



**EUROOPAN UNIONIN
NEUVOSTO**

**Bryssel, 19. huhtikuuta 2001 (20.04)
(OR. fr)**

8014/01

LIMITE

**MAR 28
SOC 156**

SAATE

Lähettiläjä:	Bernhard ZEPTER, Euroopan komission apulaispääsihteeri
Saapunut:	6. huhtikuuta 2001
Vastaanottaja:	Javier SOLANA, pääsihteeri, korkea edustaja
Asia:	Komission tiedonanto neuvostolle ja Euroopan parlamentille merenkulkijoiden koulutuksesta ja palvelukseen ottamisesta

Valtuuskunnille toimitetaan oheisena komission asiakirja – KOM(2001) 188 lopull.

Liite: KOM(2001) 188 lopull.



EUROOPAN YHTEISÖJEN KOMISSIO

Bryssel 6.4.2001
KOM(2001)188 lopullinen

KOMISSION TIEDONANTO NEUVOSTOLLE JA EUROOPAN PARLAMENTILLE

merenkulkijoiden koulutuksesta ja palvelukseen ottamisesta

KOMISSION TIEDONANTO NEUVOSTOLLE JA EUROOPAN PARLAMENTILLE

merenkulkijoiden koulutuksesta ja palvelukseen ottamisesta

SISÄLLYSLUETTELO

Johdanto	3
1 EU:n merenkulkijoiden määrän väheneminen	5
1.1 Taustatiedot	5
1.2 Syyt	7
1.2.1 EU:n laivanvarustajien tekemät taloudelliset ratkaisut	7
1.2.2 Merenkulkijan ammattiin liittyvät sosiaaliset näkökohdat	8
1.3 Seuraukset	8
2 Yhteisön säännösten ja kansainvälisen säännösten soveltaminen	9
3 Toimintaehdotuksia	12
3.1 Työllisyyden edistäminen	13
3.1.1 Ehdotus miehistöä koskevista edellytyksistä ja työllisyyttä koskevat työmarkkinaosapuolten aloitteet	13
3.1.2 Tiedotuskampanjat ja muut työllisyyttä edistävät toimenpiteet	14
3.2 Elin- ja työolosuhteet	15
3.3 Merenkulkualan koulutuksen painottaminen	16
3.3.1 Merenkulkualan koulutus	16
3.3.2 Yhteisön aloitteet	18
3.4 Tutkimusohjelmasta myönnettävä tuki	18
4 Päätelmät ja suositukset	19

Johdanto

Hyvin koulutettujen merenkulkijoiden ja etenkin päällystön tarjonta on vähentynyt tuntuvasti kahden viime vuosikymmenen aikana. Äskettäin julkaistun merenkulkualaa koskevan tutkimuksen¹ mukaan maailmanlaajuinen päällystön vaje on tällä hetkellä 4 prosenttia kokonaistyövoimasta (16 000 päällystön jäsentä), ja vajauksen ennustetaan kasvavan 12 prosenttiin (46 000 päällystön jäsentä) vuoteen 2010 mennessä. Ongelma on vielä vakavampi Euroopan unionin osalta. Päällystön vajauksen arvioidaan olevan 13 000 henkilöä vuonna 2001 ja kasvavan 36 000:een vuonna 2006².

Sekä EU:n yhteenlaskettu aluskanta että EU:n merenkulkijoiden määrä³ on vähentynyt 1980-luvun alusta lähtien. EU-maiden lippujen alla purjehtivilla aluksilla työskentelee nykyään noin 120 000 EU-maiden kansalaista, mikä on 40 prosenttia vähemmän kuin vuonna 1985. EU:n ulkopuolisten maiden kansalaisia olevien merenkulkijoiden määrä on sen sijaan kasvanut tällaisilla aluksilla 29 000:sta 34 500:aan vuodesta 1983⁴. Poikkeuksena tästä suuntauksesta ovat EU:n säännöllinen matkustajalaiva- ja lauttaliikenne: liikennettä harjoittavat edelleen pääasiassa EU-maiden lippujen alla purjehtivat alukset, joiden miehistö koostuu enimmäkseen EU-maiden kansalaisista. Nämä markkinat työllistävät lähes 50 prosenttia EU:n jäsenvaltioiden merenkulkijoista (heistä 20 prosenttia työskentelee EU:n sisäisessä liikenteessä ja 30 prosenttia kabotaasiliikenteessä). EU:n sisäinen liikenne työllistää noin 30 300 merenkulkijaa, joista vain 651 on EU:n ulkopuolisten maiden kansalaisia.

Merenkulkualan edustajat, jäsenvaltiot ja komissio ovat käsitelleet EU:n merenkulkijoiden määrän vähenemistä ja ammattitaitoisten merenkulkijoiden puutetta jo useaan otteeseen ja sopineet siitä, että ongelman ratkaisemiseksi on määriteltävä tarvittavat toimenpiteet. Vuonna 1996 komissio esitti tiedonannossaan "Uusi merenkulun strategia"⁵ analyysin, jonka mukaan yhteisössä rekisteröityjen alusten kilpailukyvyyn parantamisen ja alusten turvallisen toiminnan varmistamisen yhteydessä on panostettava entistä enemmän EU:n merenkulkijoiden työllisyyden edistämiseen. Yhteisön merenkulkualan kilpailukyvyyn parantamista koskevasta strategiasta 24. maaliskuuta 1997 antamassaan päätöslauselmassa⁶ Euroopan unionin ministerineuvosto ilmoitti tukevansa komission tiedonantoa ja tunnusti muun muassa sen, että rakentavat toimenpiteet ovat tarpeen yhteisön merenkulkijoiden työllistämisen edistämiseksi. Neuvosto oli yhtä mieltä etenkin siitä, että olisi ryhdyttävä toimenpiteisiin, joilla autetaan yhteisön merenkulkualaa jatkamaan pyrkimyksiään, joiden tavoitteena on hyvä laatu ja kilpailukyvyyn parantaminen. Tämä saavutetaan muun muassa varmistamalla, että eri ammattiryhmiä edustavien yhteisön merenkulkijoiden ja maissa työskentelevän henkilöstön koulutus pidetään korkeatasoisena hyödyntämällä parhaalla mahdollisella tavalla jäsenvaltioiden voimavaroja ja yhteisön välineitä.

¹ BIMCO (Baltic and International Maritime Council) / ISF (International Shipping Federation) 2000 Manpower Update – The World-wide Demand for and Supply of Seafarers – huhtikuu 2000 (jäljempänä "BIMCO/ISF 2000 Manpower Update").

² Lähde: Euroopan unionin kuljetusalojen ammattiliiton (FST) ja Euroopan yhteisön kansallisten varustamoyhdistysten keskusjärjestön (ECSA) yhteistutkimus: "Improving the Employment Opportunities for EU Seafarers: An Investigation to Identify Seafarers Training and Education Priorities" (1998) (jäljempänä "FST:n ja ECSA:n yhteistutkimus").

³ Tässä asiakirjassa EU:n merenkulkijalla tarkoitetaan merenkulkijana työskentelevää EU:n jäsenvaltion kansalaista.

⁴ Perustuu FST:n ja ECSA:n yhteistutkimukseen (katso alaviite 2).

⁵ KOM(96) 81 lopullinen, "Uusi merenkulun strategia", 13.3.1996.

⁶ EYVL C 109, 8.4.1997, s. 1.

Euroopan komissio ja EU:n ministerineuvoston silloinen puheenjohtajamaa Irlanti järjestivät Dublinissa joulukuussa 1996 kansainvälisen konferenssin, jonka aiheena oli Euroopan unionin merenkulkijoiden asema ja tulevaisuus. Konferenssin tarkoituksena oli laajentaa komission tiedonannosta "Uusi merenkulun strategia" käytävää keskustelua analysoimalla yhteisön merenkulkijoiden työllisyystilannetta, tarkastelemalla merenkulkijoiden määrän vähenemiseen johtaneita syitä ja siitä aiheutuvia taloudellisia seurauksia sekä etsimällä ratkaisuja tähän ongelmaan. Konferenssin osanottajat tunnustivat yleisesti, että eurooppalaiset merenkulkijat ovat elintärkeitä Euroopan merenkulkualan toiminnalle, ja korostivat tarvetta ryhtyä toimenpiteisiin, joiden avulla voidaan luoda uudelleen kaikkia merenkulkualan ammattiryhmiä edustava erittäin ammattitaitoinen merenkulkijareservi. Konferenssissa ehdotettiin useita käytännön toimenpiteitä ongelman ratkaisemiseksi ja suositettiin, että toimialat ja hallinto pohtisivat näitä toimenpiteitä neuvotteluissaan. Samasta asiasta annettiin useita suosituksia merenkulkualan foorumin täysistunnossa Helsingissä kesäkuussa 2000.

EU:n merenkulkijoiden määrän nopea väheneminen on herättänyt yleistä kiinnostusta, mikä on heijastunut myös alalla tehtyjen tutkimusten ja tutkimushankkeiden määrään. Tällaisia tutkimuksia ovat komission rahoittama EU:n merenkulkuammatteja koskeva tutkimus ("Study on the maritime professions in the European Union") vuodelta 1996, FST:n ja ECSA:n yhteistutkimus⁷ vuodelta 1998 sekä METHAR-tutkimushanke⁸, jonka komissio rahoitti neljänteen puiteohjelmaan kuuluneesta liikennealan TTK-ohjelmasta. Niissä kaikissa ehdotetaan toimenpiteitä, joilla voidaan estää EU:n merenkulkijoiden määrän nopea väheneminen. Kansalliset laivanvarustajayhdistykset ja jäsenvaltiot ovat toteuttaneet kuitenkin vain joitakin yksittäisiä toimenpiteitä.

Komissio pyrkii tässä tiedonannossa esittämään ajantasaisen katsauksen EU:n merenkulkijoiden määrän vähenemiseen sekä tarkastelemaan ongelman taustalla olevia syitä ja sen mahdollisia vaikutuksia EU:n merenkulku-yhteisöön. Lisäksi se käsittelee tässä toimenpiteitä, joiden avulla tilanne voidaan muuttaa päinvastaiseksi. Komissio on tietoinen siitä, että millä tahansa työntekijöitä koskevalla toimenpiteellä on vaikutusta laivanvarustajien kilpailutilanteeseen, mutta se katsoo, että vaihtoehtoisten ratkaisujen arviointia ei voida enää lykätä, jos tämä huolestuttava tilanne halutaan korjata.

Jäsenvaltiolla on ensisijainen vastuu työllisyyttä ja koulutusta koskevista kysymyksistä. Komissio ei aio syrjäyttää jäsenvaltiota tällä alalla, mutta se haluaa kannustaa kaikkia asianomaisia toimijoita ryhtymään pikaiseen ja tuottoisaan keskusteluun tästä aiheesta sekä helpottaa ja valvoa tiiviisti mahdollisten parannustoimenpiteiden tosiasiallista täytäntöönpanoa. Kyseiset toimenpiteet on toteutettava sekä yhteisön tasolla että kansallisella tasolla. Koska ongelman laajuus vaihtelee EU:n sisällä, jäsenvaltioiden on mukautettava ehdotetut aloitteet omiin tarpeisiinsa ja olosuhteisiinsa.

⁷ Katso alaviite 2.

⁸ METHAR: "Harmonisation of the European Maritime Education and Training Schemes".

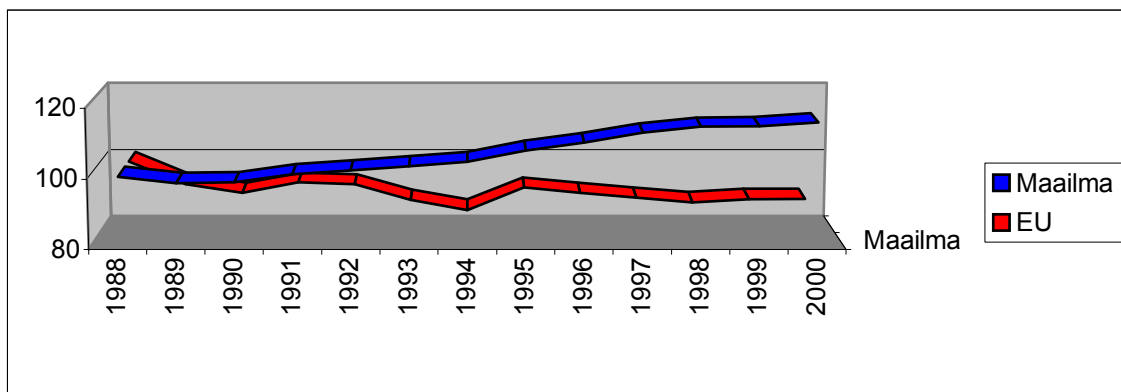
1 EU:N MERENKULKIJOIDEN MÄÄRÄN VÄHENEMINEN

1.1 Taustatiedot

Maailman aluskanta on kasvanut viime vuosien aikana. Alusten yhteenlaskettu bruttovetoisuus oli 1. tammikuuta 2000 yli 506 000 000⁹. EU:n alueella rekisteröidyn aluskannan bruttovetoisuus lisääntyi jonkin verran vuosien 1998 ja 1999 aikana, mutta siitä huolimatta EU:n osuus maailman aluskannasta on pienentynyt viime vuosina ja on nykyään noin 13 prosenttia. EU:n hallinnassa olevien alusten osuus on kuitenkin säilynyt huomattavan suurena, sillä sen arvioidaan olevan noin 33 prosenttia maailman aluskannasta.

Maailman ja EU:n kauppalaivaston kehitys – sellaisten alusten määrä, joiden bruttovetoisuus on yli 300

Vuoden 1988 indeksi = 100



Äskettäin julkaistussa tutkimuksessa¹⁰ esitetyn arvion mukaan merenkulkijoiden maailmanlaajuinen tarjonta jakautui vuonna 2000 seuraavasti: 404 000 päällystön jäsentä ja 823 000 alipäällystön ja miehistön jäsentä. Maailmanlaajuinen kysyntä jakautui puolestaan seuraavasti: 420 000 päällystön jäsentä ja 599 000 alipäällystön ja miehistön jäsentä. Luvut osoittavat, että maailman aluskanta kärsii lievistä päällystön vajauksesta (16 000 päällystön jäsentä eli 4 prosenttia kokonaistyövoimasta). Tutkimuksessa korostetaan, että tämä 16 000 henkilön vaje on käytännössä sitäkin huolestuttavampi, kun otetaan huomioon esteet, joiden vuoksi joitakin kansalaisuuksia edustavien merenkulkijoiden ylimäärää ei voida käyttää korvaamaan merenkulkijoiden puutetta toisissa maissa. Tällaisia esteitä ovat kieli- ja kulttuurierot, kansainvälisen kokemuksen puute sekä kansalaisuutta koskevat rajoitukset, joita sovelletaan moniin lippuihin, joiden alla alukset purjehtivat.

Edellä esitetyt tiedot on koottu jäljempänä olevaan taulukkoon. Lisäksi taulukossa esitetään ennuste merenkulkijoiden maailmanlaajuisesta kysynnästä ja tarjonnasta vuonna 2010.

⁹ Lähde: "Institute of Shipping Economics and Logistics (ISL) – Shipping Statistics and Market Review January/February 2000".

¹⁰ "BIMCO/ISF 2000 Manpower Update" (katso alaviite 1).

Merenkulkijoiden kysynnän ja tarjonnan välinen tasapaino maailmassa¹¹

	2000	%	2010	%
Päällystö	– 16 000	– 4	– 46 000	– 12
Alipäällystö ja miehistö	+ 224 000	+ 27	+ 255 000	+ 30

EU:n merenkulkijoiden määrä on vähentynyt jyrkemmin kuin EU:n aluskanta: merenkulkijoita on nykyään noin 120 000, mikä merkitsee sitä, että heidän määränsä on vähentynyt noin 40 prosenttia 1980-luvun alun jälkeen. Seuraava taulukko osoittaa, miten EU:ssa rekisteröidyillä aluksilla työskentelevien EU:n merenkulkijoiden määrä on vähentynyt 15 viime vuoden aikana samalla, kun EU:n ulkopuolisista maista tulevien merenkulkijoiden määrä on lisääntynyt.

EU:ssa rekisteröidyillä aluksilla työskentelevien EU:n ja EU:n ulkopuolisten maiden merenkulkijoiden määrä¹²

Vuosi	Päällystö		Alipäällystö ja miehistö		Yhteensä	
	EU	EU:n ulkopuoliset maat	EU	EU:n ulkopuoliset maat	EU	EU:n ulkopuoliset maat
1985	85 140	1 144	120 496	27 781	205 637	28 926
1990					158 457	27 579
1995	52 255	2 551	76 473	30 480	128 728	33 031
1998–1999					120 541 (*)	34 534 (*)

(*) Yhdistynyt kuningaskunta ja Kreikkaa koskevat luvut vuodelta 1996.

On arvioitu, että päällystön vaje voi olla EU:ssa noin 13 000 henkilöä vuonna 2001 ja että se voi kasvaa noin 36 000 henkilöön vuoteen 2006 mennessä¹³. Tätä vaikeaa tilannetta kärjistää vielä ikätekijä: päällystön jäsenten keski-ikä on OECD-maissa¹⁴ paljon korkeampi kuin työvoiman keski-ikä Kaukoidässä, Itä-Euroopassa ja Intiassa. Tähän on olemassa pääasiassa kaksi eri syytä. Ensimmäinen on se, että aika, jonka merenkulkijat työskentelevät merellä, on lyhentymässä OECD-maissa, ja useimmat merenkulkijat siirtyvät

¹¹ "BIMCO/ISF 2000 Manpower Update" (katso alaviite 1).

¹² Lähteet: "Study on the maritime professions in the European Union" (TecEcon, 1996) ja ECSA:n vuosikertomus (1998–1999).

¹³ Lähde: FST:n ja ECSA:n yhteistutkimus (katso alaviite 2).

¹⁴ Taloudellisen yhteistyön ja kehityksen järjestö.

työskentelemään maihin hyvissä ajoin ennen kuin ovat täyttäneet 40 vuotta. Toiseksi monet laivayhtiöt ovat taloudellisten paineiden vuoksi joutuneet palkkaamaan nuoria päällystön jäseniä kolmansista maista, koska heidän työllistämisensä on halvempaa kuin OECD-maista tulevan päällystön työllistäminen. Nykyään useimmat OECD-maista tulevat päällystön jäsenet kuuluvat vanhempaan päällystöön (EU:ssa 60 prosenttia päällystön jäsenistä on yli 40-vuotiaita), kun taas useimmat kolmansista maista tulevat päällystön jäsenet kuuluvat nuorempaan päällystöön. Voidaankin olettaa, että kun OECD-maista tulevat vanhemmat päällystön jäsenet jäävät lähivuosina eläkkeelle, heidät korvataan kehittymättömämpien maiden kansalaisilla.

On selvää, että nykyinen päällystöpula pahenee, jollei ryhdytä pikaisesti korjaaviin toimenpiteisiin. Alipäällystön ja miehistön todennäköisesti suurta ylimäärää on arvioitava tarkasti, koska kaikilla alipäällystön ja miehistön jäsenillä ei oletettavasti ole kansainvälisten tehtävien edellyttämää ammattipätevyyttä. Lisäksi olisi pidettävä mielessä, että alipäällystön ja miehistön jäsenistä voidaan kouluttaa päällystön jäseniä. Sen vuoksi on tärkeää varmistaa, että EU:ssa on myöhemminkin saatavilla riittävästi alipäällystöä ja miehistöä. Jäsenvaltioiden ja työmarkkinaosapuolten on otettava tämä seikka huomioon suunnitellessaan toimenpiteitä, joilla EU:n merenkulkijoiden määrän väheneminen pyritään estämään.

1.2 Syyt

Tässä tiedonannossa käsiteltävällä kysymyksellä on kaksi puolta: EU:n merenkulkijoiden kysyntä on vähenemässä samoin kuin koulutettujen merenkulkijoiden tarjonta. Tämä tilanne johtuu pääasiallisesti EU:n laivanvarustajien tekemistä taloudellisista ratkaisuista sekä eräistä merenkulkijan ammattiin liittyvistä sosiaalisista tekijöistä, joiden vuoksi nuoret eivät pidä merenkulkijan ammattia houkuttelevana uravaihtoehtona.

1.2.1 EU:n laivanvarustajien tekemät taloudelliset ratkaisut

Kuten edellä todettiin, EU:n aluskanta on pienentynyt viime vuosien aikana samalla kun koko maailman aluskanta on kasvanut. Tämä on ymmärrettävää, kun otetaan huomioon, että rahtitariffit säilyivät EU:ssa ennallaan 1990-luvun maailmanlaajuisen laman jälkeen, kun taas muualla maailmassa talouskehityksellä oli hyvin nopea vaikutus rahtitariffeihin. Monet EU:n laivanvarustajat päättivät leikata kustannuksiaan rekisteröimällä aluksensa EU:n ulkopuolisten maiden rekistereihin tai toiseen kansalliseen rekisteriin pystyäkseen kantamaan taloudelliset rasitukset, joiden syynä olivat tonniston ylitarjonta maailmanmarkkinoilla ja EU:n ulkopuolisten maiden kiristämä kilpailu.

Nämä EU:n laivanvarustajat käyttivät hyväkseen mahdollisuutta korvata EU:n merenkulkijat EU:n ulkopuolisista maista tulevalla työvoimalla ja vähentää siten muun muassa palkka-kustannuksiaan. EU:n merenkulkijoiden ja EU:n ulkopuolisten maiden merenkulkijoiden välisellä huomattavalla palkkaerolla on epäilemättä ratkaiseva merkitys EU:n laivanvarustajien työllisyyspolitiikassa. On laskettu, että ammattitaitoisen merimiehen korkein palkka EU:ssa on noin 15 kertaa suurempi kuin alhaisin palkka EU:n ulkopuolella (kun sosiaalikustannukset sisältyvät kumpaankin palkkaan), ja yliperämiehen palkka on EU:ssa 5,6 kertaa suurempi¹⁵ kuin muualla. Nämä palkkaerot ovat vielä merkittävämpiä, kun otetaan huomioon, että palkkakustannusten osuus aluksen päivittäisistä toiminta-kustannuksista on 40 prosenttia ja että ne ovat suurin yksittäinen muuttuva kustannus aluksen toiminnassa.

¹⁵ Lähde: FST:n ja ECSA:n yhteistutkimus (katso alaviite 2).

Tässä yhteydessä on kuitenkin syytä huomata alipäällystön ja miehistön palkkaamiseen ja päällystön palkkaamiseen liittyvät erot. Palkkaeroista huolimatta laivanvarustajat näyttävät olevan halukkaampia palkkaamaan päällystötehtäviin EU:n kansalaisia. Tähän on useita eri syitä, kuten turvallisuusnäkökohdat, alustyyppi ja alusta koskevat tekniset normit (parempipalkkainen päällystö on yleensä myös paremmin koulutettua ja kokeneempaa) sekä kulttuuritekijät.

1.2.2 Merenkulkijan ammattiin liittyvät sosiaaliset näkökohdat

Vaikka ammattitaitoisista merenkulkijoista on pulaa, yhä harvempi eurooppalainen nuori valitsee ammattinsa merenkulun alalta. Nuorten mielestä työ maissa on sosiaalisista ja taloudellisista syistä houkuttelevampaa kuin työ merellä. EU:n korkea nuorisotyöttömyysasteeseen ei ole muuttanut tätä suuntausta.

Nuoret eivät ole halukkaita viettämään pitkiä ajanjaksoja merellä kaukana sukulaisistaan, lapsistaan ja ystävästään. Ammatin houkuttelevimmatkin puolet, kuten mahdollisuus nähdä maailmaa ja vierailla eksoottisissa paikoissa, näyttävät menettäneen merkityksensä nykyaikaisen purjehduskäytännön vuoksi, sillä laivat viipyvät satamassa vain lyhyitä aikoja tai jäävät sataman ulkopuolelle kaupallisen toimintansa ajaksi. Lisäksi nykyaikaisilla laivoilla on pienet miehistöt, jotka monesti koostuvat eri kieliä puhuvista eri maiden kansalaisista, mikä voi johtaa sosiaaliseen eristyneisyyteen.

Merenkulkualan opintojen korkea keskeyttämisaste on selkeä osoitus siitä, että nuoret eivät pidä merenkulkualan ammatteja houkuttelevina. Keskimääräinen keskeyttämisaste on EU:ssa 22–32 prosenttia ja joissakin jäsenvaltioissa jopa 60 tai 70 prosenttia¹⁶.

Komission mielestä on välttämätöntä ryhtyä toimenpiteisiin, jotta vallitseva tilanne saadaan korjattua. Jäljempänä esitetään ratkaisuvaihtoehtoja, joista ensisijaisin on uuden kuvan luominen merenkulkualan ammattista ja ylipäättään koko merenkulkualasta. Viranomaisten ja työmarkkinajärjestöjen on tehtävä yhteistyötä, jotta eurooppalaiset nuoret saataisiin kiinnostumaan merenkulkualan ammattien tarjoamista uravaihtoehtoista ja hakeutumaan töihin merille.

1.3 Seuraukset

EU:n nykyisellä merenkulkijapulalla voi olla vakavia seurauksia. Hyvin koulutettujen merenkulkijoiden avulla voidaan taata alusten turvallinen kulku, toiminnan tehokkuus ja asianmukainen kunnossapito sekä vähentää onnettomuuksien määrää ja meren pilaantumista (80 prosenttia kaikista onnettomuuksista johtuu inhimillisestä erehdyksestä). Eräistä yhteisön ulkopuolisista maista tuleva työvoima on yleensä heikommin koulutettua kuin yhteisön työvoima (esimerkiksi merenkulkijat, joilla on kolmansien maiden antama pätevyyskirja, joka ei täytä kansainvälisessä merenkulkijoiden koulutusta, pätevyyskirjoja ja vahdinpitoa koskevassa IMOn yleissopimuksessa (STCW-yleissopimuksessa) asetettuja vaatimuksia ja jota jäsenvaltiot eivät ole tunnustaneet). Koska merenkulku on EU:lle elintärkeää toimintaa (90 prosenttia unionin ulkomaankaupasta ja yli 35 prosenttia sen sisäisestä kaupasta on riippuvainen merenkulusta), sillä ei ole varaa menettää tätä arvokasta merenkulkualan kokemusta, jos se haluaa välttää ympäristön pilaantumisen, turvallisuuden heikkenemisen sekä merenkulkualansa ja siihen liittyvien merenkulkuelinkeinojen kilpailukykyyn huononemisen. On syytä korostaa, että nämä näkökohdat koskevat sekä päällystöä että

¹⁶ Lähde: FST:n ja ECSA:n yhteistutkimus (katso alaviite 2).

alipäällystää ja miehistöä, koska aluksen tehokas ja turvallinen toiminta riippuu koko miehistön teknisistä taidoista ja yhteistyökyvystä.

Tässä yhteydessä on syytä kiinnittää erityistä huomiota öljynkuljetukseen. Yhteisö tuo 80 prosenttia tarvitsemastaan öljystä, joka kuljetetaan lähes kokonaan meriteitse. Näin ollen on tärkeää varmistaa EU:hun suuntautuvien öljynkuljetusten itsenäisyys ja turvallisuus. Näiden strategisten näkökohtien vuoksi yhteisön toimivaltaisten viranomaisten on yleistä merenkulkupolitiikkaa ja erityisesti merenkulkualan henkilöstöpolitiikkaa hahmotellessaan otettava huomioon, että EU:ssa on pidettävä yllä merenkulkualan osaamista ja valvottava tarkasti säiliöaluslaivastoja.

EU:n merenkulkijoiden vajauksella voi olla epäsuotuisia vaikutuksia useisiin merenkulkuun läheisesti liittyviin elinkeinoihin. Monet maissa toimivat työntekijät pitävät merenkulkualan kokemusta etuna tai edellytyksenä palkatessaan henkilökuntaa. Esimerkiksi satamat, laivanvarustamot, tarkastuselimet (luokituslaitokset, satamavalttioiden valvontaviranomaiset ja lippuvaltioiden hallintoviranomaiset), vakuutusyhtiöt, laivanrakentajat ja laivankorjausyhtiöt sekä merenkulkulaitteiden valmistajat palkkaavat mielellään tai ovat velvollisia palkkaamaan entisiä merenkulkijoita. EU:n ulkopuolisista maista tulevien entisten merenkulkijoiden ei ole helppo täyttää näiden yhtiöiden paikkoja useistakin syistä, jotka vaihtelevat kielen ja kulttuurin tuntemisesta aina paikallisten tai kansallisten toimintatapojen ja säännösten hallintaan. On selvää, että EU:n merenkulkijoiden ennakoitu vaje johtaa pitkällä aikavälillä työvoimapulaan EU:n merenkulkuun läheisesti liittyvillä toimialoilla. EU:n merenkulkualan tulevaisuuden kannalta on tärkeää taata EU:n merenkulkijoiden merillä hankkiman kokemuksen ja asiantuntemuksen säilyminen.

Jos EU:n merenkulkijoiden määrä vähenee edelleen kuten tähänkin saakka, yhteisö voi menettää merkittävän historiallisen ja ammatillisen perinnön. Merenkulkualan oppilaitoksia voidaan joutua lakkauttamaan, ja alan osaaminen voi kadota yhteisöstä kokonaan, mistä olisi vakavia seurauksia meriliikenteen turvallisuudelle ja koko merenkulkualan tarjonnalle ja kilpailukyvyille.

2 YHTEISÖN SÄÄNNÖSTÖN JA KANSAINVÄLISEN SÄÄNNÖSTÖN SOVELTAMINEN

Yhteisön tasolla on jo runsaasti lainsäädäntöä, jota sovelletaan aluksilla työskenteleviin henkilöihin. Tämä lainsäädäntö jakautuu kahteen luokkaan: kaikkia työntekijöitä koskeva sosiaalialan lainsäädäntö sekä erityisesti merenkulkijoita koskeva lainsäädäntö.

- **Ensimmäiseen luokkaan** kuuluvat kaikki **työntekijöiden terveyttä ja turvallisuutta koskevat direktiivit** (yhteensä noin kaksikymmentä). Näissä direktiiveissä käsitellään hyvinkin erilaisia aihealueita, kuten työntekijöiden suojelemista altistumiselta kemiallisille, biologisille ja syöpää aiheuttaville aineille, asbestille ja ionisoivalle säteilylle; lääkintätarvikkeita, joita on oltava aluksella, sekä henkilönsuojaimia. Täydellinen luettelo näistä direktiiveistä esitetään tämän tiedonannon liitteessä. Tässä yhteydessä on kuitenkin syytä korostaa terveyttä ja turvallisuutta koskevan kehysdirektiivin tärkeyttä, sillä jos sitä sovelletaan oikein työpaikoilla, se tarjoaa keinot, joilla voidaan ehkäistä onnettomuuksia ja antaa lisäsuojaa onnettomuuden sattuessa.

Ensimmäiseen luokkaan kuuluvat myös **naisten ja miesten yhdenvertaista kohtelua** koskevat direktiivit. Aluksilla työskentelevien naisten määrä on yhä liian pieni, mutta on selvää, että syrjinnän vastainen lainsäädäntö auttaa parantamaan tätä tilannetta.

Kolmanteen ryhmään kuuluvat **sosiaaliturvaa** ja **työehtoja** koskevat säädökset. Asetusta (ETY) N:o 1408/71, jolla helpotetaan työntekijöiden liikkumista jäsenvaltiosta toiseen takaamalla heille yhdenvertainen kohtelu, sovelletaan myös merenkulkijoihin. Työehtojen osalta merenkulkijoihin sovelletaan kaikkia asiaa koskevia direktiivejä lukuun ottamatta niitä, joissa säädetään työntekijöiden suojelusta yrityksen luovutuksen tai työntekijöiden joukkovähentämisen yhteydessä, sekä palvelujen tarjoamisen yhteydessä tapahtuvasta työntekijöiden lähettämisestä työhön toiseen jäsenvaltioon 16. joulukuuta 1996 annettua Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiiviä 96/71/EY¹⁷ (ministerineuvosto katsoi, ettei näitä säädöksiä voida soveltaa merenkulkualan sen erityispiirteiden vuoksi). Työnantajan maksukyvyttömyystilannetta koskevan direktiivin mukaan jäsenvaltiot voivat jättää merenkulkijat direktiivin soveltamisalan ulkopuolelle, ja eräät jäsenvaltiot ovatkin tehneet siten.

- **Toiseen luokkaan** kuuluvat erityisesti merenkulkijoihin sovellettavat direktiivit, kuten direktiivit **merenkulkijoiden työajasta**¹⁸ ja **koulutuksesta**¹⁹. Kuten edellä todettiin, 80 prosenttia merenkulun onnettomuuksista johtuu inhimillisestä erehdyksestä. Nämä kaksi direktiiviä ovatkin tärkeitä, koska niillä pyritään vahvistamaan inhimillisiä tekijöitä estämällä väsymystä ja varmistamalla, että miehistöllä on pätevä koulutus. Työaikaa koskeva direktiivi on ensimmäinen perustamissopimuksen sosiaalipolitiikkaa koskevaan lukuun perustuva alakohtainen työmarkkinaosapuolten välinen sopimus. Siihen liittyy direktiivi, jolla varmistetaan sopimuksen täytäntöönpano eurooppalaisissa satamissa. Merenkulkijoiden koulutusta koskeva direktiivi perustuu STCW-yleissopimukseen. Direktiivillä otetaan käyttöön yhteisön menettely kolmansien maiden myöntämien pätevyyskirjojen tunnustamiseksi, ja se on suuri edistysaskel miehistöjen pätevyysvarmistamiseksi ja merenkulkualan ammattien elvyttämiseksi.

Työntekijöiden suojelemista koskevien direktiivien lisäksi unioni on ottanut käyttöön erityisesti **työllisyyden edistämiseen** tähtäävän välineen: **meriliikenteen valtiontukia koskevat suuntaviivat**. Ensimmäiset suuntaviivat ovat vuodelta 1989, ja niitä tarkistettiin vuonna 1997. Suuntaviivat on laadittu parantamaan eurooppalaisen aluskannan kilpailukykyä (jonka uhkana ovat avoimet rekisterit, jotka tarjoavat parempia verotus- ja sosiaalietuja kuin jäsenvaltiot voivat tarjota) ja edistämään eurooppalaisten merenkulkijoiden työllistämistä. Siten ne auttavat pitämään yllä merenkulkualan osaamista unionissa ja parantamaan turvallisuutta aluksilla. Suuntaviivoissa vahvistetaan, millä ehdoilla jäsenvaltiot voivat myöntää tukea verovapautusten tai eurooppalaisten merenkulkijoiden työllistämiseen tai koulutukseen tarkoitetun tuen muodossa. Tarkemmin sanottuna ne antavat mahdollisuuden a) pienentää jäsenvaltiossa rekisteröidyllä aluksella työskentelevien merenkulkijoiden sosiaaliturvamaksuja ja b) keventää heidän tuloverotustaan.

Tarkistettujen suuntaviivojen julkaisemisen jälkeen yhä useammat jäsenvaltiot ovat toteuttaneet työllisyyttä edistäviä toimenpiteitä tai ottaneet käyttöön erityisiä koulutusohjelmia. Tarkistettuja suuntaviivoja on sovellettu noin kolmen vuoden ajan, ja

¹⁷ EYVL L 18, 21.1.1997, s. 1.

¹⁸ Neuvoston direktiivi 1999/63/EY, annettu 21 päivänä kesäkuuta 1999, Euroopan yhteisön kansallisten varustamoyhdistysten keskusjärjestön (ECSA) ja Euroopan unionin kuljetusalojen ammattiliiton (FST) tekemästä, merenkulkijoiden työajan järjestämisestä koskevasta sopimuksesta – Liite: Eurooppalainen sopimus merenkulkijoiden työajan järjestämisestä (EYVL L 167, 2.7.1999, s. 33). Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi 1999/95/EY, annettu 13 päivänä joulukuuta 1999, merenkulkijoiden työajan valvonnasta yhteisön satamissa käyvillä aluksilla (EYVL L 14, 20.1.2000, s. 29).

¹⁹ Neuvoston direktiivi 94/58/EY, annettu 22 päivänä marraskuuta 1994, merenkulkijoiden vähimmäiskoulutuksesta (EYVL L 319, 12.12.1994, s. 28).

ensimmäiset seurantakertomukset osoittavat, että näistä toimenpiteistä on ollut hyötyä: ennen kaikkea ne ovat vähentäneet ulosliputusta ja luoneet jonkin verran pyrkimystä rekisteröidä aluksia takaisin jäsenvaltioiden rekistereihin. Komissio kehottaakin kaikkia jäsenvaltioita pohtimaan, miten valtiontuen suuntaviivojen tarjoamia mahdollisuuksia voidaan hyödyntää optimaalisesti kansallisella tasolla. Komission yksiköt seuraavat tulevaisuudessakin suuntaviivojen soveltamisen tuloksia ja ottavat huomioon etenkin työllisyyttä edistävät toimenpiteet valmistellessaan suuntaviivojen seuraavaa tarkistusta.

Sosiaalisia kysymyksiä käsitellään **kansainvälisellä tasolla** laaja-alaisesti kahdessa YK:n alaisessa erityisjärjestössä: IMO (Kansainvälinen merenkulkujärjestö) vastaa turvallisuuteen liittyvistä kysymyksistä ja ILO (Kansainvälinen työjärjestö) sosiaalisista kysymyksistä. Edellä mainittu STCW-yleissopimus tehtiin IMOssa. Merenkulkijoita koskevista ILO:n yleissopimuksista on luettelo liitteessä II. Unionin jäsenvaltiot ovat ratifioineet kaikki nämä sopimukset, joten kyseiset sopimukset sitovat niitä.

Lainsäädännön **täytäntöönpanosta** voidaan todeta, että voimassa oleva yhteisön lainsäädäntö, jota sovelletaan aluksiin työterveyden ja -turvallisuuden osalta, on yleensä saatettu asianmukaisesti osaksi kansallista lainsäädäntöä. Komissio aikoo kuitenkin valvoa, että lainsäädäntöä sovelletaan merenkulkualalla täysimittaisesti. Liikenneministerien neuvosto ehdotti nimenomaan tällaista valvontaa merenkulun turvallisuudesta 21. joulukuuta 2000 antamissaan päätelmissä.

Komissio aikoo tehdä parhaansa varmistaakseen, että jäsenvaltiot soveltavat edelleen asianmukaisesti yhteisön toimenpiteitä, joilla STCW-yleissopimus ja kansainvälinen turvallisuusjohtamissäännöstö (ISM-säännöstö)²⁰ saatettiin osaksi yhteisön lainsäädäntöä. Lisäksi se aikoo tarkastaa, että kolmannet maat, joista tulee paljon työvoimaa merenkulkualalle, noudattavat STCW-yleissopimuksen määräyksiä. Komissio aikoo myös tehdä tiivistä yhteistyötä IMO:n kanssa ja varmistaa satamavaltioiden suorittamaa valvontaa koskevaa neuvoston direktiiviä²¹ soveltaen, että kyseisiä välineitä käytetään laajasti ja tehokkaasti koko maailmassa. Merenkulkijoiden työaikaa koskevan direktiivin osalta komissio haluaa muistuttaa jäsenvaltioita siitä, että direktiivin esteetön täytäntöönpano edellyttää merenkulkijoiden työaikaa ja alusten miehitystä koskevan ILO:n yleissopimuksen (N:o 180) ja kauppa-aluksissa noudatettavaa vähimmäistasoa koskevan ILO:n yleissopimuksen (N:o 147) ratifiointia.

Satamavaltioiden suorittaman valvonnan avulla voidaan tarkkailla yhteisön säännösten ja kansainvälisen säännösten asianmukaista soveltamista, ja avoimuuden lisäämiseksi on kehitetty Equasis-tietokanta²². Koska on yleisesti tunnustettua, että aluksella työskentelevät hyvin koulutetut merenkulkijat ovat avaintekijä merenkulun turvallisuuden varmistamisessa, Equasis-tietokannan valvontakomitea ja toimituskunta ovat samaa mieltä siitä, että

²⁰ Neuvoston direktiivi 94/58/EY (katso alaviite 19) ja neuvoston asetus (EY) N:o 3051/95, annettu 8 päivänä joulukuuta 1995, ro-ro-matkustaja-alusten turvallisuusjohtamisesta (EYVL L 320, 30.12.1995, s. 14).

²¹ Neuvoston direktiivi 95/21/EY, annettu 19 päivänä kesäkuuta 1995, alusturvallisuutta, saastumisen ehkäisemistä ja alusten asumis- ja työskentelyolosuhteita koskevien kansainvälisten standardien soveltamisesta yhteisön satamia käyttäviin ja jäsenmaiden lainkäyttövaltaan kuuluvilla vesillä purjehtiviin aluksiin (satamavaltioiden suorittama valvonta) (EYVL L 157, 7.7.1995, s. 1).

²² Equasis on tietokanta, johon kerätään alusten turvallisuuteen liittyviä tietoja sekä julkisista että yksityisistä lähteistä. Tietokanta on käytettävissä Internetissä (www.equasis.org). Komissio ja Ranskan merenkuluviranomaiset kehittivät järjestelmän yhteistyössä sen jälkeen, kun avoimuuden lisäämistä oli vaadittu yksimielisesti komission ja Yhdistyneen kuningaskunnan viranomaisten vuonna 1997 käynnistämän "Laadukas merenkulku" -kampanjan yhteydessä.

inhimillistä osatekijää koskevan osion lisääminen tietokantaan on sen periaatteen mukaista, että yksittäisistä aluksista annetaan niiden turvallisuustekijöitä koskevia tietoja. Inhimillistä osatekijää koskeva osio on vielä kehittämättä, mutta tarkoituksena on kerätä siihen tietoja STCW-yleissopimuksen soveltamisesta, väärennetyistä pätevyyskirjoista, työaikaa koskevan ILO:n yleissopimuksen ja sen muiden yleissopimusten määräysten noudattamisesta, satamiin jätetyistä merenkulkijoista ja maksamattomista palkoista, turvallista miehitystä koskevista todistuksista, miehistön tekemistä valituksista ja työehtosopimuksista.

3 TOIMINTAEHDOTUKSIA

Kuten luvussa 2 mainittiin, yhteisössä on jo voimassa tärkeitä säädöksiä, joiden tavoitteena on lisätä työterveyttä ja -turvallisuutta sekä parantaa aluksilla vallitsevia työolosuhteita. Lisäksi on annettu yhteisön merenkulkijoiden työllisyyttä edistäviä säädöksiä tai sellaisista neuvotellaan parhaillaan toimivaltaisissa elimissä. Komissio katsoo, että EU:n merenkulkijoiden määrän lisäämiseen tähtääviin toimenpiteisiin ei pitäisi kuulua – ainakaan toistaiseksi – uusia lainsäädäntöehdotuksia, joiden painopiste olisi työllisyyskysymyksissä. Merenkulkijoiden työllisyyden nykyisiä suuntauksia olisi sen sijaan pyrittävä muuttamaan soveltamalla voimassa olevaa lainsäädäntöä ja käyttämällä yhteisön välineitä asianmukaisella tavalla.

Komissio aikoo kuitenkin selvittää, ovatko hylätyt alukset sellainen ongelma, jonka ratkaisemiseksi tarvitaan uutta yhteisön lainsäädäntöä. Aluksia hylätään jatkuvasti yhteisön satamiin, ja niiden miehistöt jäävät aluksiin saamatta palkkojaan. Kohtuuttomien inhimillisten seurausten lisäksi hylätyt laivat aiheuttavat ongelmia satamien päivittäiselle kaupalliselle toiminnalle, koska ne vähentävät satamissa käytettävissä olevaa tilaa. Komissio aikoo selvittää, tulisiko sen ehdottaa sellaista säädöstä, joka antaisi satamille mahdollisuuden myydä hylätyt alukset. Samalla se aikoo selvittää, voidaanko aluksiin soveltaa yrityksen tai liikkeen taikka liiketoiminnan osan luovutusta koskevaa direktiiviä²³ ja työntekijöiden joukkovähentämistä koskevaa direktiiviä²⁴. On ainoastaan kohtuullista taata yhteisön aluksilla työskenteleville merenkulkijoille vähintään sama suoja kuin muille yhteisön työntekijöille sekä estää se, että tällaisilla aluksilla työskentelevät merenkulkijat jätetään satamaan.

Komissio uskoo, että jäsenvaltiot ja työmarkkinaosapuolet voivat – erityisesti merenkulkualan työmarkkinaosapuolten vuoropuhelusta vastaavan komitean avulla – toteuttaa useita tärkeitä konkreettisia toimenpiteitä tällä alalla. Kaikki osapuolet haluavat löytää pikaisen ratkaisun EU:n merenkulkijoiden vajaukseen, ja niiden tähän tähtäävät pyrkimykset olisi koordinoitava mahdollisimman hyvien tulosten saavuttamiseksi. EU:n laivanvarustajien on luonnollisestikin osallistuttava tähän toimintaan suoranaisesti ja täysipainoisesti. Heidän panostaan tarvitaan sekä koulutuksen kehittämisessä että merenkulkualan julkisuuskuvan parantamisessa. Viranomaisten on tuettava laivanvarustajia kaikin mahdollisin keinoin erityisesti vähentämällä EU:n merenkulkijoiden työllistämiseen liittyviä kustannushaittoja. Tärkeässä asemassa ovat myös merenkulkualan oppilaitokset, koska ne voivat parantaa tilannetta tarjoamalla mahdollisimman hyvää koulutusta ja kohottamalla koko merenkulkualan julkisuuskuvaa.

²³ Neuvoston direktiivi 77/187/ETY, annettu 14 päivänä helmikuuta 1977, työntekijöiden oikeuksien turvaamista yrityksen tai liikkeen taikka liiketoiminnan osan luovutuksen yhteydessä koskevan jäsenvaltioiden lainsäädännön lähentämisestä (EYVL L 61, 5.3.1977, s. 26).

²⁴ Neuvoston direktiivi 98/59/EY, annettu 20 päivänä heinäkuuta 1998, työntekijöiden joukkovähentämistä koskevan jäsenvaltioiden lainsäädännön lähentämisestä (EYVL L 225, 12.8.1998, s. 16).

Tämän perusteella komissio suosittaa, että kaikki kyseiset toimijat yhdistävät voimansa EU:n merenkulkijoiden nykyisen vajauksen poistamiseksi ja edellä esitettyjen ensisijaisten toimenpiteiden toteuttamiseksi.

3.1 Työllisyyden edistäminen

3.1.1 Ehdotus miehistöä koskevista edellytyksistä ja työllisyyttä koskevat työmarkkinaosapuolten aloitteet

Euroopan unionin säännöllinen matkustajalaiva- ja lauttaliikenne on työvoimavaltainen ala, joka työllistää noin 30 000 EU:n merenkulkijaa. Toistaiseksi liikennettä harjoittavat pääasiassa EU-maiden lippujen alla purjehtivat alukset, joiden miehistöt ovat valtaosaltaan EU-maiden kansalaisia. Lähes 50 prosenttia EU:n jäsenvaltioiden merenkulkijoista työskentelee tällä sektorilla (20 prosenttia EU:n sisäisessä liikenteessä ja 30 prosenttia kabotaasiliikenteessä). Komission yksiköt uskovat, että alalla viime aikoina vallinnut suuntaus työllistää EU:n ulkopuolisista maista tulevia merenkulkijoita (aluksi muonituksessa ja myöhemmin päällystöluokissa) jatkuu ja jopa vahvistuu markkinoiden kehityksen ja eräillä linjoilla lisääntyneen kilpailun aiheuttaman paineen vuoksi. Tästä syystä komissio antoi 29. heinäkuuta 1998 tiedonannon jäsenvaltioiden sisäisen ja niiden välisen säännöllisen matkustajalaiva- ja lauttaliikenteen miehistöä koskevasta yhteisestä politiikasta. Tiedonantoon liittyi kaksi ehdotusta: ehdotus neuvoston asetukseksi palvelujen tarjoamisen vapauden periaatteen soveltamisesta meriliikenteeseen jäsenvaltioissa (meriliikenteen kabotaasi) annetun asetuksen (ETY) N:o 3577/92 muuttamisesta ja ehdotus neuvoston direktiiviksi jäsenvaltioiden välisen säännöllisen matkustaja- ja laivaliikenteen miehistöä koskevista edellytyksistä²⁵.

Ehdotetussa direktiivissä esitetään, että EU-maiden satamien välillä säännöllisesti liikennöivillä matkustajalaivoilla ja lautoilla työskenteleville EU:n ulkopuolisten maiden kansalaisille on taattava vastaavat työehdot kuin EU-maiden kansalaisille. Komissio katsoo, että tällä direktiivillä, jossa EU:n vaatimukset ulotetaan koskemaan kaikkia tällä työvoimavaltaisella alalla työskenteleviä merenkulkijoita, luodaan tasapuoliset toimintaedellytykset ja estetään sosiaalinen polkumyynti ja kilpailun vääristyminen, joiden syynä on EU:n ulkopuolisista maista tulevien merenkulkijoiden alhaisempi palkkataso. Direktiivin avulla pyritään estämään se, että EU:n merenkulkijat korvataan pienempipalkkaisilla EU:n ulkopuolisten maiden kansalaisilla, sekä turvaamaan EU:n merenkulkijoiden työmahdollisuudet yhdellä niistä harvoista aloista, joilla heidän työllistämisenä on (etenkin päällystön ja ravintolahenkilökunnan osalta) on edelleen merkittävää. Lisäksi on otettava huomioon, että työmahdollisuuksien tarjonnan jatkuminen tällä alalla voi edistää EU:n merenkulkijoiden koulutusta.

Komissio katsoo, että samalla kun tiedonantoa koskevat neuvottelut jatkuvat neuvostossa ja Euroopan parlamentissa, työmarkkinaosapuolille olisi annettava mahdollisuus neuvotella keskenään siitä ongelmasta, että säännöllisessä matkustajalaiva- ja lauttaliikenteessä työskentelevät EU:n merenkulkijat korvataan pienempipalkkaisilla EU:n ulkopuolisten maiden kansalaisilla. Komissio uskoo, että työmarkkinaosapuolet käsittelevät ongelmaa eri näkökulmista ja löytäisivät siihen muita ratkaisuja kuin komissio ehdotti vuonna 1998 antamassaan työehtoja koskevassa tiedonannossa. Koska työmarkkinaosapuolet ovat tehneet ansiokasta yhteistyötä aikaisemminkin myötävaikuttaessaan merenkulkijoiden työajan järjestämistä koskevan sopimuksen tekemiseen ja avustaessaan komissiota tämän tiedonannon

²⁵ EYVL C 213, 9.7.1998, s. 17.

laatimisessa, komissio katsoo, että tästä asiasta olisi mahdollista tehdä vapaaehtoinen sopimus. Lisäksi työmarkkinaosapuolet voisivat halutessaan neuvotella keskenään myös siitä, voitaisiinko vapaaehtoinen sopimus ulottaa koskemaan muitakin kysymyksiä, kuten koulutuksen edistämistä (esimerkiksi harjoittelupaikkojen lisäämistä aluksilla), elin- ja työskentelyolosuhteiden parantamista, urakehityksen määrittelyä ja palkkatasojä.

3.1.2 Tiedotuskampanjat ja muut työllisyyttä edistävät toimenpiteet

Yksi kiireellisimmistä toimenpiteistä, joilla nuoria voidaan houkutella merenkulkualan ammatteihin, on alan julkisuuskuvan parantaminen. Mahdollisista aloitteista, joita tällä alalla voidaan tehdä, komissio suosittaa koordinoitujen tiedotuskampanjoiden järjestämistä sekä kansallisella että yhteisön tasolla. Vastaavanlaisia tapahtumia on jo järjestetty useissa jäsenvaltioissa, ja ne ovat osoittautuneet hyödyllisiksi, sillä niissä on esitelty merenkulkualan ammattien myönteisiä puolia ja annettu nuorille tietoa merenkulkualan uravaihtoehtoista ja niiden tarjoamista mahdollisuuksista. Koska yksi merenkulkualan ammattien myönteinen puoli on merenkulkijoiden mahdollisuus työskennellä erilaisissa merenkulkualan liittyvissä tehtävissä, tiedotuskampanjoiden avulla voitaisiin levittää tietoa EU:n merenkulkijoiden uramahdollisuuksista aina ensimmäisistä työpaikoista aluksilla mahdollisiin tarjouksiin työskennellä maissa sen jälkeen, kun merenkulkija on työskennellyt kohtuullisen ajan merillä. Tiedotuskampanjoiden avulla voitaisiin houkutella nimenomaan merenkulkualalle soveltuvia nuoria ja vähentää täten opintonsa keskeyttävien opiskelijoiden määrää. Jäsenvaltioissa toteutettavat ja kunkin maan olosuhteisiin mukautetut kampanjat tarjoaisivat myös hyvän tilaisuuden edistää naisten hakeutumista merenkulkualan ammatteihin EU:ssa.

Merenkulkuala on yleensä ollut miesvaltaista, ja on totta, että perhe-elämän ja merellä työskentelyn yhdistäminen voi olla vaikeampaa naisille kuin miehille. Merenkulkualalla on kuitenkin tiettyjä ammatteja – esimerkiksi säännöllisessä lauttaliikenteessä – joihin naiset voivat jo hakeutua helposti. Työmarkkinaosapuolten olisi edistettävä ja helpotettava kaikin tavoin naisten hakeutumista heitä kiinnostaviin merenkulkualan ammatteihin. Naisten kiinnostusta voitaisiin lisätä juuri tiedotuskampanjoiden avulla. Lisäksi työmarkkinaosapuolten olisi puututtava syrjintään ja ennakoluuloihin, joita monet EU-maiden aluksilla työskentelevät naiset ovat kokeneet²⁶.

Toimenpiteet, joilla edistetään naisten työskentelyä aluksilla, ovat yhdenmukaisia IMon suunnitelman kanssa, jonka tavoitteena on edistää naisten toimintaa merenkulkualalla. Lisäksi se on sopuosinnassa STCW-yleissopimuksen suosituksen kanssa, jonka mukaan on kiinnitettävä erityistä huomiota siihen, että naisille ja miehille taataan yhtäläiset mahdollisuudet kaikilla merenkulkualan lohkoilla, sekä korostettava naisten asemaa merenkulkualan ammattissa ja edistettävä heidän osallistumistaan merenkulkualan koulutukseen ja alan toimintaan kaikilla tasoilla. Kaikki toimenpiteet, joilla edistetään naisten työskentelyä EU-maiden aluksilla ja naisiin kohdistuvan syrjinnän ja ennakoluulojen poistamista, ovat myös naisten ja miesten yhdenvertaista kohtelua edistävän yhteisön yleisen politiikan mukaisia. Tässä yhteydessä komissio kehottaa jäsenvaltioita ja työmarkkinaosapuolia varmistamaan, että voimassa olevaa sukupuolten välistä tasa-arvoa koskevaa

²⁶ NUMASTin (National Union of Marine Aviation and Shipping Transport Officers) hiljattain tekemässä tutkimuksessa haastateltiin järjestön naispuolisia jäseniä: 76 prosenttia vastanneista kertoi kokeneensa merillä sukupuolista häirintää ja ahdistelua ja 47 prosenttia vastanneista kertoi kokeneensa sukupuolista syrjintää.

lainsäädäntöä sovelletaan asianmukaisesti ja että hiljattain ehdotettu direktiivi²⁷, jolla on tarkoitus kieltää työpaikoilla esiintyvä sukupuolinen häirintä ja ahdistelu, hyväksytään nopeasti.

3.2 Elin- ja työolosuhteet

Laivanvarustajat voivat parantaa alusten viihtyisyyttä monin tavoin ja tehdä alusten elin- ja työolosuhteista houkuttelevia. Nykyaikainen tietotekniikka tarjoaa tässä suhteessa monia mahdollisuuksia. Merenkulkijoilla olisi esimerkiksi oltava mahdollisuus pitää yhteyttä perheisiinsä ja ystäviinsä sähköpostin välityksellä. Tietokonehuoneiden rakentamista aluksille olisi harkittava, ja tietokoneita voitaisiin hankkia merenkulkijoiden perheille kotiin. Toisena vaihtoehtona voisi olla lukuhuoneiden, musiikkilaitteistojen ja videonauhureiden järjestäminen aluksille. Tärkein toimenpide lienee kuitenkin sopivien maissa- ja merelläolo-aikojen vuorottelun suunnittelu. Laivanvarustajien ja ammattiyhdistysten edustajien olisi otettava huomioon merenkulkijoiden toiveet viettää enemmän aikaa maissa ja laivayhtiöiden taloudelliset rasitukset (miehistöjen kotiuttaminen ja kahden miehistön tarve yhdellä aluksella) ja yritettävä löytää tasapainoinen ratkaisu näiden välille.

Lisäksi olisi harkittava aluksilla vallitsevien elinolojen parantamista lääkärien etäneuvontamenetelmien (etälääketieteellisten palvelujen) avulla, joihin nykyaikainen teknologia antaa mahdollisuuden. Komission rahoittamat tutkimushankkeet ovat osoittaneet, että merenkulkijoiden terveyden ja turvallisuuden suojelemiseksi on mahdollista perustaa ympäri vuorokauden päivystävä monikielinen maailmanlaajuinen integroitu pelastuspalvelu, joka välittää lääketieteellistä asiantuntemusta satelliitin ja maanpäällisen digitaalisen monipalveluverkon (Integrated Services Digital Network, ISDN) välityksellä. Mereltä lähetettävä avunpyyntö voidaan syöttää alukselta rannikolle kulkevia kanavia pitkin terveystalouden tuottajien ISDN-verkkoon ja ohjata sieltä sopiville asiantuntijoille. Teletekniikan ansiosta neuvoja antavat lääkärit voivat myös olla yhteydessä aluksen ensiaputyöntekijöihin ja näyttää heille kulloiseenkin tilanteeseen sopivat hoitotoimenpiteet multimedialääkintäoppaiden avulla.

Aluksella vallitsevia elin- ja työolosuhteita parantaviin toimenpiteisiin liittyvät läheisesti toimenpiteet, joilla pyritään palauttamaan merenkulkualan ammattien yhteiskunnallinen arvostus ja merenkulkijoiden aiempi työtyytyväisyys. Työmarkkinaosapuolten olisi selvitettävä, millä toimenpiteillä saavutetaan toivottu vaikutus, ja toteutettava ne viipymättä. EU-maiden nuoret eivät ole kiinnostuneita lähtemään merille ja nykyiset merenkulkijat eivät halua jäädä merille, jolleivät aluksilla ja maissa olevien työpaikkojen väliset palkkaerot ole merkittäviä. Sen vuoksi komissio pyytää EU:n laivanvarustajia pohtimaan huolellisesti aluksilla työskentelevien päällystön jäsenten palkankorotustarvetta. Tässä yhteydessä on syytä mainita Kansainvälisen työjärjestön äskettäin julkaisemat tilastot, jotka osoittavat ammattitaitoisten EU:n merenkulkijoiden keskimääräisten tulojen vähentyneen vuosien 1992 ja 1999 välisenä aikana²⁸.

²⁷ Ehdotus Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiiviksi miesten ja naisten tasa-arvoisen kohtelun periaatteen toteuttamisesta mahdollisuuksissa työhön, ammatilliseen koulutukseen ja uralla etenemiseen sekä työoloissa 9 päivänä helmikuuta 1976 annetun neuvoston direktiivin 76/207/ETY muuttamisesta (KOM(2000) 334 lopullinen).

²⁸ Ammattitaitoisten merenkulkijoiden keskimääräiset kuukausitulot vähenivät kyseisten seitsemän vuoden aikana seuraavasti: saksalaisten tulot 53 prosenttia, belgialaisten 51 prosenttia, tanskalaisten 43 prosenttia, alankomaalaisten 49 prosenttia, portugalilaisten 26 prosenttia ja ranskalaisten 14 prosenttia.

3.3 Merenkulkualan koulutuksen painottaminen

3.3.1 Merenkulkualan koulutus

Merenkulkualan koulutuksella on ratkaiseva merkitys EU:n merenkulkijoiden ammattipätevyyden, työllistyvyyden ja liikkuvuuden lisäämisessä. Hyvin koulutetut merenkulkijat parantavat osaltaan Euroopan merenkulkualan **kilpailukykyä** sekä kohottavat **turvallisuuden ja ympäristönsuojelun tasoa**. Turvallisuus ja ympäristönsuojelu voidaan taata pitkällä aikavälillä ainoastaan panostamalla merenkulkijoiden ammattipätevyyteen.

Merenkulkualan oppilaitokset antavat EU:ssa korkealuokkaista koulutusta, ja EU:n merenkulkijoiden katsotaan yleisesti kuuluvan maailman parhaiten koulutettujen joukkoon. Vähenevä kiinnostus merenkulkualan ammatteja kohtaan on kuitenkin johtanut siihen, että opiskelupaikat eivät ole täyttyneet Euroopan noin 120:ssä merenkulkualan oppilaitoksessa ja niiden tulevaisuus on alkanut näyttää epävarmalta. Lisäksi uuteen tilanteeseen sopeutuminen edellyttää valtavia ponnisteluja sääntelyjärjestelmään toistuvasti tehtyjen muutosten, nykyaikaisen teknologian asettamien vaatimusten ja merenkulkualalla harjoitettavan maailmanlaajuisen toiminnan vuoksi. Hajanaista eurooppalaista merenkulkualan koulutusjärjestelmää voi olla vaikea mukauttaa muuttuviin olosuhteisiin.

Merenkulkualan koulutus, kuten muukin koulutus, on ensisijaisesti jäsenvaltioiden vastuulla. Viranomaisten ja laivanvarustajien, joiden on tulevaisuudessa panostettava entistä enemmän yhtiönsä henkilökunnan koulutukseen ja pitkän aikavälin urakehitykseen, on tehtävä yhteistyötä eurooppalaisten merenkulkualan koulutusjärjestelmien säilyttämiseksi ja kehittämiseksi. Komissio ei aio syrjäyttää jäsenvaltioita tai työmarkkinaosapuolia tällä alalla. Se haluaa kuitenkin toissijaisuusperiaatteen huomioon ottaen kiinnittää kaikkien asianomaisten toimijoiden huomion joihinkin toimenpiteisiin, joiden toteuttamisella merenkulkualan koulutusjärjestelmää voidaan auttaa selviytymään sen edessä olevista suurista haasteista.

Ensimmäinen merenkulkualan koulutusjärjestelmän edessä oleva haaste on kouluttaa ammattitaitoisia merenkulkijoita, jotka pystyvät työskentelemään nykyaikaisilla korkealuokkaisilla aluksilla. Jotta tähän haasteeseen voitaisiin vastata yhteisön tasolla, oppilaitosten olisi arvioitava perusteellisesti **koulutusohjelmiaan** ja muutettava niitä tarvittaessa. On tärkeää, että koulutusohjelmat täyttävät merenkulkualan yleiset vaatimukset (kansainvälisen lainsäädännön, erityisesti STCW-yleissopimuksen ja ISM-säännösten määräysten, ja nykyaikaisen teknologian tunteminen) ja että opiskelijat voivat hankkia niissä hyvän englannin kielen taidon. Yhtä tärkeää on **merenkulkualan nykyisten kansallisten koulutusjärjestelmien yhteensovittaminen**, jolla voidaan edistää oppilaitosten välistä hedelmällistä tiedonvaihtoa ja merenkulkualan kansallisten koulutusjärjestelmien yleistä kehittymistä. Lisäksi olisi harkittava, olisiko resurssit keskitettävä **rajoitettuun määrään merenkulkualan oppilaitoksia**, jotta voitaisiin vähentää kustannuksia (ja varmistaa erityisesti nykyaikaisten laitteistojen, kuten pitkälle kehitettyjen simulaattoreiden saanti) ja parantaa samalla eurooppalaisen merenkulkualan koulutuksen laatua.

Arvioitaessa toimenpiteitä, joiden tavoitteena on varmistaa laadukas koulutus ja merenkulkijoiden ammattipätevyys, on otettava huomioon **aluksella suoritettava harjoittelu**, josta on muodostumassa vakava ongelma EU:n merenkulkualalla. Kansainvälisenä vaatimuksena on yleensä, että merenkulkijoiden koulutusohjelmiin kuuluu pakollisena osana hyväksytty harjoittelu aluksella. Viime vuosina harjoittelupaikat ovat kuitenkin vähentyneet EU-maiden aluksilla lähinnä sen vuoksi, että laivanvarustajat ovat yrittäneet pienentää harjoittelusta aiheutuvia kustannuksia vähentämällä harjoittelupaikkojen

määrää käytössä olevilla aluksilla ja tilaamalla uusia aluksia, joissa niitä on aikaisempaa vähemmän. Laivanvarustajien on tunnustettava suoranainen vastuunsa EU:n merenkulkijoiden harjoittelusta ja oltava valmiita kantamaan hallinnolliset ja taloudelliset rasitteet, joita harjoittelun tarjoaminen aluksilla aiheuttaa. Komissio suosittelee tässä yhteydessä, että laivanvarustajat harkitsevat mahdollisuutta tarjota harjoittelua samanaikaisesti usealle kokelaalle, koska siten voidaan helpottaa nuorten ensimmäiseen purjehduskokemukseen mahdollisesti liittyvää eristyneisyyden tunnetta. Viranomaisten on puolestaan yritettävä löytää keinoja, joilla voidaan keventää alusten harjoittelupaikoista laivanvarustajille aiheutuvia taloudellisia rasitteita. Meriliikenteen valtiontukea koskevat yhteisön suuntaviivat tarjoavat tässä suhteessa joitakin kiinnostavia vaihtoehtoja, ja komissio aikoo harkita perusteellisesti, olisiko suuntaviivojen seuraavan tarkistuksen yhteydessä otettava huomioon muita toimenpiteitä, jotka liittyvät aluksilla suoritettavaan harjoitteluun. Lisäksi jäsenvaltioiden olisi harkittava, olisiko niiden ryhdyttävä yhteisiin toimenpiteisiin toimivaltaisissa kansainvälisissä elimissä, jotta voitaisiin asettaa kansainvälisesti sitova vaatimus, joka velvoittaisi rakentamaan alukset siten, että niissä on riittävästi harjoittelupaikkoja.

Toisena haasteena on antaa merenkulkijoille tarvittavat tiedot heidän liikkuvuutensa parantamiseksi. Merenkulkijoille on annettava peruskoulutuksen jälkeen **jatkuvaa täydennyskoulutusta**, jotta he voisivat työskennellä erikoisaluksilla ja olisivat perehtyneitä alusten uusiin laitteistoihin ja lakisääteisiin vaatimuksiin. Tällainen koulutus lisää EU:n merenkulkijoiden liikkuvuutta kahdella tavalla: antamalla heille mahdollisuuden työskennellä toisaalta erityyppisillä erikoisaluksilla ja toisaalta sekä kannella että konehuoneen tehtävissä. Vaikka ensiksi mainittua mahdollisuutta käsitellään nimenomaan STCW-yleissopimuksessa ja sen tarjoaminen kuuluu yleensä eurooppalaisten merenkulkualan oppilaitosten antamaan koulutukseen, jälkimmäisen mahdollisuuden kehittämiseen on panostettava nykyistä enemmän, jotta voitaisiin luoda kyseisentyypistä liikkuvuutta koskevat perusteet ja soveltaa niitä käytännössä merenkulkualan oppilaitosten antamassa koulutuksessa. Lisäksi oppilaitosten olisi annettava **jatkokoulutusta**, jonka avulla alipäällystöstä ja miehistöstä voidaan kouluttaa päällystöstä ja päällystön jäsenet voivat päästä ylempään arvoasemaan. Tässä yhteydessä olisi selvitettävä kaikki etäopetuksen tarjoamat mahdollisuudet ja hyödynnettävä niitä täydennys- ja jatkokoulutuksessa.

Kolmantena haasteena on sopeuttaa koulutus merenkulkualan ammateissa tapahtuviin muutoksiin eli antaa merenkulkijoille riittävät tiedot ja taidot, jotta he voivat kohtuullisen meripalvelusajan jälkeen siirtyä työskentelemään maihin. Tämän tavoitteen saavuttamiseksi on tärkeää, että merenkulkualan peruskoulutuksessa ja täydennyskoulutuksessa käsitellään myös merenkulkualan liittyviä taloudellisia näkökohtia (merioikeutta sekä taloutta ja hallintoa), jotta EU:n merenkulkijat voisivat perehtyä paremmin tulevaa, maissa harjoittamaansa työtä koskeviin vaatimuksiin ja työtapoihin. Merenkulkualan oppilaitosten ja työmarkkinaosapuolten olisi yhdessä määriteltävä yhteiset tavoitteet ja erityisesti merenkulkijoiden **uramahdollisuudet**. Tämä on erityisen tärkeää ottaen huomioon, että jäsenvaltioiden kansalliset merenkulkualan viranomaiset tarvitsevat lisää henkilökuntaa suoriutuakseen kasvavasta määrästä tehtäviä, joita niille on määrätty tai aiotaan määrätä äskettäin hyväksytyssä tai ehdotetussa merenkulkualan turvallisuutta koskevassa yhteisön lainsäädännössä. Tulevaisuudessa tarvitaan yhä enemmän tarkastajia satamavaltion harjoittamaan valvontaan ja merenkulun valvontaan liittyviin tehtäviin. Tämän vuoksi on tärkeää, että merenkulkijoille annetaan asianmukaista koulutusta, jotta he voisivat siirtyä näihin työtehtäviin, jotka – yhdessä muiden yksityiseen merenkulkualan liittyvien ammattien kanssa – näyttävät olevan luonnollinen jatko merenkulkijoiden merellä hankkimalle kokemukselle.

Näiden kolmen suuren haasteen lisäksi olisi harkittava seuraavia toimenpiteitä, joiden avulla voidaan mahdollisesti täyttää EU:n merenkulkijoiden vaje. Ne voivat aiheuttaa muutoksia merenkulkualan nykyiseen koulutusjärjestelmään. Ensimmäisenä toimenpiteenä on yrittää **lieventää** – voimassa olevaa kansainvälistä ja yhteisön lainsäädäntöä noudattaen – **eri pätevyyskirjakoulutuksiin liittyviä pääsyvaatimuksia**, esimerkiksi rajoittamattomia pätevyyskirjoja koskevien kurssien pääsyvaatimuksia. Vaikka edellä mainitulla merenkulkualan nykyisten kansallisten koulutusjärjestelmien yhteensovittamisella voidaan luultavasti helpottaa **ammattillisten pätevyyskirjojen keskinäistä tunnustamista** jäsenvaltioissa, toisena ehdotettuna toimenpiteenä on sellaisten jäljellä olevien esteiden poistaminen, jotka haittaavat EU:n merenkulkijoiden työhönottoa EU-maiden lippujen alla purjehtiville aluksille. Lisäksi olisi jollakin tavalla pyrittävä **helpottamaan** sellaisten henkilöiden **pääsemistä** kauppa-alusten **päällystötehtäviin**, joilla on jo kyseisiin tehtäviin tarvittava pätevyys. Tällaisia henkilöitä ovat kalastusalausten päällystötehtävissä toimivat henkilöt ja entiset laivaston upseerit. Näitä toimenpiteitä koskevat koulutusaloitteet olisi määriteltävä ja toteutettava.

3.3.2 Yhteisön aloitteet

Yhteisön rahoitustuen myöntäminen merenkulkualan koulutukseen on kiinnostava mahdollisuus, mutta sitä ei tule yliarvioida. Yhteisön varoja voidaan – ja pitäisikin – käyttää tukemaan jäsenvaltioiden ja laivanvarustajien kehittämää merenkulkualan koulutusohjelmia, mutta niistä ei voida myöntää kaikkea rahoitusta, jota tarvitaan eri toimenpiteiden toteuttamiseen, kuten EU:n merenkulkijoiden määrän vähenemisen pysäyttämiseen.

Komissio on aikaisemmin suhtautunut varauksellisesti siihen, että merenkulkualaa varten perustettaisiin erityinen yhteisön koulutusrahasto, ja pitää edelleen tätä vaihtoehtoa epärealistisena. Komissio suosittelee kuitenkin, että jäsenvaltiot ja työmarkkinaosapuolet tutkivat ja hyödyntävät paremmin niitä mahdollisuuksia, joita nykyiset koulutustukea koskevat yhteisön välineet, Euroopan sosiaali- ja rakennerahastot ja etenkin Sokrates ja Leonardo da Vinci -ohjelmat tarjoavat. Lisäksi jäsenvaltioiden olisi tutkittava ja hyödynnettävä inhimillisiä voimavaroja koskevan uuden Equal-yhteisöaloitteen tarjoamia mahdollisuuksia. Kyseisen aloitteen tavoitteena on edistää uusia keinoja kaikenlaisen syrjinnän ja eriarvoisuuden torjumiseksi työmarkkinoilla valtioiden välisen yhteistyön avulla.

Jäsenvaltioita ja työmarkkinaosapuolia kehoitetaan asettamaan merenkulkualan koulutus ja inhimillisiä voimavaroja koskevat merenkulkualan aloitteet etusijalle suunnitellessaan osallistumistaan yhteisön ohjelmiin.

3.4 Tutkimusohjelmasta myönnettävä tuki

Vaikka merenkulkuala on vastuussa siitä, että EU:n merenkulkijoiden määrän vähenemiseen löydetään sopiva ratkaisu, yhteisö voi tukea sitä tässä tehtävässä myöntämällä rahoitusta tutkimushankkeisiin. Erityisen kiinnostavia tutkimusaiheita, joita koskevia hankkeita voitaisiin rahoittaa tulevasta kuudennesta puiteohjelmasta (yhteisön politiikkojen tukeminen), ovat seuraavat:

- merenkulkualan koulutukseen soveltuvien opiskelijoiden profilointi, jonka avulla voidaan parantaa valintamenettelyä ja mahdollisesti vähentää opintonsa keskeyttäneiden opiskelijoiden määrää
- motivoivat tekijät, jotka rohkaisevat ihmisiä lähtemään merille, jatkamaan työskentelyään merillä tai hankkimaan työtä maista

- työn sisältö ja uramahdollisuudet nykyään ja tulevaisuudessa sekä merillä että maissa ja viimeisimmät työnkuvan määrittelyyn liittyvät seikat
- mahdolliset parannukset aluksilla vallitseviin elin- ja työolosuhteisiin, mukaan luettuna nykyaikaisen tietotekniikan mahdollistamat viestintäyhteydet miehistön jäsenten ja heidän perheidensä ja ystäviensä välillä.
- merenkulkualan nykyisten kansallisten koulutusjärjestelmien mahdollinen lähentäminen ja resurssien mahdollinen keskittäminen pienempään määrään merenkulkualan oppilaitoksia kuin nykyään.

4 PÄÄTELMÄT JA SUOSITUKSET

Komissio on jo alkanut käsitellä EU:n merenkulkijoiden vajauksen aiheuttamaa ongelmaa. Se katsoo, että kaikkien asianosaisten on yhdessä jatkettava ja lujitettava näitä toimenpiteitä nykyisen huolestuttavan tilanteen korjaamiseksi. Tästä syystä komissio suosittelee jäljempänä kuvattavien ensisijaisten toimenpiteiden toteuttamista.

- Voimassa olevan elin- ja työolosuhteita sekä aluksen toiminnan laatua koskevan yhteisön lainsäädännön ja kansainvälisen lainsäädännön asianmukainen soveltaminen on keskeinen tekijä, joka edistää paitsi meriturvallisuuden parantamista ja merten pilaantumisen ehkäisemistä myös sen ongelman ratkaisemista, miten merenkulkualan työpaikkojen väheneminen voidaan estää. Jäsenvaltioita kehoitetaan varmistamaan, että kyseistä lainsäädäntöä sovelletaan asianmukaisesti. Komissio aikoo puolestaan valvoa tätä prosessia ja taata avoimuuden Equasis-tietokannan avulla. Lisäksi komissio kehottaa kaikkia jäsenvaltioita pohtimaan, kuinka valtiontukea koskevien suuntaviivojen tarjoamia EU:n merenkulkijoiden työllisyyttä tukevia vaihtoehtoja voidaan parhaiten soveltaa kansallisella tasolla.
- Euroopan unionin säännöllinen matkustajalaiva- ja lauttaliikenne on työvoimavaltainen ala, ja liikennettä harjoittavat etupäässä EU-maiden lippujen alla purjehtivat alukset, joiden miehistö koostuu pääasiassa EU-maiden kansalaisista. EU:n merenkulkijat joutuvat kilpailemaan tämän alan työpaikoista yhä tiukemmin EU:n ulkopuolisista maista tulevan halvemman työvoiman kanssa. Komissio ehdotti ratkaisua tähän ongelmaan vuonna 1998 antamassaan tiedonannossa. Komission ehdotuksesta keskustellaan edelleen toimivaltaisissa elimissä, mutta työmarkkinaosapuolet voisivat löytää samanaikaisesti uusia ratkaisuja samaan ongelmaan vapaaehtoisella sopimuksella.
- Komissio kehottaa jäsenvaltioita ja työmarkkinaosapuolia järjestämään koordinoituja tiedotuskampanjoita kansallisella ja yhteisön tasolla, jotta voitaisiin kohentaa merenkulkualan julkisuuskuvaa ja tiedottaa nuorille merenkulkualan ammanteista ja niiden tarjoamista mahdollisuuksista. Tällainen tiedottaminen voi auttaa vähentämään opintonsa keskeyttävien opiskelijoiden määrää. Lisäksi tiedotuskampanjat tarjoavat hyvän tilaisuuden edistää ja helpottaa naisten pääsyä heitä kiinnostaviin merenkulkualan ammanteihin.
- Aluksilla vallitsevia elin- ja työolosuhteita voidaan parantaa merkittävästi muutamien nykyaikaisen teknologian mahdollistamien yksinkertaisten järjestelyjen avulla. Komissio suosittelee, että laivanvarustajat tutkivat näitä mahdollisuuksia sekä mahdollisuutta järjestää merenkulkijoiden maissa- ja merelläoloaikojen vuorottelu siten, että se vastaa paremmin heidän tarpeitaan. Lisäksi komissio kehottaa työmarkkinaosapuolia ryhtymään asianmukaisiin toimenpiteisiin merenkulkualan ammattien yhteiskunnallisen arvostuksen

ja merenkulkijoiden työtyytyväisyyden vahvistamiseksi. Laivanvarustajien kiireellisimpänä toimenpiteenä olisi päällystön palkkojen korottaminen EU:ssa.

- EU:n merenkulkijoiden ammattikunnan säilymisen, Euroopan merenkulkualan kilpailukyvyyn sekä turvallisuuden ja ympäristönsuojelun lisäämisen kannalta on elintärkeää, että merenkulkualan koulutus pidetään EU:ssa korkealla tasolla. Viranomaisten, laivanvarustajien ja merenkulkualan oppilaitosten on tehtävä yhteistyötä sen varmistamiseksi, että merenkulkualan kansalliset koulutusjärjestelmät vastaavat kaikkia sääntelyjärjestelmän, nykyaikaisen teknologian ja maailmanlaajuisen merenkulun vaatimuksia, joihin kuuluu myös hyvä englannin kielen taito. Lisäksi komissio suosittaa, että jäsenvaltiot ja työmarkkinaosapuolet ryhtyvät pikaisiin toimenpiteisiin sen varmistamiseksi, että aluksilla on riittävästi harjoittelupaikkoja halukkaille kokelaille, että EU:n merenkulkijoille annetaan täydennys- ja/tai jatkokoulutusta ja että EU:n merenkulkijoiden liikkuvuutta lisätään.
- Merenkulkualan koulutusta voidaan tukea yhteisön välineillä ja inhimillisiä voimavaroja koskevilla yhteisön aloitteilla. Komissio kehottaa jäsenvaltioita ja työmarkkinaosapuolia tutkimaan ja hyödyntämään näiden välineiden tarjoamia mahdollisuuksia. Jäsenvaltioita kehoitetaan erityisesti asettamaan merenkulkualan koulutus ja inhimillisiä voimavaroja koskevat merenkulkualan aloitteet etusijalle suunnitellessaan osallistumistaan yhteisön ohjelmiin.
- Yhteisö voi tukea merenkulkualan ponnisteluja EU:n merenkulkijoiden määrän lisäämiseksi rahoittamalla joitakin ad hoc -tutkimushankkeita tulevasta kuudennesta puiteohjelmasta.

LIITE I

Aluksiin sovellettava yhteisön sosiaalilainsäädäntö

Yleiset sosiaaliset säännökset	Neuvoston direktiivi 75/34/ETY, annettu 17 päivänä joulukuuta 1974, jäsenvaltion kansalaisten oikeudesta jäädä toisen jäsenvaltion alueelle toimittuaan siellä itsenäisinä ammatinharjoittajina (EYVL L 014, 20.1.1975, s. 10)
	Neuvoston direktiivi 76/207/ETY, annettu 9 päivänä helmikuuta 1976, miesten ja naisten tasa-arvoisen kohtelun periaatteen toteuttamisesta mahdollisuuksissa työhön, ammatilliseen koulutukseen ja uralla etenemiseen sekä työoloissa (EYVL L 039, 14.2.1976, s. 40)
	Neuvoston direktiivi 86/613/ETY, annettu 11 päivänä joulukuuta 1986, miesten ja naisten tasa-arvoisen kohtelun periaatteen soveltamisesta itsenäisiin ammatinharjoittajiin, maatalousalalla toimivat ammatinharjoittajat mukaan lukien, ja itsenäisinä ammatinharjoittajina toimivien naisten suojeluun raskauden ja synnytyksen perusteella (EYVL L 359, 19.12.1986, s. 56)
	Neuvoston direktiivi 97/80/EY, annettu 15 päivänä joulukuuta 1997, todistustaakasta sukupuoleen perustuvissa syrjintätapauksissa (EYVL L 014, 20.1.1998, s. 6)
Työ-terveys ja -turvallisuus	Neuvoston direktiivi 76/579/Euratom, annettu 1 päivänä kesäkuuta 1976, tarkistettujen perusnormien vahvistamisesta väestön ja työntekijöiden terveyden suojelemiseksi ionisoivasta säteilystä aiheutuvilta vaaroilta (EYVL L 187, 12.7.1976, s. 1)
	Neuvoston direktiivi 78/610/ETY, annettu 29 päivänä kesäkuuta 1978, vinyylidikloridimonomeerille altistuvien työntekijöiden terveyden suojelemista koskevien jäsenvaltioiden lakien, asetusten ja hallinnollisten määräysten lähentämisestä (EYVL L 197, 22.7.1978, s. 12)
	Neuvoston direktiivi 80/836/Euratom, annettu 15 päivänä heinäkuuta 1980, perusnormien vahvistamisesta väestön ja työntekijöiden terveyden suojelemiseksi ionisoivasta säteilystä aiheutuvilta vaaroilta annettujen direktiivien muuttamisesta (EYVL L 246, 17.9.1980, s. 1)
	Neuvoston direktiivi 82/501/ETY, annettu 24 päivänä kesäkuuta 1982, tietyn teollisen toiminnan suuronnettomuuden vaarasta (EYVL L 230, 5.8.1982, s. 1)

Työ- terveys ja -turvalli- suus	Neuvoston direktiivi 89/391/ETY, annettu 12 päivänä kesäkuuta 1989, toimenpiteistä työntekijöiden turvallisuuden ja terveyden parantamisen edistämiseksi työssä (EYVL L 183, 29.6.1989, s. 1)
	Neuvoston direktiivi 89/655/ETY, annettu 30 päivänä marraskuuta 1989, työntekijöiden työssään käyttämille työvälineille asetettavista turvallisuutta ja terveyttä koskevista vähimmäisvaatimuksista (toinen direktiivin 89/391/ETY 16 artiklan 1 kohdassa tarkoitettu erityisdirektiivi) (EYVL L 393, 30.12.1989, s. 13)
	Neuvoston direktiivi 89/656/ETY, annettu 30 päivänä marraskuuta 1989, työntekijöiden työpaikalla käyttämille henkilönsuojaimille turvallisuutta ja terveyttä varten asetettavista vähimmäisvaatimuksista (kolmas direktiivin 89/391/ETY 16 artiklan 1 kohdassa tarkoitettu erityisdirektiivi) (EYVL L 393, 30.12.1989, s. 18)
	Neuvoston direktiivi 90/269/ETY, annettu 29 päivänä toukokuuta 1990, terveyttä ja turvallisuutta varten asetettavista vähimmäisvaatimuksista sellaisessa käsin tapahtuvassa taakkojen käsittelyssä, johon liittyy erityisesti työntekijän selän vahingoittumisen vaara (neljäs direktiivin 89/391/ETY 16 artiklan 1 kohdassa tarkoitettu erityisdirektiivi) (EYVL L 156, 21.6.1990, s. 9)
	Neuvoston direktiivi 90/394/ETY, annettu 28 päivänä kesäkuuta 1990, työntekijöiden suojelemisesta syöpäsairauden vaaraa aiheuttaville tekijöille altistumiseen työssä liittyviltä vaaroilta (kuudes direktiivin 89/391/ETY 16 artiklan 1 kohdassa tarkoitettu erityisdirektiivi) (EYVL L 196, 26.7.1990, s. 1)
	Neuvoston direktiivi 90/679/ETY, annettu 26 päivänä marraskuuta 1990, työntekijöiden suojelemisesta vaaroilta, jotka liittyvät biologisille tekijöille altistumiseen työssä (seitsemäs direktiivin 89/391/ETY 16 artiklan 1 kohdassa tarkoitettu erityisdirektiivi) (EYVL L 374, 31.12.1990, s. 1)
	Neuvoston direktiivi 90/641/Euratom, annettu 4 päivänä joulukuuta 1990, ulkopuolisten työntekijöiden suojelusta työskentelyn aikaisen ionisoivan säteilyn vaaroilta valvonta-alueella (EYVL L 349, 13.12.1990, s. 21)
	Neuvoston direktiivi 92/29/ETY, annettu 31 päivänä maaliskuuta 1992, terveydelle ja turvallisuudelle asetettavista vähimmäisvaatimuksista aluksilla tapahtuvan sairaanhoidon parantamiseksi (EYVL L 113, 30.4.1992, s. 19)

Työ- terveys ja -turvalli- suus	Neuvoston direktiivi 92/57/ETY, annettu 24 päivänä kesäkuuta 1992, turvallisuutta ja terveyttä koskevien vähimmäisvaatimusten täytäntöönpanosta tilapäisillä tai liikkuvilla rakennustyömailla (kahdeksas direktiivin 89/391/ETY 16 artiklan 1 kohdassa tarkoitettu erityisdirektiivi) (EYVL L 245, 26.8.1992, s. 6)
	Neuvoston direktiivi 92/58/ETY, annettu 24 päivänä kesäkuuta 1992, työssä käytettäviä turvallisuus- ja/tai terveysmerkkejä koskevista vähimmäisvaatimuksista (yhdeksäs direktiivin 89/391/ETY 16 artiklan 1 kohdassa tarkoitettu erityisdirektiivi) (EYVL L 245, 26.8.1992, s. 23)
	Neuvoston direktiivi 92/85/ETY, annettu 19 päivänä lokakuuta 1992, toimenpiteistä raskaana olevien ja äskettäin synnyttäneiden tai imettävien työntekijöiden turvallisuuden ja terveyden parantamisen kannustamiseksi työssä (kymmenes direktiivin 89/391/ETY 16 artiklan 1 kohdassa tarkoitettu erityisdirektiivi) (EYVL L 348, 28.11.1992, s. 1)
	Neuvoston direktiivi 93/103/EY, annettu 23 päivänä marraskuuta 1993, turvallisuutta ja terveyttä koskevista vähimmäisvaatimuksista kalastusaluksilla tehtävässä työssä (kolmastoista direktiivin 89/391/ETY 16 artiklan 1 kohdassa tarkoitettu erityisdirektiivi) (EYVL L 307, 13.12.1993, s. 1)
	Neuvoston direktiivi N:o 96/29/Euratom, annettu 13 päivänä toukokuuta 1996, perusnormien vahvistamisesta työntekijöiden ja väestön terveyden suojelemiseksi ionisoivasta säteilystä aiheutuville vaaroille (EYVL L 159, 29.6.1996, s. 1)
	Neuvoston direktiivi 96/82/EY, annettu 9 päivänä joulukuuta 1996, vaarallisista aineista aiheutuvien suuronnettomuusvaarojen torjunnasta (EYVL L 010, 14.1.1997, s. 13)
	Neuvoston direktiivi 98/24/EY, annettu 7 päivänä huhtikuuta 1998, työntekijöiden terveyden ja turvallisuuden suojelemisesta työpaikalla esiintyviin kemiallisiin tekijöihin liittyviltä riskeiltä (neljästoista direktiivin 89/391/ETY 16 artiklan 1 kohdassa tarkoitettu erityisdirektiivi) (EYVL L 131, 5.5.1998, s. 11)
Työ- olosuhteet	Neuvoston direktiivi 75/117/ETY, annettu 10 päivänä helmikuuta 1975, miesten ja naisten samapalkkaisuuden periaatteen soveltamista koskevan jäsenvaltioiden lainsäädännön lähentämisestä (EYVL L 045, 19.2.1975, s. 19)
	Neuvoston direktiivi 80/987/ETY, annettu 20 päivänä lokakuuta 1980, työntekijöiden suojaa työnantajan maksukyvyttömyystilanteessa koskevan jäsenvaltioiden lainsäädännön lähentämisestä (EYVL L 283, 28.10.1980, s. 23)

Työ- olosuhteet	Neuvoston direktiivi 91/383/ETY, annettu 25 päivänä kesäkuuta 1991, määräaikaissa tai tilapäisessä työsuhteessa olevien työntekijöiden työturvallisuuden ja -terveyden parantamisen edistämistä koskevien toimenpiteiden täydentämisestä (EYVL L 206, 29.7.1991, s. 19)
	Neuvoston direktiivi 91/533/ETY, annettu 14 päivänä lokakuuta 1991, työnantajan velvollisuudesta ilmoittaa työntekijöille työsopimuksessa tai työsuhteessa sovellettavista ehdoista (EYVL L 288, 18.10.1991, s. 32)
	Neuvoston direktiivi 94/33/EY, annettu 22 päivänä kesäkuuta 1994, nuorten työntekijöiden suojelusta (EYVL L 216, 20.8.1994, s. 12)
	Neuvoston direktiivi 94/45/EY, annettu 22 päivänä syyskuuta 1994, eurooppalaisen yritysneuvoston perustamisesta tai työntekijöiden tiedottamis- ja kuulemismenettelyn käyttöönottamisesta yhteisönlaajuisissa yrityksissä tai yritysryhmissä (EYVL L 254, 30.9.1994, s. 64)
	Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi 96/71/EY, annettu 16 päivänä joulukuuta 1996, palvelujen tarjoamisen yhteydessä tapahtuvasta työntekijöiden lähettämisestä työhön toiseen jäsenvaltioon (EYVL L 18, 21.1.1997, s. 1)
	Neuvoston direktiivi 96/34/EY, annettu 3 päivänä kesäkuuta 1996, UNICE:n, CEEP:n ja EAY:n tekemästä vanhempainlomaa koskevasta puitesopimuksesta (EYVL L 145, 19.6.1996, s. 4)
	Neuvoston direktiivi 97/81/EY, annettu 15 päivänä joulukuuta 1997, Euroopan teollisuuden ja työnantajain keskusjärjestön (UNICE), julkisten yritysten Euroopan keskuksen (CEEP) ja Euroopan ammatillisen yhteisjärjestön (EAY) tekemästä osa-aikatyötä koskevasta puitesopimuksesta – Liite: Osa-aikatyötä koskeva puitesopimus (EYVL L 014, 20.1.1998, s. 9)
	Neuvoston direktiivi 1999/63/EY, annettu 21 päivänä kesäkuuta 1999, Euroopan yhteisön kansallisten varustamoyhdistysten keskusjärjestön (ECSA) ja Euroopan unionin kuljetusalojen ammattiliiton (FST) tekemästä, merenkulkijoiden työajan järjestämistä koskevasta sopimuksesta – Liite: Eurooppalainen sopimus merenkulkijoiden työajan järjestämisestä (EYVL L 167, 2.7.1999, s. 33)
Sosiaali- turvan periaatteet	Neuvoston direktiivi 79/7/ETY, annettu 19 päivänä joulukuuta 1978, miesten ja naisten tasa-arvoisen kohtelun periaatteen asteittaisesta toteuttamisesta sosiaaliturvaa koskevissa kysymyksissä (EYVL L 006, 10.1.1979, s. 24)
	Neuvoston direktiivi 86/378/ETY, annettu 24 päivänä heinäkuuta 1986, miesten ja naisten tasa-arvoisen kohtelun periaatteen toteuttamisesta ammatillisissa sosiaaliturvajärjestelmissä (EYVL L 225, 12.8.1986, s. 40)

Sosiaali- turvan periaatteet	Neuvoston direktiivi 89/105/ETY, annettu 21 päivänä joulukuuta 1988, ihmisille tarkoitettujen lääkkeiden hintojen sääntelytoimenpiteiden avoimuudesta ja niiden soveltamisesta kansallisissa sairausvakuutusjärjestelmissä (EYVL L 40, 11.2.1989, s. 8)
Sovelta- minen siirto- työläisiin	Neuvoston direktiivi 64/221/ETY, annettu 25 päivänä helmikuuta 1964, ulkomaalaisten liikkumista ja oleskelua koskevien, yleiseen järjestykseen ja turvallisuuteen sekä kansanterveyteen perustuvien erityistoimenpiteiden yhteensovittamisesta (EYVL 056, 4.4.1964, s. 850)
	Neuvoston direktiivi 98/49/EY, annettu 29 päivänä kesäkuuta 1998, yhteisön alueella liikkuvien palkattujen työntekijöiden ja itsenäisten ammatinharjoittajien lisäeläkeoikeuksien suojaamisesta (EYVL L 209, 25.7.1998, s. 46)
	Neuvoston asetus (ETY) N:o 1408/71, annettu 14 päivänä kesäkuuta 1971, sosiaaliturvajärjestelmien soveltamisesta yhteisön alueella liikkuviin palkattuihin työntekijöihin ja heidän perheenjäseniinsä (EYVL L 149, 5.7.1971, s. 2)

LIITE II

Merenkulkualan työvoimaa koskevat ILO:n yleissopimukset ja suositukset

Yleiset	
Suositus 9	Kansallisten merimiehiin kohdistuvien lainsäädännösten kodifiointi, 1920
Suositus 107	Merenkulkijan ottaminen toimeen vieraassa maassa rekisteröityyn alukseen, 1958
Suositus 108	Merenkulkijain työolot ja turvallisuus, 1958
Suositus 139	Aluksissa tapahtuvasta teknisestä kehityksestä aiheutuvat työllisyysongelmat, 1970
Yleissopimus 145	Merenkulkijain jatkuva työllistäminen, 1976
Suositus 154	Nuorten merenkulkijain jatkuva työllistäminen, 1976
Yleissopimus 147	Kauppa-aluksissa noudatettava vähimmäistaso, 1976
Pöytäkirja (*)	Kauppa-aluksissa noudatettavaa vähimmäistasoa koskevaan yleissopimukseen liittyvä pöytäkirja vuodelta 1996
Suositus 155	Kauppa-alusten vähimmäistason nostaminen, 1976
Koulutus ja työhönotto	
Yleissopimus 9	Merimiesten työnvälitys, 1920
Yleissopimus 179	Merenkulkijoiden työnvälitys, 1996
Suositus 186	Merenkulkijoiden työnvälitys, 1996
Yleissopimus 22	Merimiesten työsopimus, 1926
Yleissopimus 108	Merenkulkijain kansalliset henkilöllisyystodistukset, 1958
Suositus 137	Merenkulkijain ammattikoulutus, 1970
Palvelukseen ottamisen ehdot	
Yleissopimus 7	Alin ikäraja meripalveluksessa, 1920
Yleissopimus 58	Alin ikäraja meripalveluksessa (muutettu), 1936
Yleissopimus 16	Meripalveluksessa olevien nuorten henkilöiden pakollinen lääkärintarkastus, 1921
Yleissopimus 73	Merenkulkijain lääkärintarkastus, 1946
Pätevyyskirjat	
Yleissopimus 53	Päällystön ammattipätevyyden minimivaatimukset, 1936
Yleissopimus 69	Laivakokkien pätevyystodistukset, 1946
Yleissopimus 74	Matruusien pätevyystodistukset, 1946
Yleiset työehdot	
Yleissopimus 180 (*)	Merenkulkijoiden työaika ja alusten miehitys, 1996
Suositus 187	Merenkulkijoiden palkat, työaika ja alusten miehitys, 1996
Yleissopimus 91	Merenkulkijoiden palkallinen loma (muutettu), 1949
Yleissopimus 146	Merenkulkijain palkallinen vuosiloma, 1976
Yleissopimus 23	Merimiesten kotiinlähettäminen, 1926
Suositus 27	Laivan päällikön ja oppilaiden kotiinlähettäminen, 1926
Yleissopimus 166	Merenkulkijoiden kotimatka-oikeus (muutettu), 1987
Suositus 174	Merenkulkijoiden kotimatka-oikeus, 1987
Suositus 153	Nuorten merenkulkijain suojeleminen, 1976

Turvallisuus, terveys ja hyvinvointi	
Yleissopimus 68	Laivaväen ruoanpito aluksessa, 1946
Suositus 78	Vuodevaatteiden sekä ruokailu- ja muiden välineiden hankkiminen laivaväelle laivanvarustajan toimesta, 1946
Yleissopimus 92	Laivaväen asunnot aluksessa (muutettu), 1949
Yleissopimus 133	Laivaväen asunnot aluksessa (täydentävät määräykset), 1970
Suositus 140	Laivaväen asuntojen ilmastointi, 1970
Suositus 141	Vahingollisen melun torjunta laivaväen asunnoissa, 1970
Yleissopimus 134	Merenkulkijain työtaturmien torjunta, 1970
Suositus 142	Merenkulkijain työtaturmien torjunta, 1970
Suositus 48	Merimiesten hyvinvointi satamissa, 1936
Suositus 138	Merenkulkijain hyvinvointi, 1970
Yleissopimus 163	Merenkulkijoiden hyvinvointi, 1987
Suositus 173	Merenkulkijoiden hyvinvointi, 1987
Yleissopimus 164	Merenkulkijoiden terveyden- ja sairaanhoito, 1987
Suositus 105	Aluksen lääkekaapin sisältö, 1958
Suositus 106	Lääkärinneuvonta merellä, 1958
Työ- ja elinolosuhteiden tarkastukset	
Yleissopimus 178	Merenkulkijoiden työ- ja elinolosuhteiden tarkastus, 1996
Suositus 185	Merenkulkijoiden työ- ja elinolosuhteiden tarkastus, 1996
Sosiaaliturva	
Yleissopimus 8	Työttömyyskorvaus haaksirikon sattuessa, 1920
Suositus 10	Merimiesten työttömyysvakuutus, 1920
Yleissopimus 55	Laivaisännän vastuu siinä tapauksessa, että merimies sairastuu tai joutuu tapaturman uhriksi, 1936
Yleissopimus 56	Merimiesten sairausvakuutus, 1936
Yleissopimus 165	Merenkulkijoiden sosiaaliturva (muutettu), 1987
Yleissopimus 71	Merenkulkijain eläke, 1946
Kaikkiin työntekijöihin, myös merenkulkijoihin, sovellettavat kansainväliset työehdot.	
Yleissopimus 87	Ammatillinen järjestäytymisvapaus ja ammatillisen järjestäytymisoikeuden suojele, 1948
Yleissopimus 98	Järjestäytymisoikeus ja kollektiivinen neuvotteluoikeus, 1949
Yleissopimus 130	Lääkärinhuolto ja päiväraha, 1969
Yleissopimus 138	Vähimmäisikä, 1973

(*) Yleissopimus tai pöytäkirja, joka ei ole voimassa.