistä koskevan direktiivin ja yrityksen luovutusta koskevan direktiivin osalta).

4. Toimintakehys

4.1 Vihreässä kirjassa "Euroopan unionin tuleva meripolitiikka"⁽⁹⁾ tuotiin esiin kysymys poikkeuksista, joita merenkulkualalle on myönnetty EU:n työ- ja sosiaalilainsäädännön soveltamisesta, samoin kuin näiden poikkeusten uudelleenarvioinnista tiiviissä yhteistyössä työmarkkinaosapuolten kanssa. Lisäksi siinä korostettiin merenkulkualan taitotiedon ja alan kestäväpohjaisen työllisyyden merkitystä kilpailukyvyyn kannalta, kun otetaan huomioon eurooppalaisten merenkulkijoiden määrän vähentyminen.

4.2 Tiedonannossaan, joka julkaistiin 10. lokakuuta 2007⁽¹⁰⁾, komissio sitoutui parantamaan merenkulkualan ammatteihin sovellettavia oikeudellisia puitteita ja katsoi, että näiden alojen työntekijöiden sulkeminen tiettyjen direktiivien soveltamisalan ulkopuolelle ei ehkä ole täysin perusteltua.

4.3 Euroopan unionin yhdenmetyä meripolitiikkaa koskevassa "sinisessä kirjassaan" komissio toisti sitoumuksensa tarkastella uudelleen, tiiviissä yhteistyössä työmarkkinaosapuolten kanssa, niitä EU:n työlainsäädännön aloja, joiden ulkopuolelle merenkulkuala on jätetty.⁽¹¹⁾ Yksi yhdenmetyen meripolitiikan tavoitteista on myös tukea sekä laadullisesti että määrällisesti merenkulkualan työllisyyttä ja alan ammattipätevyysien tunnustamista, kun otetaan huomioon alan ammatissa toimivien henkilöiden määrän huolestuttava supistuminen.

4.4 Euroopan parlamentti puolestaan vaati päätöslauselmassaan⁽¹²⁾, että kaikkien työntekijöiden on nautittava samasta suojelun tasosta ilman, että tietyt ryhmät jätetään automaattisesti laajemman suojelun ulkopuolelle, kuten merenkulkijoiden sekä laivoilla ja merellä työskentelevien työntekijöiden kohdalla usein tapahtuu. Parlamentti vaati, että tehokasta lainsäädäntöä sovelletaan kaikkiin riippumatta siitä, missä heidän työpaikkansa sijaitsee.

4.5 Komissio vahvisti vielä myöhemmin tavoitteensa lisätä merialan työpaikkoja ja parantaa niiden laatua "sinistä kasvua" koskevassa tiedonannossaan⁽¹³⁾ sekä Limassolin julkilausumassa⁽¹⁴⁾, jonka yhdenmetystä meripolitiikasta vastaavat EU:n ministerit hyväksyivät.

5. Huomioita

5.1 ETSK korostaa, että ehdotettu direktiivi, joka laadittiin laajojen, sekä erityisten että yleisten kuulemismenettelyjen jälkeen, on suoraa seurausta edellä mainituista toimintapuitteista ja loogista jatkoa selkeästi esitetyille tavoitteille, sitoumuksille ja huolenaiheille, jotka koskevat merenkulkualan ammattien tulevaisuutta. Tavoitteena on määrittellä tehokkaat lainsäädännölliset puitteet, joissa otetaan huomioon ne maailmanlaajuiset olosuhteet, joissa merenkulkuala kehittyy.

⁽⁹⁾ COM(2006) 275 final, 7. kesäkuuta 2006, kohta 2.5.

⁽¹⁰⁾ COM(2007) 591, 10. lokakuuta 2007.

⁽¹¹⁾ COM(2007) 575 final, 10. lokakuuta 2007.

⁽¹²⁾ 2007/2023(INI), 11. heinäkuuta 2007.

⁽¹³⁾ COM(2012) 494 final, 13. syyskuuta 2012.

⁽¹⁴⁾ Limassolin julkilausuma, 7. lokakuuta 2012.

5.2 ETSK:n mielestä ehdotettu direktiivi on johdonmukainen muiden horisontaalisten politiikkojen ja tavoitteiden kanssa, joista mainittakoon esimerkiksi Eurooppa 2020 -strategia erityisesti työllisyyden osalta sekä uuden osaamisen ja työllisyyden ohjelma⁽¹⁵⁾, jonka perustavoitteina on parantaa työoloja ja erityisesti tarkastella uudelleen nykyistä lainsäädäntöä, jotta työ- ja työsuojelulainsäädännölle luotaisiin entistä järkevämmät oikeudelliset puitteet.

5.3 ETSK on jo kiinnittänyt huomiota merenkulkijoiden ja kalastajien sulkemiseen EU:n sosiaalilainsäädännön ulkopuolelle ja vaatinut syrjinnän lopettamista sen syistä riippumatta kaikilla aloilla, joilla niin voidaan tehdä. Komitea on pyytänyt komissiota harkitsemaan näitä poikkeuksia uudelleen tiiviissä yhteistyössä työmarkkinaosapuolten kanssa.⁽¹⁶⁾

5.4 Aiemmin antamissaan lausunnoissa⁽¹⁷⁾ ETSK on myös esittänyt useita tärkeitä huomioita ja suosituksia, jotka koskevat monia meripolitiikkaan liittyviä ongelmia. Komitea on ottanut yksityiskohtaisesti kantaa yleisiin työllisyys- ja sosiaalipoliittisiin kysymyksiin merenkulkualan ammattien osalta. Se on myös ottanut kantaa erityiskysymyksiin, jotka koskevat yleissivistävää ja ammatillista koulutusta, sertifiointia, rekrytointia ja meriturvallisuutta. Komitea on korostanut tarvetta houkutella nuoria merenkulkualan ammatteihin ja pitää heidät niissä sekä varmistaa korkea taitotiedon ja erikoistumisen taso Euroopan merenkulkualan ryhmittymissä.

5.5 Erityisen ajankohtaisia ovat ETSK:n suositukset, jotka se esitti lausunnossaan ”EU:n meriliikennepolitiikka vuoteen 2018 saakka: strategiset tavoitteet ja suositukset”. Ne koskevat henkilöresursseja, merenkulkijoiden pätevyys- ja taitotietoa sekä suositeltuja toimia merirosvouksen torjumiseksi.⁽¹⁸⁾ Merirosvous, samoin kuin merenkulkijoiden kriminalisointi, vaikuttaa kielteisesti merenkulkualan ammatteihin.

5.6 ETSK panee merkille, että laajamittaisissa yleisissä ja erityisissä kuulemisissa kävi ilmi, että mielipiteet ovat vastakkaisia sen suhteen, ovatko tämän kaltaiset poissulkemiset perusteltuja ja jos näin on, mitä niistä pidetään perusteltuina. Yhtä mieltä oltiin kuitenkin siitä, että on tarpeen luoda tasapuoliset toimintaedellytykset ja että EU:n lainsäädännöllä voi tässä olla merkittävä rooli. Komitea pitää kuitenkin valitettavana sitä, että huolimatta aiheesta koskevista kirjallisista kuulemismenettelyistä kysymystä ei ole otettu eurooppalaisesta työmarkkinavuoropuhelusta vastaavan komitean asialistalle käsiteltäväksi.

5.7 ETSK korostaa erityisesti merialan työllisyyttä ja kilpailukykyä käsittelevän erityistyöryhmän⁽¹⁹⁾ esittämää toteamusta, jonka mukaan viestintäteknologiassa tapahtuneen kehityksen vuoksi tietyt – pääosin tiedottamista ja kuulemista koskevat – poikkeukset eivät enää ole perusteltuja, kun niitä ennen perusteltiin merenkulkuun väistämättä liittyvällä liikkuvuudella ja vaikeuksilla viestiä merellä liikkuvien alusten kanssa.

5.8 ETSK korostaa, että uuden tieto- ja viestintäteknologian käyttöönotto tapahtuu aluksilla asteittain ja että teknisten ongelmien vuoksi tietyissä tilanteissa tarvitaan aikaa ennen kuin ne ovat täysin varustettuja. Ongelmat koskevat erityisesti pieniä ja keskisuuria yrityksiä. Komitea kehottaa komissiota laatimaan puitteet alalla tarvittavien investointi- ja koulutustoimien tukemiselle, jotta ehdotettu direktiivi voidaan panna täytäntöön tehokkaasti.

5.9 ETSK muistuttaa, että Euroopan unioni on edelläkävijä työelämän oikeuksia koskevissa kysymyksissä ja kehottaa komissiota ottamaan johtoaseman pyrkimyksissä kansainvälisten standardien täydentämiseksi ja asettamaan tavoitteeksi, että kaikki jäsenvaltiot ratifioivat kansainvälisen työjärjestön ILO:n laatiman erityisesti merityötä koskevan yleissopimuksen (MLC 2006). Komitea kehottaa komissiota käynnistämään laajan kansainvälisen yhteistyön sopimuksen entistä tehokkaamman täytäntöönpanojärjestelmän luomiseksi ja sen varmistamiseksi, että kaikki yleissopimuksen allekirjoittaneet valtiot noudattavat ILO:n vähimmäistyonormeja ja että entistä useamman valtiot saataisiin sopimuksen allekirjoittajiksi. On painotettava, että vaikka ETSK tukee MLC 2006 -sopimusta, yleisesti tunnustetaan, että se ei tarjoa vastaavia oikeuksia kuin asianomaiset direktiivit.

⁽¹⁵⁾ COM(2010) 682 final, 23. marraskuuta 2010.

⁽¹⁶⁾ EUVL C 168, 20.7.2007, s. 50–56.

⁽¹⁷⁾ EYVL C 158, 26.5.1997, s. 11; EYVL C 14, 16.1.2001, s. 41; EYVL C 80, 3.4.2002, s. 9–14; EUVL C 133, 6.6.2003, s. 23–25; EUVL C 157, 28.6.2005, s. 42–47; EUVL C 157, 28.6.2005, s. 53–55; EUVL C 318, 23.12.2006, s. 195–201; EUVL C 97, 28.4.2007, s. 33–34; EUVL C 168, 20.7.2007, s. 50–56; EUVL C 97, 28.4.2007, s. 33–34; EUVL C 211, 19.8.2008, s. 31–36; EUVL C 151, 17.6.2008, s. 35; EUVL C 255, 22.9.2010, s. 103–109; EUVL C 107, 6.4.2011, s. 64–67; EUVL C 248, 25.8.2011, s. 22–30; EUVL C 24, 28.1.2012, s. 146–153; EUVL C 76, 14.3.2013, s. 15–19; EUVL C 161, 6.6.2013, s. 87–92; EUVL C 43, 15.2.2012, s. 69–72; EUVL C 299, 4.10.2012, s.153–157; asiakokonaisuuteen TEN/533 kuuluva lausunto, annettu 16.6.2013, komission tiedonannosta COM(2013) 510 final.

⁽¹⁸⁾ EUVL C 255, 22.9.2010, s. 103–109 ja EUVL C 76, 14.3.2013, s. 15–19.

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

5.10 Edellytyksenä merenkulkualan työpaikkojen vähentymisen pysäyttämiseksi ovat toimet, jotka täydentävät ehdotettuja institutionaalisia muutoksia ja joiden tavoitteena on varmistaa hyvin suunniteltu merenkulkualan koulutus osaamistason nostamiseksi mahdollisimman korkealle tasolle. Näin tarjotaan monipuolisia työllistymismahdollisuuksia ja kannustetaan ammatilliseen liikkuvuuteen eri sektoreiden välillä.

5.11 Ratkaisevan tärkeää on myös edelleen tukea pk-yrityksiä, jotka ovat Euroopan merenkulkualan selkäranka ja jotka ovat joutuneet maksamaan korkean hinnan kriisistä. On edistettävä innovointia tukevaa yhteistyötä sekä kehitettävä uusia yritystoiminnan käsitteitä ja yleisemmin ottaen tuettava jatkuvasti yrittäjähänkeä erityisesti EU:n merenkulkualalla ja sen instituutioissa.

5.12 EU:n taloudellisten ja sosiaalisten etujen kannalta ratkaisevan tärkeiden merenkulkualan klustereiden entistä parempi hyödyntäminen voi esimerkiksi auttaa avaamaan korvaavia työllistymismahdollisuuksia kalastajille sekä naisille.

5.13 ETSK korostaa, että tulevien tutkimusten luotettavuuden parantamiseksi merenkulkualalla tarvitaan järjestelmällistä tietojen keruuta ja lähteiden harmonisointia, sillä eri lähteistä tulevat tiedot eroavat toisistaan merkittävästi.

5.14 ETSK pitää myönteisenä sitä, että (ehdotetun direktiivin 1 artiklassa) evätään mahdollisuus jättää kalastajat, jotka saavat palkkansa osuutena saaliista, työnantajan maksukyvyttömyysdirektiivin ulkopuolelle.

5.15 Direktiivin 2001/23/EY osalta (yrityksen luovutusta koskeva direktiivi) ETSK kiinnittää huomiota erityissäännöksiin, jotka koskevat alusten luovutusta silloin, kun myös aluksen lippuvaltio muuttuu. Komitea huomauttaa, että tällöin voi käydä niin, että merenkulkijat joutuvat työskentelemään eri ehdoin tai entistä epäedullisemmin ehdoin, koska sovellettavat työehtosopimukset ovat erilaiset. Tämän vuoksi komitea korostaa, että komission on määriteltävä uuden säännökset, joilla varmistetaan, että kyseistä direktiiviä sovelletaan alusten luovutukseen, johon liittyy lippuvaltion muuttuminen, sillä tavoin, ettei se johda päinvastaisiin tuloksiin eli merenkulkijoiden oikeuksien heikentymiseen. Komitea kehottaa komissiota ottamaan huomioon edellä esitetyt huomautukset.

5.16 ETSK pitää tärkeänä, että työntekijöiden joukkovähentämistä koskevan direktiivin 98/59/EY osalta komissio ottaa huomioon merikuljetusten ja merityön erityispiirteet. Komitea korostaa, että on tarpeen varmistaa oikeusvarmuus työsopimusten ja investointitakuiden osalta sekä sosiaalisen polkumyynnin ja epäreilun kilpailun estäminen.

5.17 ETSK ehdottaa, että työnantajan maksukyvyttömyysdirektiivin (2008/94/EY) 1 artiklan 2 kohtaa muutetaan seuraavasti:

”Seuraavassa virkkeessä mainituin ehdoin jäsenvaltiot voivat poikkeuksellisesti jättää tiettyihin ryhmiin kuuluvien työntekijöiden saatavat tämän direktiivin soveltamisalan ulkopuolelle sen vuoksi, että on olemassa muita tapoja turvata palkkasaatavat, jos osoitetaan, että ne tarjoavat kyseisille henkilöille tästä direktiivistä johtuvaa suojaa vastaavan suojan. Edellä mainittua säännöstä ei missään tapauksessa voi tulkita niin, että sen nojalla voitaisiin sallia merenkulkijoiden tai kalastajien jättäminen soveltamisalan ulkopuolelle.”

5.18 ETSK katsoo, että uudelleentarkastelua koskeva lauseke (direktiiviehdotuksen 7 artikla), jonka tarkoituksena on ennen kaikkea valvoa 4 ja 5 artiklan täytäntöönpanoa ja soveltamista jäsenvaltioissa kahden avainkysymyksen eli ulosliputuksen ja EU:n merenkulkijoiden työllisyysasteen osalta, takaa ehdotettujen toimien soveltamisen tavalla, jossa otetaan huomioon alan erityispiirteet.

5.19 ETSK katsoo, että työnantajilla ja työntekijöillä on keskeinen asema kysymyksissä, jotka koskevat työlaainsäädäntöä. Komitea on vakuuttunut siitä, että työmarkkinaosapuolet antavat ratkaisevan tärkeän panoksensa parhaiden käytänteiden levittämiseen, jotta nuoria saadaan houkutelua merenkulkualan ammatteihin ja lisätään työllisyysmahdollisuuksia EU:n merenkulkualalla, ja että ne hyödyntävät työmarkkinaosapuolten vuoropuhelua varmistaakseen, että tämä lainsäädäntöaloite pannaan täytäntöön asianmukaisella ja hedelmällisellä tavalla.

Bryssel 25. maaliskuuta 2014

Euroopan talous- ja sosiaalikomitean
puheenjohtaja
Henri MALOSSE