

Eiropas Ekonomikas un sociālo lietu komitejas atzinums par tematu “Zivsaimniecības sociālā dimensija”

(izpētes atzinums)

(2020/C 14/09)

Ziņotājs: **Gabriel SARRÓ IPARRAGUIRRE**

Apspriešanās	Eiropas Komisija, 27.3.2019.
Juridiskais pamats	Līguma par Eiropas Savienības darbību 304. pants
Pilnsapulces lēmums	14.5.2019.
Atbildīgā specializētā nodaļa	Lauksaimniecības, lauku attīstības un vides specializētā nodaļa
Pieņemts specializētās nodaļas sanāksmē	4.9.2019.
Pieņemts plenārsesijā	25.9.2019.
Plenārsesija Nr.	546
Balsojuma rezultāts (par/pre/atturas)	137/0/1

1. Secinājumi un ieteikumi

1.1. Ilgtspējīgas konkurētspējas jēdziens ir jāpapildina ar divām jaunām dimensijām: vides un sociālo dimensiju⁽¹⁾. EESK uzskata, ka ir būtiski izstrādāt zivsaimniecības politiku ne tikai no vides viedokļa, bet arī ņemot vērā zivsaimniecības vispārējo nozīmi, tās ietekmi uz pārējo ekonomiku un tās lomu kuģošanas drošībā, veselīgas un pilnvērtīgas pārtikas nodrošināšanā un iedzīvotāju skaita saglabāšanā mazāk aizsargātās teritorijās⁽²⁾. EESK uzsver mazapjoma zvejas nozīmīgumu un nepieciešamību garantēt labvēlīgu uzņēmējdarbības vidi, kas nodrošinātu šīs nozares ilgtspējīgu darbību un darbvietas, kurām ir īpaši svarīga nozīme daudzās piekrastes kopienās. Cenšoties nodrošināt dzimumu līdztiesību, ir labāk jāatzīst sieviešu loma un viņu ieguldījuma nozīme.

1.2. EESK iesaka nodrošināt normatīvu saskaņotību starp pasākumiem, kas saistīti ar jūras bioloģisko resursu saglabāšanu un drošības standartiem, un darba apstākļiem jūrā, un šim nolūkam sagatavot ietekmes novērtējumus par i) nodarbinātību, ii) algām, iii) zvejas kuģu būvniecību un kuģojamību, iv) pienācīgiem dzīves un darba apstākļiem un v) zvejnieku prasmju pilnveidi un sertifikāciju. Komiteja arī prasa labāk saskaņot dažādu valsts pārvaldes iestāžu departamentu un dienestu darbību visos līmeņos, lai nodrošinātu integrētu nozares pārvaldību.

1.3. EESK mudina Eiropas Komisiju saskaņā ar savu darba programmu izstrādāt priekšlikumu direktīvai, ar kuru Kopienas tiesību kopumā tiktu iekļauta Starptautiskās Jūrniecības organizācijas Konvencija par zvejas kuģu apkalpes sagatavošanas, sertifikācijas un sardzes pildīšanas standartiem, lai nodrošinātu saskaņotus apmācības un sertifikācijas standartus un uzlabotu kuģošanas drošību zivsaimniecības jomā.

1.4. EESK aicina visas iestādes un sociālos partnerus uzlabot priekšstatu par kvalificētā personāla un apkalpes locekļu profesionālo karjeru un darba iespējām zvejniecības nozarē, kā arī risināt problēmas, kas saistītas ar sociālo atstumtību un sliktiem dzīves un darba apstākļiem daudzās zvejnieku kopienās un ostas pilsētās.

⁽¹⁾ EESK atzinums par tematu “Eiropas iedzīvotāju uzklauššana ilgtspējīgas nākotnes nodrošināšanai (Sibiu un ne tikai)” (OV C 228, 5.7.2019., 37. lpp.).

⁽²⁾ EESK atzinums par tematu “Zivsaimniecības kontrole” (OV C 110, 22.3.2019., 118. lpp.).

1.5. EESK mudina Eiropas Komisiju ierosināt precīzus grozījumus kopējās zivsaimniecības politikas pamatregulā, lai, paredzot dzīves un drošības apstākļu uzlabojumus uz zvejas kuģiem, zvejas kapacitātes aprēķinos netiktu ņemti vērā bruto tonnāžas un jaudas mērījumi⁽³⁾.

1.6. EESK aicina dalībvalstis ratificēt SDO Konvenciju Nr. 188, paredzot nepieciešamos līdzekļus gan pareizai tās transponēšanai valstu tiesību aktos, gan piemērošanai un vajadzības gadījumā deleģējot klasifikācijas sabiedrībām pārbaudes un sertifikātu izsniegšanas funkcijas, ņemot vērā problēmas ar šo funkciju koordinēšanu dažās valstīs.

1.7. EESK atgādina dalībvalstīm, ka ir svarīgi, lai tās līdz 2019. gada 15. novembrim savos tiesību aktos transponētu Padomes Direktīvu (ES) 2017/159⁽⁴⁾, ar ko SDO Konvenciju Nr. 188 iekļauj Savienības *acquis*. Lai izveidotu saskaņotu pārbaudes režīmu, Komiteja arī mudina Komisiju pēc iespējas drīzāk iesniegt priekšlikumu papildu direktīvai, kas ietvertu kontroles un izpildes noteikumus, kā tas jau darīts attiecībā uz jūras transportu.

1.8. EESK ierosina panākt lielāku saskaņotību starp zivsaimniecības un tirdzniecības politiku. Tālāk valstīm, kas saistītas ar nelegālu zveju un nopietniem darbaspēka ļaunprātīgas izmantošanas gadījumiem, nebūtu nodrošināma preferenciāla piekļuve Kopienas tirgum. Šajā saistībā arī tarifa preferenču instrumenti, piemēram, autonomas kvotas, nebūtu jāpiešķir produktiem, kuru izcelsme ir šajās valstīs.

2. Ievads un vispārīga informācija

2.1. Zveja ir tradicionāla nodarbe ar senām kultūras tradīcijām, un daudzās Eiropas Savienības piekrastes kopienās tā ir svarīgs pārtikas un uztura, nodarbinātības, tirdzniecības, ekonomiskās labklājības un atpūtas avots. Kaut arī zivju krājumu un vides resursu atjaunošana nenoliedzami ir steidzams uzdevums, kā jau uzsvērts iepriekšējos EESK atzinumos, tomēr daudzus gadus visi starptautiskie centieni ir vērsti uz vides ilgtspējas nodrošināšanu, nepievēršot pietiekamu uzmanību ekonomiskajam aspektam un vēl mazāk – sociālajam aspektam un kuģošanas drošībai.

2.2. Tomēr, neraugoties uz pastāvīgo tehnoloģisko progresu, zvejniecība joprojām tiek uzskatīta par ļoti riskantu nodarbi tādu faktoru dēļ kā klimatiskie apstākļi, fiziskā piepūle un nepārtraukti mainīga darba vide. To savukārt pamato statistikas dati, kas liecina, ka zvejniecība salīdzinājumā ar citām nozarēm ir bīstama nodarbošanās. Konkrēti Eiropas Savienībā saskaņā ar EMSA publicēto statistiku par nelaimes gadījumiem darbā jūrniecības nozarē⁽⁵⁾ 2011.–2017. gadā jūrā nogrima gandrīz 120 zvejas kuģu. 2016. gads bija īpaši smags, kad tika ziņots pat par 525 jūras negadījumiem un starpgadījumiem, kuros jūrā dzīvību zaudēja 55 zvejnieki, 30 tika smagi ievainoti, 184 ievainoti un 14 kuģi pazuda bez vēsts. Tas liecina, ka joprojām daudz zvejnieku tiek smagi ievainoti vai pat iet bojā, strādādami jūrā, lai nopelnītu iztiku un kalpotu sabiedrībai, nodrošinot tai pārtiku.

2.3. Neraugoties uz iepriekš minēto, EMSA ziņojumā uzsvērts, ka 63 % negadījumu uz zvejas kuģiem bija saistīti ar cilvēku kļūdām, kas lielākoties (65 % gadījumu) pieļautas zvejas darbību laikā. Šie dati norāda uz to, cik svarīgi ir izglītēt un apmācīt apkalpes locekļus visā zivsaimniecības nozarē, ne tikai uz kuģiem, kuru garums ir 24 metri vai vairāk. Arī pašnodarbinātiem zvejniekiem un mazo kuģu īpašniekiem, kuri strādā kopā ar savu apkalpi, jābūt pieejamai apmācībai ne tikai kā zvejniekiem, bet arī kā uzņēmumu vadītājiem.

2.4. Kopējā nodarbinātība ES flotē pilnslodzes ekvivalenta izteiksmē kopš 2008. gada ir samazinājusies vidēji par 1,3 % gadā⁽⁶⁾ – daļēji tādēļ, ka ir sarukusi flotes kapacitāte. Faktiski, neraugoties uz ES paplašināšanos, ES kuģu skaits 2018. gadā bija 81644, tas ir, par 22203 mazāk nekā 1996. gadā, un tikai 65400 no tiem joprojām veic aktīvu darbību.

2.5. Neraugoties uz iepriekš minēto, vidējā alga par pilnslodzes ekvivalentu ik gadu ir palielinājusies par 2,7 %. ES flotes ekonomiskie rādītāji 2016. gadā joprojām uzrāda rekordlielu neto peļņu 1,3 miljardu EUR apmērā⁽⁷⁾. Šie labie rezultāti galvenokārt ir saistīti ar konkurētspējīgām pirmās pārdošanas cenām, zemām degvielas cenām, uzlabotu kuģu darbības efektivitāti un dažu svarīgu krājumu pieaugumu. Tomēr būtu jāprecizē, ka saskaņā ar datiem piecu dalībvalstu (Horvātijas, Kipras, Lietuvas, Maltas un Somijas) flotēm 2016. gadā ir reģistrēti neto zaudējumi. Dati liecina arī par to, ka 2016. gadā piekrastes flote ir guvusi neto peļņu 132 miljonu EUR apmērā, kas salīdzinājumā ar 2015. gadu ir ievērojams uzlabojums (+36 %). Tomēr septiņās dalībvalstīs šis flotes segments 2016. gadā radīja tiros zaudējumus.

⁽³⁾ EESK atzinums par tematu "Eiropas Jūrlietu un zivsaimniecības fonds" (OV C 110, 22.3.2019., 104. lpp.).

⁽⁴⁾ OV L 25, 31.1.2017., 12. lpp.

⁽⁵⁾ <http://www.emsa.europa.eu/emsa-documents/latest/item/3156-annual-overview-of-marine-casualties-and-incidents-2017.html>

⁽⁶⁾ <https://ec.europa.eu/jrc/en/publication/eur-scientific-and-technical-research-reports/2018-annual-economic-report-eu-fishing-fleet-stecf-18-07>

⁽⁷⁾ <https://ec.europa.eu/jrc/en/publication/eur-scientific-and-technical-research-reports/2018-annual-economic-report-eu-fishing-fleet-stecf-18-07>

2.6. Neraugoties uz šo pozitīvo tendenci, labvēlīgajiem sociālajiem nolīgumiem un centieniem uzlabot gan algas, gan kuģu apdzīvjamības apstākļus, tāpat kā komfortu un telekomunikācijas, jauniešiem zvejniecība joprojām nešķiet saistoša. Dažkārt tāpēc, ka zvejniecības darbības tiek veiktas nelabvēlīgā dabiskā vidē, un arī tāpēc, ka apkalpes locekļi nespēj saglabāt darba un ģimenes dzīves līdzsvaru, un dažkārt tāpēc, ka trūkst informācijas par veiktajiem uzlabojumiem, ir skaidrs, ka pat pēdējo gadu ekonomikas krīzes laikā nav izdevies piesaistīt jauniešus šai nozarei. Potenciālo uzņēmēju vidū nav daudz tādu, kuri zvejnieka profesiju izvēlas tādēļ, lai dibinātu savu uzņēmumu; dažās valstīs mazo kuģu īpašniekiem nav priekšlaicīgas pensionēšanās iespējas, lai gan viņu darba apstākļi ir tikpat smagi kā viņu nodarbinātajiem. Sociālie jautājumi neaprobežojas tikai ar zvejas apstākļiem uz kuģa. Ir jāuzlabo arī dzīves apstākļi krastā. Daži pētījumi liecina, ka zvejnieku kopienas un ostas pilsētas bieži saskaras ar augstu nabadzības līmeni, sabiedrisko pakalpojumu trūkumu un sliktiem dzīves apstākļiem. Tāpat netiek pietiekami novērtēta sieviešu, jo īpaši zvejnieku dzīvesbiedru, loma labklājības palielināšanā šajā nozarē. Par šiem sociālajiem aspektiem ir nepieciešams veikt vairāk pētījumu.

2.7. Ņemot vērā iepriekš minēto, Komiteja mudina Eiropas Komisiju veicināt, paziņot un ierosināt pasākumus, kas vajadzīgi, lai ne tikai garantētu kuģošanas drošību un pienācīgus darba apstākļus, bet arī piesaistītu kvalificētu darbaspēku, kas ir būtiski svarīgi šīs Eiropas stratēģiskās nozares saglabāšanai un attīstībai.

3. Vispārīgas piezīmes

3.1. EESK atbalsta atbildīgu un visaptverošu kopējo zivsaimniecības politiku. Tādēļ jūras bioloģisko resursu saglabāšanas pasākumiem ir jābūt saskaņotiem, un tie nekad nedrīkst apdraudēt pienācīgus darba un zvejas kuģu apdzīvjamības apstākļus, drošību jūrā, kā arī zvejnieku apmācību un prasmju pilnveidi. Lai gan nav iespējams novērst jūrai raksturīgās briesmas, ir iespējams samazināt nelaimes gadījumu risku un uzlabot apstākļus uz kuģa, ja kompetentās iestādes apņemas regulēt zivsaimniecības nozari un padarīt to drošāku.

3.2. EESK atgādina visām dalībvalstīm un Eiropas Savienībai, ka tās ir parakstījušas Apvienoto Nāciju Organizācijas Jūras tiesību konvenciju (*UNCLOS*), kas karoga valstīm nosaka pienākumu garantēt kuģošanas drošību ar iekšējiem tiesību aktiem, kuru pamatā jābūt starptautiski atzītiem standartiem, taču karoga valstis var arī, piemēram, ieviest pašas savus pasākumus, ar kuriem garantēt drošību jūrā. Lai gan dalībvalstis ir ļoti nopietni ņēmušas vērā savu pienākumu regulēt jūras transporta nozares sociālo dimensiju (daļēji pateicoties Eiropas Savienības likumdošanas centieniem), joprojām ļoti nelielā mērā ir ratificēti starptautiskie nolīgumi par drošību un darba apstākļiem jūras zivsaimniecības nozarē.

3.3. Tāpēc Komiteja uzsver, ka ir jāturpina veicināt tādu spēkā esošo starptautisko tiesību aktu piemērošanu kā Starptautiskās Darba organizācijas (SDO) Konvencija Nr. 188, kas reglamentē sociālos apstākļus uz zvejas kuģiem, FAO Nolīgums par ostas valsts pasākumiem, lai aizkavētu, novērstu un izskaustu nelegālu, neregistrētu un neregulētu zveju (NNN zveju), Keiptaunas nolīgums par zvejas kuģu drošību un SJO 1995. gada Starptautiskā konvencija par zvejas kuģu personāla sagatavošanas, sertificēšanas un sardzes pildīšanas standartiem (*STCW-F*).

3.4. EESK atgādina, ka ir svarīgi nodrošināt sociālo atbildību visā zivsaimniecības nozares vērtību ķēdē, un norāda uz Eiropas sociālā dialoga modeli kā kritēriju, pēc kura nodrošināt pienācīgus darba apstākļus zivsaimniecības nozarē. Šajā saistībā EESK pauž atzinību Eiropas sociālajiem partneriem, kuri saskaņā ar Līguma par Eiropas Savienības darbību (LESD) 155. pantu ir apsprieduši un ierosinājuši Direktīvu (ES) 2017/159, ar ko SDO Konvenciju Nr. 188 transponē Savienības tiesību aktos.

3.4.1. Tomēr Komiteja pauž nožēlu, ka šos noteikumus nevar piemērot pašnodarbinātiem zvejniekiem, jo sarunas par minēto jautājumu nav sociālo partneru kompetencē. Šā iemesla dēļ un saistībā ar lielo pašnodarbināto zvejnieku skaitu Eiropas Savienībā dalībvalstīm būtu jāratificē Konvencija Nr. 188.

3.4.2. Turklāt Komiteja mudina Komisiju pabeigt zivsaimniecības sociālās regulēšanas procesu, izstrādājot papildu direktīvas priekšlikumu, kas ietvertu kontroles un izpildes noteikumus, lai nodrošinātu nediskriminējošu pārbaūžu režīmu starp dažādiem Eiropas ūdeņiem un flotēm attiecībā uz noteikumu interpretāciju un piemērošanu.

3.5. Nesenā Eiropas Parlamenta pētījumā par zvejnieku apmācību⁽⁸⁾ secināts, ka kopēju noteikumu trūkums zvejnieku apmācības un sertificācijas jomā Eiropas Savienībā⁽⁹⁾ apdraud ne tikai pašu zvejnieku, bet arī citu ES ūdeņu lietotāju drošību. Šo likumdošanas trūkumu var novērst, piemērojot *STCW-F* konvenciju. Tāpēc EESK aicina Komisiju ieviest procedūras, lai transponētu *STCW-F* konvenciju Eiropas Savienības tiesību aktos ar mērķi uzlabot zvejas drošību jūrā, jo zvejniecību plaši atzīst par vienu no bīstamākajām profesijām.

⁽⁸⁾ [http://www.europarl.europa.eu/RegData/etudes/STUD/2018/617484/IPOL_STU\(2018\)617484_EN.pdf](http://www.europarl.europa.eu/RegData/etudes/STUD/2018/617484/IPOL_STU(2018)617484_EN.pdf)

⁽⁹⁾ Direktīvā 2005/36/EK par profesionālo kvalifikāciju atzīšanu noteiktas obligātās prasības zvejai iekšējos ūdeņos, bet zvejai jūrā šādas prasības vēl nav noteiktas.

3.6. EESK mudina Eiropas Komisiju veicināt jūrnieku un zvejnieku apmācību kā nozares profesionalizācijas metodi, kas uzlabotu arī tās spēju sekmēt nodarbinātības kvalitāti. Šajā ziņā profesionālās apmācības programmai jābūt orientētai uz empirismu un praktisko darbu, vienlaikus nemazinot augsto kompetences un prasmju līmeni, kāds vajadzīgs jūrlietu profesionāļiem, un īpašu uzmanību pievēršot tādiem modeļiem kā duālā profesionālā izglītība. Šajā nolūkā Komiteja aicina intensīvāk izmantot EJZF, paplašināt iespējamus mērķus un atļaut izmantot ESF kā papildu fondu apmācībai, īpašu uzmanību pievēršot mazapjoma zvejai.

3.7. EESK atgādina, ka Konvencijas iekļaušana Savienības *acquis* radītu vairākus ieguvumus šai nozarei, jo tas ļautu garantēt darba ņēmēju pārvietošanās brīvību, izsniedzot visā ES spēkā esošu kompetences sertifikātu (pretēji tam, kā ir patlaban), atvieglot zvejnieku pārvietošanos starp zveju un citiem darbiem jūrā un izstrādāt saskaņotas mācību programmas Eiropas Savienībā. Tomēr, lai pienācīgi piemērotu Konvenciju, vēl ir jāizstrādā Eiropas pamatnostādnes par zvejnieku medicīniskajām pārbaudēm, ar kurām apliecina viņu piemērotību darbam. Šādas pamatnostādnes ir arī nepieciešamas, lai ievērotu Konvencijas Nr. 188 par darbu zvejniecībā 10. panta noteikumus, kas paredz, ka neviens zvejnieks nestrādā uz zvejas kuģa bez derīgas medicīniskās izziņas. Ņemot to vērā, Jūras zvejniecības nozaru sociālā dialoga komiteja izstrādās zvejnieku medicīniskās apskates vadlīnijas 2019.–2020. gadam.

3.8. Saskaņā ar iepriekš minēto EESK uzskata par prioritāti uzlabot zvejniecības kā profesijas pievilcību, piesaistīt talantus un veicināt jauniešu iekļaušanu šajā profesijā, kurā strādā vairāk nekā 1 50000 apkalpes locekļi, izmantojot valsts pārvaldes iestāžu sadarbību ar galvenajiem nozares pārstāvjiem gan apmācībās, gan darba vidē. Tas ir nepieciešams, lai reaģētu uz apkalpes trūkumu – problēmu, kas apdraud nozares saglabāšanos un pašlaik ir atzīta par Eiropas zvejas flotes visnopietnāko problēmu. Nozares pārstāvji norāda: ja netiks atrasti īstermiņa un vidēja termiņa risinājumi, būs daudz pietauvojamu kuģu. Tāpēc ir jāiesteno stratēģiskie plāni sociālajā jomā, kuru mērķis ir zivsaimniecības nozarei piesaistīt Eiropas darba ņēmējus, no vienas puses, un atvieglot ārzemnieku pieņemšanu darbā, no otras puses. EESK iesaka nostiprināt jūras zvejas karjeru un popularizēt zvejniecību kā cienījamu profesionālu izvēli, kurā ir daudz iespēju jauniešiem.

3.9. Nav pietiekami stimulēts sabiedrības atbalsts zivsaimniecības nozarei, tāpēc ir mazinājusies ES iedzīvotāju interese iesaistīties šajā profesijā. Tas savukārt veicinājis to, ka ES ūdeņos arvien biežāk tiek nodarbināti zvejnieki migranti (no valstīm, kas nav EEZ valstis), kas dažos gadījumos un dažās valstīs var tikt viegli pakļauti darbaspēka ļaunprātīgai izmantošanai⁽¹⁰⁾. Zivsaimniecības nozares īpatnības, ņemot vērā darbu, kas tiek veikts jūrā ilgu laiku, zvejniekus migrantus padara īpaši neaizsargātus.

3.10. Lai risinātu šo problēmu un saskaņā ar SDO rezolūciju, kas 2017. gadā pieņemta trīspusējā sanāksmē par jautājumiem saistībā ar zvejniekiem migrantiem⁽¹¹⁾, EESK uzskata, ka ir svarīgi izstrādāt vispārīgus principus un praktiskas pamatnostādnes taisnīgiem pakalpojumiem, kas saistīti ar darba tirgu zivsaimniecības nozarē, tostarp a) adekvātus un atbilstošus norādījumus zvejas kuģu īpašniekiem un [pārrobežu] pakalpojumiem, kas saistīti ar darba tirgu; b) [pārrobežu] pakalpojumu līgumu paraugus saistībā ar darba tirgu zivsaimniecības nozarē; c) pietiekamus un pienācīgus norādījumus zvejniekiem, kuri meklē darbu uz zvejas kuģiem (ārzemniekiem), un d) sūdzību izskatīšanas mehānismus. Ņemot to vērā, Jūras zvejniecības nozaru sociālā dialoga komiteja izstrādās 2019.–2020. gada vadlīnijas pienācīgai migrantu izcelsmes zvejnieku nodarbināšanai.

3.11. Komiteja arī aicina ES dalībvalstis ratificēt, piemērot un īstenot SDO Konvenciju Nr. 188. EESK arī aicina Eiropas Komisiju vākt datus un statistiku par zvejnieku migrantu stāvokli Eiropā.

3.12. Saskaņā ar KZP pamatregulas 22. pantu dalībvalstis cenšas panākt stabilu un ilgstošu līdzsvaru starp savas flotes zvejas kapacitāti un zvejas iespējām. Šajā nolūkā dalībvalstis nodrošina, ka to flotu zvejas kapacitāte nepārsniedz maksimālo pieļaujamo kapacitāti, kas noteikta bruto tonnāžas (apjoms) un kW (jauda) izteiksmē. Eiropas sociālie partneri nesenojā ES līdzfinansētājā pētījumā par ierobežojumu sociālo ietekmi⁽¹²⁾ ir norādījuši, ka bruto tonnāžas ierobežošana negatīvi ietekmē drošību, zvejnieku komfortu un zivju kvalitāti, jo tādējādi tiek sodītas tādas iniciatīvas, kas nodrošina papildu drošības, komforta un kvalitātes pasākumus kuģiem, ņemot vērā to, ka papildu kubikmetriem ir jākonkurē, piemēram, ar noliiktavas apjomu, mašīntelpas tilpumu vai degvielas tvertnēm.

3.13. Pamatojoties uz iepriekš minēto, EESK uztic Eiropas Komisijai rast alternatīvas zvejas kapacitātes noteikšanas formulas, līdzīgi Norvēģijas vai Islandes praksei, kad no aprēķina izslēdz relaksācijas, komforta un atpūtas vietas, pamatojoties uz dažādiem faktoriem, piemēram, iedalīto kvotu vai kuģa izmēru. Turklāt šajā saistībā ir jāatļauj palielināt kuģu tonnāžu, ja papildu apjomi atbilst vajadzībai uzlabot apkalpes drošību un komfortu.

⁽¹⁰⁾ EESK atzinums par tematu "Daudzgaļu plāns bentskajiem krājumiem Ziemeļjūrā" (OV C 75, 10.3.2017., 109. lpp.).

⁽¹¹⁾ https://www.ilo.org/sector/activities/sectoral-meetings/WCMS_552792/lang-en/index.htm

⁽¹²⁾ <http://www.chil.me/download-file/4bd3f613-0ecc-455b-a6ec-60262363eb24/analysis-on-gross-tonnage-and-propulsion-power-ceilings>

3.14. EESK arī brīdina, ka gan Konvencijā Nr. 188, gan Direktīvā (ES) 2017/159 ir likumīgi prasīts nodrošināt vairāk vietas apkalpes izmitināšanai uz jauniem zvejas kuģiem (tādiem, kas uzbūvēti 2019. gada 15. novembrī vai vēlāk). Arī nesen Francijā veikta pētījumā tiek ziņots par darba laika palielināšanos un atpūtas laika samazināšanos, kas palielina risku attiecībā uz zvejnieku veselību un arodslimībām. Līdzīgus secinājumus publicēja Vageningenas Universitāte Nīderlandē un AZTI Spānijā, apstiprinot darba apstākļu pasliktināšanos.

3.15. EESK uzsver, ka izkraušanas pienākums prasa palielināt vietu tādas piezvejas uzglabāšanai, ko vairs nevar izmest jūrā, un rada lielāku degvielas patēriņu, jo mērķa sugas ir ierobežotas, kā arī papildu izkraušanas, manuālās šķirošanas, svēršanas un apstrādes izmaksas⁽¹³⁾. Komiteja arī norāda, ka tiek apdraudēta drošība uz klāja un kuģa stabilitāte, ja gan skaitliski, gan augstumā palielinās sakrauto kastu skaits noliktavā, kas rada piekārtās kravas krišanas risku.

3.16. Turklāt nepietiekama izmēra zivis nevar tikt tirgotas tiešai lietošanai pārtikā. Tas rada zivju krājumu izšķērdēšanu, it īpaši ES dienvidu dalībvalstīs, kurās nav zivju miltu rūpnīcu, un samazina to zvejnieku ienākumus, kuri par šo nozveju saņem nožēlojamu samaksu.

3.17. Tas atklāj tiesību normu kolīziju starp KZP 15. pantu attiecībā uz izkraušanas pienākumu un Konvenciju Nr. 188, it īpaši tās noteikumiem par atpūtas stundām (14. pants). EESK aicina Eiropas Komisiju veikt ietekmes analīzi un ierosināt piemērotus pasākumus, lai pārvarētu juridiskās neatbilstības starp dažādiem ES pieņemtajiem tiesību aktiem, kuru dēļ nākas ciest zvejniekiem.

3.18. Eiropas flotes vidējais vecums ir 23 gadi, dažos gadījumos pat vairāk, piemēram, Spānijā joprojām ir vairāk nekā 2500 kuģu, kuru vecums pārsniedz 40 gadus. Vairums šo kuģu ir mazi un izmanto mazus zvejas rīkus. Lai garantētu drošību uz kuģa, labākus apdzīvojamības apstākļus apkalpei un labākos iespējamus darba apstākļus, EESK uzskata, ka ir jāsteno flotes atjaunošanas un modernizācijas plāns. Šādu plānu varētu īstenot, ja tiktu izstrādāti finanšu instrumenti un ja Eiropas Investīciju banka (EIB) nodrošinātu zvejas uzņēmumiem piekļuvi finansējumam. No otras puses, būtu vēlams, lai nākamajā Eiropas Jūrlietu un zivsaimniecības fondā (EJZF) tiktu apsvērts atbalsts flotes atjaunošanai un modernizācijai, nepalielinot zvejas kapacitāti.

3.19. Visbeidzot, EESK vēlas norādīt uz Eiropas Savienības tirdzniecības politiku. Pašlaik vairāk nekā 60 % no ES tirgū patērētajām zivīm nāk no trešām valstīm. Daudzi no šiem importētajiem zvejniecības produktiem ir pakļauti tirdzniecības nolīgumiem, kas piešķir tarifa preferences, it sevišķi jaunattīstības valstīm (VPS, ekonomisko partnerattiecību nolīgumi utt.). Dažos gadījumos šīs preferences tiek apspriestas ar trešām valstīm, kuras neievēro līdzvērtīgus sociālos un vides ilgtspējas standartus, kas Eiropas ražotājiem jāievēro saskaņā ar ES noteikumiem⁽¹⁴⁾. Tas rada negodīgu konkurenci un mazina Eiropas uzņēmumu konkurētspēju. Tāpēc ES centieni padarīt zivsaimniecības un jūras produktu ražošanu ilgtspējīgu un sociāli atbildīgu ir nesaderīgi ar tādu produktu importu no dažām valstīm, kurās ilgtspēja un sociālā atbildība tiek ievērota daļēji vai netiek ievērota vispār.

3.20. Eiropas Savienībai būtu jāizmanto sava tirdzniecības politika, lai nodrošinātu, ka līdzīgi vides un sociālās ilgtspējas standarti tiek piemēroti gan Eiropas, gan ārvalstu operatori, atverot iekšējo tirgu tikai atbilstīgiem produktiem. Pretējā gadījumā ES raidītu kļūdainu vēstījumu starptautiskajai sabiedrībai, apbalvojot tos, kuri ir maz paveikuši saistībā ar zivju krājumu ilgtspēju un taisnīgu attieksmi pret cilvēkiem.

3.21. EESK ierosina panākt lielāku saskaņotību starp zivsaimniecības politiku un tirdzniecības politiku. Līdz ar to valstīm, kas saistītas ar nelegālu zveju (NNN) un nopietniem darbaspēka ļaunprātīgas izmantošanas gadījumiem, nevajadzētu nodrošināt preferenciālu piekļuvi Kopienas tirgum; drīzāk pretēji. Tāpat autonomās tarifu kvotas nebūtu jāpiemēro produktiem no valstīm, kuras ir atzītas par iesaistītām NNN zvejā (Taizemes gadījums, ko Eiropas Komisija iepriekš atzīmējusi ar dzelteno kartīti). EESK ierosina izmantot šos instrumentus tikai tad, ja ES tirgos nav pietiekama Eiropas produktu piedāvājuma, nevis lai importētu neilgtspējīgus produktus par vēl zemākām cenām. Šis tarifu instruments arī rada lielāku spiedienu uz ES ražotāju cenām.

3.22. Būtu jāuzlabo zivju pieejamība par taisnīgām cenām cilvēkiem, kuri nepietiekami uzņē Omega-3 un citas uzturvielas; tas būtu jāuzskata par sociālās politikas uzdevumu, kas nekavējoties ietekmētu veselības aprūpes sistēmas izmaksas. Lai uzturs būtu daudzveidīgs un veselīgs, daudzās ES valstīs ir jāpalielina zivsaimniecības produktu patēriņš.

Briselē, 2019. gada 25. septembrī

*Eiropas Ekonomikas un sociālo lietu komitejas
priekšsēdētājs
Luca JAHIER*

⁽¹³⁾ EESK atzinums par tematu "Izkraušanas pienākums" (OV C 311, 12.9.2014., 68. lpp.).

⁽¹⁴⁾ EESK atzinums par tematu "Zivsaimniecības kontrole" (OV C 110, 22.3.2019., 118. lpp.).