

Euroopa Majandus- ja Sotsiaalkomitee arvamus teemal „Kalanduse sotsiaalne mõõde“*(ettevalmistav arvamus)*

(2020/C 14/09)

Raportöör: **Gabriel SARRÓ IPARRAGUIRRE**

Konsulterimistaotlus	Euroopa Komisjon, 27.3.2019
Õiguslik alus	Euroopa Liidu toimimise lepingu artikkel 304
Täiskogu otsus	14.5.2019
Vastutav seksioon	põllumajanduse, maaelu arengu ja keskkonna seksioon
Vastuvõtmine seksioonis	4.9.2019
Vastuvõtmine täiskogus	25.9.2019
Täiskogu istungjärk nr	546
Hääletuse tulemus (poolt/vastu/erapooletuid)	137/0/1

1. Järeldused ja soovitused

1.1. Jätkusuutlik konkurentsivõime peab arvesse võtma kaht uut mõõdet: keskkonna- ja sotsiaalset mõõdet ⁽¹⁾. Euroopa Majandus- ja Sotsiaalkomitee peab oluliseks kujundada kalanduspoliitikat mitte üksnes keskkonnakaitse seisukohast, vaid võttes arvesse kalanduse üldist tähtsust, selle mõju ülejäänud majandusele ning selle rolli meresõiduohutuses, tervisliku toidu pakkumisel ja elanike paikseks muutmisel haavatavates piirkondades ⁽²⁾. Komitee rõhutab väikesemahulise kalapüügi tähtsust ning vajadust tagada soodne ärikeskkond, mis võimaldab kõnealusel sektoril tegutseda jätkusuutlikult ja pakkuda töökohti, mis on eriti olulised paljudes rannikukogukondades. Naiste rolli ja nende panuse olulisust tuleb paremini tunnustada, et püüda saavutada sooline võrdõiguslikkus.

1.2. Komitee soovib tagada regulatiivse sidususe mere bioloogiliste ressursside säilitamise ning mere ohutusstandardite ja töötõingimustega seotud meetmete vahel, koostades mõjuhinnauid järgmistel teemadel: i) tööhõive, ii) palgad, iii) kalalaevade ehitus ja merekõlblikkus, iv) inimväärset elu- ja töötõingimused ning v) kalurite koolitamine ja sertifitseerimine. Komitee nõuab samuti paremat koosõlastamist kõigi tasandite ametiasutuste eri osakondade ja talituste vahel, et tagada kõnealuse sektori terviklik juhtimine.

1.3. Komitee kutsus Euroopa Komisjoni üles töötama oma tööprogrammi raames välja direktiivi ettepaneku, et hõlmata ühenduse õigustikku Rahvusvahelise Mereorganisatsiooni kalalaevade töötajate väljaõppe, diplomeerimise ja vahiteenistuse aluste rahvusvaheline konventsioon, tagada ühtlustatud koolitusstandardid ja sertifitseerimiseeskirjad ning parem kalandusalane meresõiduohutus.

1.4. Komitee kutsus kõiki institutsioone ja sotsiaalpartnereid üles edendama paremat kuvandit kalapüügist kui kutsealase karjääri ja töövõimalusest nii kutsetunnistuse saanute kui ka meeskonnaliikmete puhul ning tegelema paljudes kalastuskogukondades ja sadamalinnades esineva sotsiaalse puuduse ning seal valitsevate kehva elu- ja töötõingimustega.

⁽¹⁾ Euroopa Majandus- ja Sotsiaalkomitee arvamus „Euroopa kodanike kuulamine kestliku tuleviku nimel (Sibiu ja sealt edasi)“ (ELT C 228 5.7.2019 lk 37,).

⁽²⁾ Euroopa Majandus- ja Sotsiaalkomitee arvamus kalanduskontrolli kohta (ELT C 110, 22.3.2019, lk 118).

1.5. Komitee kutsub Euroopa Komisjoni üles tegema ettepanekuid ühise kalanduspoliitika alusmääruse vajalikuks muutmiseks, et seoses kalalaevade elamiskõlblikkuse ja ohutustingimuste parandamisega ei võetaks püügivõimsuse arvutamisel arvesse kogumahutavuse ega võimsuse määrasid ⁽³⁾.

1.6. Komitee kutsub liikmesriike üles ratifitseerima ILO konventsiooni nr 188, tehes kättesaadavaks vajalikud vahendid selle nõuetekohaseks ülevõtmiseks siseriiklikku õigusesse ja selle kohaldamiseks ning vajaduse korral delegerides klassifitseerimistevõtetele kontrolli- ja sertifitseerimisülesanded, arvestades nimetatud ülesannete koordineerimisega seotud probleeme mõnes riigis.

1.7. Komitee tuletab liikmesriikidele meelde, kui oluline on võtta enne 15. novembrit 2019 siseriiklikesse õigusaktidesse üle nõukogu direktiiv (EL) 2017/159, ⁽⁴⁾ millega lisatakse ELi õigustikku ILO konventsioon nr 188. Samuti kutsub komitee komisjoni üles esitada võimalikult kiiresti ettepaneku täiendava direktiivi kohta, mis sisaldab kontrolli- ja vastavussätteid, nagu toimiti meretranspordi puhul, et kehtestada ühtlustatud kontrollikord.

1.8. Komitee soovib saavutada kalandus- ja kaubanduspoliitika vahel suurem sidusus. Seepärast ei tohiks ebaseadusliku kalapüügi ja tööjõu raske kuritarvitamisega seotud riigid saada soodustingimustel juurdepääsu ELi turule. Sellega seoses ei tohiks nendest riikidest pärit toodetele anda ka tariifsete soodustuste vahendeid, näiteks ühepoolseid kvote.

2. Sissejuhatus ja taustteave

2.1. Kalapüük on suure kultuurilise tähtsusega traditsiooniline kutseala, mis on paljudes Euroopa Liidu rannikualade kogukondades väga oluline toidu ja toitumise, tööhõive, kaubanduse, majandusliku heaolu ja puhkuse allikas. Ei saa eitada, et kalavarude ja keskkonnaressursside kiire taastamine on äärmiselt oluline, kuid nagu komitee on oma arvamustes rõhutanud, on kõik rahvusvahelised jõupingutused olnud paljude aastate jooksul suunatud keskkonnaalase jätkusuutlikkuse tagamisele, pöörates vähe tähelepanu majandusele ning veelgi vähem sotsiaalsetele aspektidele ja meresõiduohutusele.

2.2. Ent hoolimata pidevast tehnoloogilisest arengust peetakse kalapüüki endiselt riskantseks tegevusalaks selliste tegurite tõttu nagu ilmastikutingimused, füüsiline koormus ja pidevas liikumises olev töökeskkond. Seda toetavad omakorda statistilised andmed, mis kinnitavad, et kalapüük on teiste sektoritega võrreldes ohtlik kutseala. Euroopa Meresõiduohutuse Ameti (EMSA) avaldatud merendussektori tööõnnetuste statistika ⁽⁵⁾ kohaselt jäi Euroopa Liidus ajavahemikul 2011–2017 merel kadunuks peaaegu 120 kalalaeva. 2016. aasta oli eriti katastroofiline: teatati isegi 525st merel toimunud õnnetusest ja vahejuhtumist, sealhulgas kaotas merel elu 55 kalurit, 30 sai raskelt ja 184 kergemalt vigastada ning kadus 14 laeva. See näitab, et endiselt on palju kalureid, kes saavad raskelt vigastada või isegi hukuvad, töötades merel, et toidu hankimisega teenida elatist ja ühiskonda.

2.3. Eelöeldust sõltumata juhitakse EMSA aruandes tähelepanu sellele, et 63 % kalalaevade pardal toimunud õnnetusjuhtumitest oli enamasti (65 %) tingitud inimlikust eksimusest püügioperatsiooni käigus. Need andmed näitavad meeskondade väljaõppe ja koolituse tähtsust kalandussektoris üldiselt, mitte ainult 24 meetri pikkuste ja pikemate laevade puhul. Füüsilisest isikust ettevõtjana tegutsevatel kaluritel ja väikelaevade omanikel, kes teevad koos oma laevameeskonnaga sama tööd, peaks samuti olema juurdepääs koolitusele ning mitte ainult kaluri, vaid ka ärijuhina.

2.4. ELi laevastiku kogutööhõive täistööaja ekvivalendina on alates 2008. aastast vähenenud keskmiselt 1,3 % aastas, ⁽⁶⁾ osaliselt laevastiku püügivõimsuse vähenemise tõttu. Tegelikult oli vaatamata ELi laienemisele ELi laevade arv 2018. aastal 81 644 (ehk 22 203 võrra vähem kui 1996. aastal), millest ainult 65 400 on aktiivsed.

2.5. Sellegipoolest on keskmine palk kasvanud täistööaja ekvivalendi alusel igal aastal 2,7 %. ELi laevastiku majandustulemused kinnitasid 2016. aastal jätkuvalt rekordilist 1,3 miljardi euro suurust puhaskasu ⁽⁷⁾. Need head tulemused on peamiselt tingitud konkurentsivõimelistest esmamüügihindadest, madalatest kütusehindadest, laevade töö tõhususe kasvust ja ka mõne olulise kalavaru suurenemisest. Siiski tuleks täpsustada, et andmete kohaselt registreeriti 2016. aastal viie liikmesriigi (Horvaatia, Küpros, Soome, Leedu ja Malta) laevastiku puhaskahjum. Samuti näitavad andmed, et 2016. aastal teenis rannapüügilaevastik 132 miljonit eurot puhaskasumit, mis viitab olulisele paranemisele võrreldes 2015. aastaga (+ 36 %). Sellegipoolest teenis see laevastikusegment 2016. aastal seitsmes liikmesriigis puhaskahjumit.

⁽³⁾ Euroopa Majandus- ja Sotsiaalkomitee arvamus Euroopa Merendus- ja Kalandusfondi kohta (ELT C 110, 22.3.2019, lk 104).

⁽⁴⁾ ELT L 25, 31.1.2017, lk 12.

⁽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. Hoolimata positiivsetest suundumustest, soodsamatest sotsiaalkokkulepetest ning laevaomanike jõupingutustest parandada laevadel palku ja elamistingimusi, mugavust ja telekommunikatsiooni, ei ole kalapüük noorte jaoks ikkagi huvipakkuv. Mõnikord on selle põhjus tegevuse toimumine vaenulikus looduskeskkonnas, mõnikord meremeeste töö- ja eraelu ebapiisav ühitamine ning mõnikord see, et nimetatud tingimuste parandamisest ei ole osatud teada anda. Tõsi on see, et isegi viimaste aastate majanduskriis ei ole suutnud noori kõnealusesse sektorisse tuua. Kalanduses ei alusta oma äritegevust just eriti paljud tulevased ettevõtjad. Mõnes riigis ei ole väikelaeva omanikul võimalik enne tähtaega pensionile jääda, isegi kui ta töötab oma laevameeskonnaga samades karmides tingimustes. Sotsiaalküsimused ei piirdu üksnes kalastustingimustega pardal. Parandada tuleb ka elutingimusi maismaal. Uuringud on osutanud, et kalurikogukonnad ja sadamalinnad on sageli silmitsi suure vaesuse, avalike teenuste puudumise ja kehvade elutingimustega. Samuti alahinnatakse naiste, eriti kaastööd tegevate abikaasade rolli sektori õitsengus. Vaja on rohkem teadusuuringuid nende sotsiaalsete aspektide kohta.

2.7. Komitee kutsub eeltoodut silmas pidades Euroopa Komisjoni üles edendama ja pakkuma vajalikke meetmeid ning neist teavitama, et tagada mitte ainult meresõiduohutus ja inimväärset töötingimused, vaid ka selleks, et äratada huvi kvalifitseeritud töäjous, mis on ühe Euroopa strateegilise sektori ellujäämise ja arengu jaoks väga oluline.

3. Üldised märkused

3.1. Komitee toetab vastutustundlikku ja terviklikku ühist kalanduspoliitikat. Seepärast peavad mere bioloogiliste ressursside säilitamise meetmed olema sidusad ning need ei tohi kunagi kahjustada inimväärset töö- ja elutingimusi kalalaevade pardal, mereohutust, kalurite koolitust ega haridust. Kuigi merele omaseid ohte ei ole võimalik kõrvaldada, on võimalik vähendada õnnetuste riski ja parandada tingimusi pardal, kui pädevad asutused kohustuvad kalatööstust reguleerima ja selle ohutumaks muutma.

3.2. Komitee tuletab kõigile liikmesriikidele ja Euroopa Liidule meelde, et nad on alla kirjutanud Ühinenud Rahvaste Organisatsiooni mereõiguse konventsioonile (UNCLOS), mis kohustab lipuriike tagama meresõiduohutuse siseriiklike õigusaktide kaudu, mis peavad põhinema rahvusvaheliselt kokkulepitud standarditel, ehkki lipuriigid võivad muidugi ka ise võtta meetmeid meresõiduohutuse tagamiseks. Kuigi liikmesriigid on võtnud väga tõsiselt oma kohustust reguleerida meretranspordisektori sotsiaalset mõõdet (osaliselt tänu liidu õigusloomealastele jõupingutustele), on rahvusvaheliste merekalapüügi ohutuse ja töötingimuste konventsioonide ratifitseerimise tase endiselt väga madal.

3.3. Seepärast rõhutab komitee vajadust jätkata selliste kehtivate rahvusvaheliste õigusaktide kohaldamist nagu ILO konventsioon nr 188, mis reguleerib sotsiaalseid tingimusi kalalaevadel, FAO leping sadamariigi meetmete kohta ebaseadusliku, teatamata ja reguleerimata kalapüügi vältimiseks, ärahoidmiseks ja lõpetamiseks, Kaplinna leping kalalaevade ohutuse kohta ning Rahvusvahelise Mereorganisatsiooni (IMO) 1995. aasta kalalaevade laevapere liikmete väljaõppe, diplomeerimise ja vahiteenistuse aluste rahvusvaheline konventsioon (STCW-F konventsioon).

3.4. Komitee tuletab meelde, kui oluline on tagada sotsiaalne vastutus kalandussektori väärtusahelas, ning juhib tähelepanu Euroopa sotsiaalse dialoogi mudelile kui eeskujule inimväärsete töötingimuste tagamisel kalandussektoris. Komitee õnnitleb sellega seoses Euroopa sotsiaalpartnereid, kes Euroopa Liidu toimimise lepingu artikli 155 kohaselt pidasid läbirääkimisi ja tegid ettepaneku võtta vastu direktiiv (EL) 2017/159, millega võeti liidu õigusesse üle ILO konventsioon nr 188.

3.4.1. Komitee avaldab siiski kahetsust selle üle, et füüsilisest isikust ettevõtjatest kalureid ei olnud võimalik eeskirja kohaldamisalasse hõlmata, sest sotsiaalpartneritel puudus pädevus nimetatud küsimuses läbirääkimisi pidada. Seepärast ja ELi füüsilisest isikust ettevõtjatest kalurite suure arvu tõttu on vaja, et liikmesriigid ratifitseeriks konventsiooni nr 188.

3.4.2. Lisaks kutsub komitee komisjoni üles viima sotsiaalse kalanduse reguleerimise protsessi lõpule täiendava direktiivi ettepanekuga, mis sisaldab kontrolli- ja vastavussätteid, et tagada mittediskrimineeriv kontrollikord Euroopa eri vete ja kalalaevastike seas seoses eeskirja tõlgendamise ja kohaldamisega.

3.5. Hiljutises Euroopa Parlamendi uuringus kalurite koolitamise kohta⁽⁸⁾ jõuti järeldusele, et ELi kalurite väljaõppe ja sertifitseerimise ühtse standardi puudumine⁽⁹⁾ ei kujuta endast ohtu mitte ainult kaluritele endile, vaid ka teistele ELi vete kasutajatele. Seda puudust õigusloomes saab parandada STCW-F konventsiooni kohaldamisega. Seepärast kutsub komitee komisjoni üles algatama menetlused STCW-F konventsiooni liidu õigusesse ülevõtmiseks, et suurendada ohutust merekalapüügis, mis on laialdaselt tunnustatud üheks kõige ohtlikumaks kutsealaks.

⁽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⁾ Direktiiv 2005/36/EÜ kutsequalifikatsioonide tunnustamise kohta sisaldab mageveepüügiiga seotud kohustuslike nõudeid, kuid merepüügi nõudeid ei ole veel kehtestatud.

3.6. Komitee kutsub Euroopa Komisjoni üles edendama merendus- ja kalandusalast koolitust, et parandada sektori professionaalsust ja selle võimet tõeliselt soodustada kvaliteetset tööhõivet. Selles mõttes peaks kutsekoolituse käigus soodustama empiirilist, praktilist lähenemisviisi, kahjustamata samas merenduses vajalikke laiaulatuslikke oskusi ja pädevust ning pöörates erilist tähelepanu muu hulgas duaalõppe mudelitele. Seda silmas pidades kutsub komitee üles kasutama Euroopa Merendus- ja Kalandusfondi intensiivsemalt, laiendama võimalikke eesmärgi ja lubama Euroopa Sotsiaalfondi kaasamist täiendava koolitusfondina, pöörates eritählepanu väikesemahulisele kalapüügile.

3.7. Komitee märgib, et konventsiooni lisamine ELi õigustikku tooks sektorile kaasa mitmeid eeliseid, sest see võimaldaks tagada töötajate vaba liikumise kogu ELis kehtiva (vastupidiselt praegusele korrale) pädevustunnistuse väljaandmisega, hõlbustada kalurite liikumist kalapüügi ja muude meretöökohtade vahel ning arendada ELis ühtlustatud koolitusprogramme. Konventsiooni nõuetekohaseks kohaldamiseks on siiski vaja töötada välja Euroopa suunised kalurite tervisekontrolli kohta, et tõendada nende sobivust. Need suunised on vajalikud ka selleks, et järgida kalandustöö konventsiooni nr 188 artikli 10 sätteid, mille kohaselt ei tohi ükski kalur töötada kalalaeva pardal ilma kehtiva arstitõendita. Seda silmas pidades töötab merekalapüügi alase sotsiaaldialoogi komisjon 2019–2020. aastal välja suunised kalurite arstliku läbivaatuse kohta.

3.8. Eelnimetatud silmas pidades peab komitee esmatähtsaks kalurielukutse atraktiivsuse suurendamist, talentide ligiõmbamist ja noorte kaasamist sellesse tegevusse, mis annab tööd rohkem kui 150000 meeskonnaliikmele. Seda peaks tegema ametiasutuste ja sektori keske tähtsusega sidusrühmade koostöö kaudu koolituse ja tööhõive valdkonnas. See on vajalik selleks, et reageerida meeskonnaliikmete puudusele, mis seab ohtu sektori elujõulisuse ja mis on tänapäeval tunnustatud Euroopa kalalaevastiku kõige tõsisemaks probleemiks. Tööstusharus juhitakse tähelepanu sellele, et lühikese ja keskpika perioodi lahenduste puudumise korral peavad paljud laevad ankrusse jääma. Seepärast tuleb rakendada sotsiaalvaldkonna strateegiakavasid, et esiteks meelitada kalandussektorisse Euroopa töötajaid ja teiseks hõlbustada välismaalaste töölevõtmist. Komitee soovib edendada merekalapüügi alaseid karjäärivõimalusi ja muuta kalapüük väärilikuks karjäärivalikuks, mis annab noortele palju võimalusi.

3.9. Kalandussektori sotsiaalse edendamise hooletusse jätmine on toonud kaasa ELi kodanike huvi vähenemise selle kutseala vastu. See omakorda aitas kaasa võõrtöötajast (väljastpoolt EMPd pärit) kalurite – kes teatavatel juhtudel ja riikides võivad kergesti langeda tööjõu kuritarvitamise ohvriks – tööhõive suurenemisele ELi vetes⁽¹⁰⁾. Kalandussektori eripära – töö toimub pikkade ajavahemike vältel merel – muudab võõrtöötajast kalurid eriti haavatavaks.

3.10. Selle probleemi lahendamiseks peab komitee kooskõlas 2017. aastal kolmepoolse võõrtöötajast kaluritega seotud küsimusi käsitletud kohtumisel⁽¹¹⁾ vastu võetud ILO resolutsiooniga vajalikuks töötada välja üldpõhimõtted ja praktilised juhised kalandussektori tööturuga seotud õiglaste teenuste jaoks, sealhulgas: a) piisavad ja asjakohased juhised kalalaevade omanikele ja tööturuga seotud (piiriüleste) teenuste kohta; b) kalandussektori tööturuga seotud (piiriüleste) teenuste näidislepungud; c) piisavad ja asjakohased juhised kaluritele, kes otsivad tööd (välismaistel) kalalaevadel, ning d) kaebuste esitamise mehhanismid. Seda silmas pidades töötab merekalapüügi alase sotsiaaldialoogi komisjon 2019–2020. aastal välja suunised võõrtöötajast kalurite inimväärse töölevõtu kohta.

3.11. Samuti kutsub komitee ELi liikmesriike üles ratifitseerima, rakendama ja järgima ILO konventsiooni nr 188. Lisaks kutsub komitee Euroopa Komisjoni üles koguma andmeid ja statistikat võõrtöötajast kalurite olukorra kohta Euroopas.

3.12. Ühise kalanduspoliitika alusmääruse artikli 22 kohaselt peavad liikmesriigid püüdma saavutada stabiilset ja püsivat tasakaalu oma laevastiku püügivõimsuse ja kalapüügivõimaluste vahel. Selleks peavad liikmesriigid tagama, et nende laevastike püügivõimsus ei ületa kogumahutavusele (suurus) ja võimsusele (kW) kehtestatud maksimaalseid piirmäärasid. Euroopa sotsiaalpartnerid on hiljutise nimetatud piirangute sotsiaalset mõju käsitleva ja ELi kaasrahastatud uuringu⁽¹²⁾ kaudu näidanud, et kogumahutavuse piiramine avaldab negatiivset mõju ohutusele, mugavusele ja kala kvaliteedile, sest sellega n-ö karistatakse laevadele täiendavaid ohutus-, mugavus- ja kvaliteedimeetmeid pakkuvaid algatusi, sest see tähendab, et lisakuupmeetrid peavad konkureerima näiteks lao mahu, masinaruumi suuruse või kütusepaakide mahuga.

3.13. Eelkirjeldatu põhjal kutsub komitee Euroopa Komisjoni üles leidma alternatiivseid viise püügivõimsuse mõõtmiseks, nagu seda teevad näiteks Norra või Island, kes jätavad arvutustest välja puhkamise, mugavuse ja vaba aja veetmise tarvis ette nähtud ruumid ning tuginevad muudele teguritele, nagu eraldatud kvoot ja laeva suurus. Sellega seoses tuleks lisaks lubada laevade mahutavuse suurendamist juhul, kui lisamaht on tingitud vajadusest suurendada meeskonnaliikmete ohutust ja mugavust.

⁽¹⁰⁾ Euroopa Majandus- ja Sotsiaalkomitee arvamus Põhjameri põhjalähedaste kalavarude mitmeaastane kava kohta (ELT C 75, 10.3.2017, lk 109).

⁽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. Komitee hoiatab ka, et nii konventsiooniga nr 188 kui ka direktiiviga (EL) 2017/159 nõutakse seadusega meeskonna majutuseks rohkem ruumi uutel kalalaevadel, mis on ehitatud 15. novembril 2019 või hiljem. Samuti on hiljutises Prantsusmaal korraldatud uuringus teatatud tööaja pikenemisest ja puhkeaja vähenemisest, mis suurendab kalurite tervise- ja tööõnnetuste riski. Sarnaseid järeldusi on avaldanud Madalmaade Wageningeni ülikool ja Hispaanias AZTI, kes kinnitavad töötingimuste halvenemist.

3.15. Komitee rõhutab, et lossimiskohustus nõuab suuremat ruumi, et ladustada kaaspüüki, mida ei saa enam merre tagasi heita, ning tekitab suurema kütusekulu sihtliikidele mõeldud piiratud ruumi tõttu, samuti lossimise, käsitsi sorteerimise, kaalumise ja töötlemise lisakulusid⁽¹³⁾. Komitee juhib tähelepanu ka sellele, et see seab ohtu turvalisuse pardal ja laeva stabiilsuse, sest sellega tekitatakse hoidlas rohkem ja kõrgemaid kastivirnu, mis põhjustab rippuva lasti kukkumise ohu.

3.16. Lisaks ei saa ebapiisava suurusega kala otseselt inimtoiduks turustada. See põhjustab kala raiskamist, eriti ELi lõunapoolsetes liikmesriikides, kus ei ole kalajahu tehaseid, ning vähendab kalurite sissetulekut, sest nad saavad kõnealuse saagi eest naeruväärset hinda.

3.17. See näitab õiguslikku vastuolu ühise kalanduspoliitika lossimiskohustust käsitleva artikli 15 ja konventsiooni nr 188, eriti puhkeajaga käsitlevate eeskirjade (artikkel 14) vahel. Komitee kutsub komisjoni üles hindama mõju ja kavandama asjakohaseid meetmeid ning lahendama need õiguslikud vastuolud ELis vastu võetud eri õigusaktide vahel, mille tõttu kannatavad kalurid.

3.18. Euroopa laevastiku keskmine vanus on 23 aastat, kusjuures selles kontekstis valitsevad äärmuslikud olud Hispaanias, kus on ikka veel rohkem kui 2 500 üle 40 aasta vanust laeva. Enamik neist laevadest on väikesemahulise kalapüügi laevad. Et tagada ohutus laeva pardal, meeskonna paremad elamistingimused ja parimad töötingimused, peab komitee vajalikuks algatada laevastiku uuendamise ja moderniseerimise kava. Seda kava võiks ellu viia rahastamisvahendite väljaarendamise abil ning Euroopa Investeerimispank võiks hõlbustada kalandusettevõtete juurdepääsu rahastamisele. Teiselt poolt oleks tulevasel Euroopa Merendus- ja Kalandusfondil (EMKF) otstarbekas kaaluda abi andmist laevastiku uuendamiseks ja moderniseerimiseks ilma püügivõimsust suurendamata.

3.19. Komitee soovib lõpetuseks viidata Euroopa Liidu kaubanduspoliitikale. Praegu on üle 60 % ELi turul tarbitavast kalast pärit kolmandatest riikidest. Suure osa kalandustoodete impordi suhtes kohaldatakse kaubanduslepinguid, mis annavad tariifseid soodustusi, eriti arengumaadele (üldine soodustuste süsteem (GSP), majanduspartnerluslepingud jne). On juhtumeid, kus nimetatud soodustuste üle peetakse läbirääkimisi selliste kolmandate riikidega, kes ei vasta sotsiaalsetele ja keskkonnanalastele kestlikkusstandarditele, mida peavad vastavalt ELi eeskirjadele järgima Euroopa tootjad⁽¹⁴⁾. See toob kaasa ebauusa konkurentsi ja Euroopa ettevõtete konkurentsivõime vähenemise. ELi jõupingutused kalapüügi ja mereandide tootmise säästvaks ja sotsiaalselt vastutustundlikuks muutmiseks on seetõttu vastuolus toodete impordiga teatavatest riikidest, kes kestlikkust ja sotsiaalset vastutust järgivad vähe või üldse mitte.

3.20. EL peaks kasutama oma kaubanduspoliitikat, et tagada sarnaste keskkonnanalase ja sotsiaalse kestlikkuse standardite kohaldamine nii Euroopa kui ka välisriikide ettevõtjate suhtes, avades siseturu ukseid ainult nõuetele vastavatele toodetele. Vastasel juhul saadaks EL vale sõnumi rahvusvahelisele üldsusele, premeerides neid, kes on vähem teinud kalavarude jätkusuutlikkuse ja inimeste õiglase kohtlemise heaks.

3.21. Komitee soovib saavutada kalandus- ja kaubanduspoliitika vahel suurema sidususe. Seepärast ei tohiks ebaseadusliku, teatamata ja reguleerimata kalapüügi ning tööjõu raske kuritarvitamisega seotud riigid saada soodustingimustel juurdepääsu ELi turule, vaid pigem vastupidi. Samuti ei peaks ühepoolsed tariifikvoodid kehtima nendest riikidest pärit toodetele, mis on seotud ebaseadusliku, teatamata ja reguleerimata kalapüügiga (näiteks Tai tuvastati juba eelnevalt ja sai Euroopa Komisjonilt kollase kaardi). Komitee soovib kasutada neid vahendeid ainult siis, kui meie turgudel ei ole piisavalt Euroopa toodete pakkumist, ning mitte selleks, et importida mitesäästvaid tooteid veelgi madalamate hindadega. See tariifivahend põhjustab lisaks ka suuremat survet ELi tootjate hindadele.

3.22. Õiglase hinnaga kalatoodete kättesaadavuse soodustamist inimestele, kes ei tarbi piisavalt oomega-3 rasvhappeid ja muid toitaineid, tuleks käsitleda sotsiaalpoliitika meetmena, millel on otsene mõju tervishoiusüsteemi kuludele. Paljudes ELi riikides tuleks veelgi suurendada kalandustoodete tarbimist, et arendada mitmekesisist ja tervislikku toitumist.

Brüssel, 25. september 2019

Euroopa Majandus- ja Sotsiaalkomitee
president
Luca JAHIER

⁽¹³⁾ Euroopa Majandus- ja Sotsiaalkomitee arvamus lossimiskohustuse kohta (ELT C 311, 12.9.2014, lk 68).

⁽¹⁴⁾ Euroopa Majandus- ja Sotsiaalkomitee arvamus kalanduskontrolli kohta (ELT C 110, 22.3.2019, lk 118).