

**Az Európai Gazdasági és Szociális Bizottság véleménye – A halászat szociális dimenziója**

(feltárási vélemény)

(2020/C 14/09)

Előadó: **Gabriel SARRÓ IPARRAGUIRRE (ES/III)**

Felkérés:	Európai Bizottság, 2019.3.27.
Jogalap:	az Európai Unió működéséről szóló szerződés 304. cikke
Közgyűlési határozat:	2019.5.14.
Illetékes szekció:	„Mezőgazdaság, vidékfejlesztés és környezetvédelem” szekció
Elfogadás a szekcióülésen:	2019.9.4.
Elfogadás a plenáris ülésen:	2019.9.25.
Plenáris ülés száma:	546.
A szavazás eredménye:	137/0/1
(mellette/ellene/tartózkodott)	

**1. Következtetések és ajánlások**

1.1. A fenntartható versenyképességhez két új dimenziót: a környezeti és a szociális dimenziót is figyelembe kell venni <sup>(1)</sup>. Az EGSZB alapvetőnek tartja, hogy a halászati politikák tervezésekor ne csupán a környezetvédelmi szemlélet érvényesüljön, hanem vegyék figyelembe a halászat globális jelentőségét, hatását a gazdaság többi ágazatára, valamint szerepét a tengerészeti biztonságban, az egészséges és tápláló élelmiszerek biztosításában és a kiszolgáltatott helyzetben lévő területek lakosságának megtartásában <sup>(2)</sup>. Az EGSZB hangsúlyozza a kisüzemi halászat jelentőségét és azt, hogy olyan kedvező vállalkozási környezetet kell biztosítani, amely lehetővé teszi az ágazat fenntartható működését és olyan munkahelyek teremtését, amelyek számos part menti közösségben különösen fontosak. A nemek közötti egyenlőségre törekedve jobban el kell ismerni a nők szerepét és hozzájárulásuk jelentőségét.

1.2. Az EGSZB javasolja, hogy különböző szempontokra – i) a foglalkoztatás, ii) a bérek, iii) a halászhajók építése és tengerállósága, iv) a méltó élet- és munkakörülmények, v) a halászok szakképzése és tanúsítása – vonatkozó hatásvizsgálatok révén garantálják a jogi koherenciát a tengeri biológiai erőforrások védelmére vonatkozó intézkedések és a tengeren végzett munka biztonságával és feltételeivel kapcsolatos szabályok között. Javasolja továbbá, hogy az ágazat átfogó irányítása érdekében jobban hangolják össze a különböző szintű hatóságok osztályainak és szolgálatainak a munkáját.

1.3. Az EGSZB arra kéri az Európai Bizottságot, hogy munkaprogramja keretében dolgozzon ki egy irányelvjavaslatot azzal a céllal, hogy a Nemzetközi Tengerészeti Szervezetnek a tengerészek képzéséről, képzéséről és az őrszolgálat ellátásáról szóló egyezménye a közösségi vívmányok részét képezze, és ezáltal a halászat területén harmonizált képzési és tanúsítási szabályok jöjjenek létre és javuljon a tengerészeti biztonság.

1.4. Az EGSZB felkéri az összes intézményt és társadalmi szereplőt, hogy segítsék elő a halászatról kialakított kép javítását, olyan ágazatként bemutatva azt, amely mind a diplomások, mind a legénység számára szakmai előmenetelt és foglalkoztatási lehetőséget nyújt, és kezeljék a számos halász közösségben és kikötővárosban előforduló társadalmi leszakadás, illetve rossz élet- és munkakörülmények problémáját.

<sup>(1)</sup> Az EGSZB véleménye: „Európa polgárainak meghallgatása a fenntartható jövő érdekében (Nagyszében és a következő lépések)” (HL C 228., 2019.7.5., 37. o.).

<sup>(2)</sup> Az EGSZB véleménye a halászati ellenőrzésekről (HL C 110., 2019.3.22., 118. o.).

1.5. Az EGSZB arra ösztönzi az Európai Bizottságot, hogy a közös halászati politika alaprendeletében tegyen javaslatot konkrét módosításokra annak érdekében, hogy a halászhajók lakhatósági és biztonsági feltételeinek javulására való tekintettel a halászati kapacitás kiszámításakor ne vegyék figyelembe a bruttó tonnatartalmat és a teljesítményt <sup>(3)</sup>.

1.6. Az EGSZB felkéri a tagállamokat, hogy ratifikálják az ILO 188. sz. egyezményét, biztosítva az annak megfelelő nemzeti átültetéséhez és alkalmazásához szükséges eszközöket, és adott esetben utalják hajóosztályozó társaságokhoz a tanúsítások ellenőrzésének és kiállításának feladatát, tekintettel az e feladatok koordinálása terén egyes országokban meglévő problémákra.

1.7. Az EGSZB emlékezteti a tagállamokat annak fontosságára, hogy 2019. november 15. előtt átültessék nemzeti jogrendszerükbe az (EU) 2017/159 tanácsi irányelvet <sup>(4)</sup>, melynek révén az ILO 188. sz. egyezménye beépül az uniós vívmányokba. Emellett arra ösztönzi a Európai Bizottságot, hogy egy harmonizált ellenőrzési rendszer bevezetése érdekében a lehető legrövidebb időn belül terjesszen elő kiegészítő irányelvjavaslatot, amely az ellenőrzésre és a teljesítésre vonatkozó rendelkezéseket tartalmaz, ahogy az a tengeri szállítás esetében megtörtént.

1.8. Az EGSZB javasolja a halászati és a kereskedelmi politika közötti koherencia fokozását. Következésképpen a jogellenes halászatban és súlyos munkaiügyi visszaélésekben érintett országok nem részesülhetnek a közösségi piachoz való preferenciális hozzáférés előnyeiben. Ezzel összefüggésben az említett országokból származó termékek számára a vámkedvezményt jelentő eszközök – mint az autonóm vámkontingensek – sem lehetnének elérhetőek.

## 2. Bevezetés és előzmények

2.1. A halászat kulturálisan mélyen beágyazott hagyományos foglalkozás, amely az Európai Unió számos part menti közösségében kulcsfontosságú szerepet játszik mint az élelmezés és a táplálkozás, a foglalkoztatás, a kereskedelem, a gazdasági jólét és a szabadidős tevékenységek alapvető forrása. Tagadhatatlan, hogy a halállományok és a természeti erőforrások helyreállítása egyre sürgetőbb feladat, de amint arra az EGSZB már korábbi véleményeiben rámutatott, a nemzetközi erőfeszítések sok éven keresztül arra irányultak, hogy a környezeti fenntarthatóság felett őrködjének, miközben kevés figyelem jutott a gazdasági és még kevesebb a társadalmi fenntarthatóságra, illetve a tengerészeti biztonságra.

2.2. Ennek ellenére és a folyamatos technológiai fejlődés dacára a halászatot továbbra is nagy kockázattal járó tevékenységnek tekintik, olyan tényezők miatt, mint az éghajlati viszonyok, a fizikai igénybevétel és az állandóan mozgásban lévő munkakörnyezet. Ezt statisztikai adatok is alátámasztják, amelyek szerint a halászat más ágazatokkal összehasonlítva veszélyes foglalkozás. Konkrétan az EMSA <sup>(5)</sup> által közzétett, a tengerészeti ágazatban bekövetkezett munkabalesetekkel kapcsolatos statisztikák szerint az Európai Unióban a 2011-től 2017-ig terjedő időszakban közel 120 halászhajó veszett a tengerbe. 2016 különösen gyászos év volt, amikor is 525 tengeri káreseményt és balesetet jelentettek, amelyek során 55 halász vesztette életét a tengeren, 30-an súlyos, 184-en pedig könnyű sérülést szenvedtek, továbbá 14 hajó eltűnt. Ez azt jelzi, hogy még mindig sok halász szenved súlyos sérülést vagy veszíti akár életét is, miközben a tengeren dolgozik azért, hogy biztosítsa megélhetését és élelem biztosításával a társadalmat szolgálja.

2.3. Az előzőekben leírtak ellenére az EMSA jelentése kiemeli, hogy a halászhajók fedélzetén bekövetkezett balesetek 63 %-a emberi mulasztás miatt történt, az esetek többségében (65 %) a halászati műveletek során. Ez az adat azt bizonyítja, hogy a legénység képzése és szakképesítése nemcsak a legalább 24 méter hosszú hajók esetében, hanem a teljes halászati ágazatban fontos. Az önfoglalkoztató halászoknak és a kis hajók személyzetükkel együtt dolgozó tulajdonosainak is hozzáférést kell biztosítani a képzésekhez, nem csupán halászokként, hanem vállalkozásvezetőként is.

2.4. Az EU flottájában a teljes munkaidős egyenértékben mért összefoglalkoztatás 2008 óta évente átlagosan 1,3 %-kal csökkent <sup>(6)</sup>, részben a flotta kapacitásának csökkenése miatt. Az uniós halászhajók száma az EU többszöri bővítése ellenére 2018-ban 81 644 volt, vagyis 22 203-mal kevesebb, mint 1996-ban, és ezek közül csak 65 400 aktív a mai napig.

2.5. A fentiek ellenére a teljes munkaidős egyenértékre jutó átlagbér évente 2,7 %-kal nőtt. Az uniós halászflootta gazdasági teljesítménye nő, és 2016-ban rekordnagyságú, 1,3 milliárd euro nettó nyereséget ért el <sup>(7)</sup>. Ezek a jó eredmények elsősorban az első értékesítés versenyképes árainak, az alacsony üzemanyagáraknak, a hajók hatékonyabb működésének és egyes jelentős állományok növekedésének köszönhetőek. Meg kell azonban jegyezni, hogy az adatok alapján öt tagállam flottái 2016-ban nettó veszteséget értek el (Horvátország, Ciprus, Finnország, Litvánia és Málta). Az adatokból az is kiderül, hogy 2016-ban a part menti flotta 132 millió euro nettó nyereséget termelt, ami 2015-höz képest jelentős javulást jelent (+ 36 %). Ez a flottaszegmens azonban 2016-ban hét tagállamban nettó veszteséget termelt.

<sup>(3)</sup> Az EGSZB véleménye az Európai Tengerügyi és Halászati Alapról (HL C 110., 2019.3.22., 104. o.).

<sup>(4)</sup> HLL 25., 2017.1.31., 12. o.

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

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

<sup>(7)</sup> <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. E pozitív tendencia, a kedvező szociális megállapodások, valamint a bérek növelése, a fedélzeti életkörülmények, a kényelem és a telekommunikáció javítása érdekében tett erőfeszítések ellenére a halászat továbbra sem vonzó a fiatalabbak számára. Ennek oka egyes esetekben az, hogy a tevékenység zord természeti környezetben zajlik, máskor az, hogy a fedélzeten dolgozók a munkát nem tudják összeegyeztetni a családi élettel, vagy az, hogy nem tudták kommunikálni a jobbító intézkedéseket, mindenesetre a fiatalabbakat még az utóbbi évek gazdasági válsága alatt sem sikerült közelebb hozni az ágazathoz. Sok leendő vállalkozó nem akar saját vállalkozást indítani a halászati ágazatban; egyes országokban a kis hajók tulajdonosai nem jogosultak korengedményes nyugdíjazásra, még akkor sem, ha ugyanolyan kemény feltételek mellett dolgoznak, mint a munkavállalók. A szociális kérdések nem korlátozódnak a halászhajók fedélzetén jellemző munkakörülményekre. A parton is javítani kell az életkörülményeket. Egyes tanulmányok szerint a halászközösségek és a kikötővárosok gyakran nagy szegénységben élnek, nélkülözniük kell a közszolgáltatásokat, és rosszak az életkörülményeik. Hasonlóképpen alulértékelik a nők, különösen a munkában segítő házastársak szerepét az ágazat jó működésében. Ezeket a szociális szempontokat alaposabban meg kell vizsgálni.

2.7. A fent leírtakra való tekintettel az EGSZB arra ösztönzi az Európai Bizottságot, hogy mozdítsa elő, kommunikálja és terjessze elő a szükséges intézkedéseket, egyrészt a tengerészeti biztonság és a tisztességes munkakörülmények biztosítása érdekében, másrészt pedig azért, hogy a halászatba képzett munkaerőt vonzzon, amely alapvetően fontos Európa e stratégiai ágazatának fennmaradásához és fejlődéséhez.

### 3. Általános megjegyzések

3.1. Az EGSZB felelős és átfogó közös halászati politikát szorgalmaz. Ennélfogva a tengeri biológiai erőforrások védelmét szolgáló intézkedéseknek koherensnek kell lenniük, és semmiképpen sem érinthetik hátrányosan a halászhajók tisztességes fedélzeti munka- és életkörülményeit, a tengeri biztonságot és a halászok képzését és szakképesítését. A tengerhez kapcsolódó veszélyeket ugyan nem lehet kiküszöbölni, de lehet csökkenteni a balesetek kockázatát és javítani a fedélzeti körülményeket, ha az illetékes hatóságok a halászati ágazat szabályozásakor és biztonságosabbá tételkor elkötelezetten járnak el.

3.2. Az EGSZB emlékezteti az összes tagállamot és az Európai Uniót, hogy aláírói az Egyesült Nemzetek Tengerjogi Egyezményének (angol betűszóval UNCLOS), amely előírja a lobogó szerinti államok számára, hogy a nemzetközileg elfogadott normákon alapuló belső jogszabályaik révén biztosítaniuk kell a tengerészeti biztonságot, jöllehet a lobogó szerinti államok természetesen saját intézkedéseket is bevezethetnek a tengeri biztonság garantálására. Miközben a tagállamok nagyon komolyan vették a tengeri szállítási ágazat szociális dimenziójának szabályozására vonatkozó kötelezettségüket (részben az Unió által végrehajtott jogalkotási erőfeszítéseknek köszönhetően), a tengeri halászat biztonságáról és munkakörülményeiről szóló nemzetközi egyezmények ratifikálási aránya továbbra is nagyon alacsony.

3.3. Az EGSZB ezért hangsúlyozza, hogy elő kell mozdítani az olyan meglévő nemzetközi jogi eszközök alkalmazását, mint a Nemzetközi Munkaügyi Szervezet (ILO) 188. sz. egyezménye – amely a halászhajók fedélzeti szociális körülményeit szabályozza –, a kikötő szerinti államoknak a jogellenes, nem bejelentett és szabályozatlan halászat megelőzésére, csökkentésére, illetve felszámolására irányuló intézkedéseiről szóló FAO-megállapodás, a halászhajók biztonságáról szóló fokvárosi megállapodás, valamint a Nemzetközi Tengerészeti Szervezetnek a halászhajók személyzetének képzéséről, képesítéséről és az őrszolgálat ellátásáról szóló 1995. évi nemzetközi egyezménye (STCW-F).

3.4. Az EGSZB emlékeztet annak fontosságára, hogy a halászati ágazat értéklánca mentén biztosított legyen a társadalmi felelősség, és a halászati ágazaton belüli tisztességes munkakörülmények garantálásához az európai szociális párbeszéd modelljét jelöli meg hivatkozási alapként. Ezzel összefüggésben üdvözlöi, hogy az európai szociális partnerek az Európai Unió működéséről szóló szerződés (EUMSZ) 155. cikke értelmében megtárgyalták és javasolták az (EU) 2017/159 irányelvet, melynek révén az ILO 188. sz. egyezményét átültették az uniós jogba.

3.4.1. Az EGSZB azonban sajnálja, hogy az önfoglalkoztató halászok nem kerülhettek be a jogszabály alkalmazási körébe, mert a szociális szereplőknek nem volt hatáskörük arra, hogy erről a pontról tárgyaljanak. Ezért, és tekintettel az EU-ban tevékenykedő önfoglalkoztató halászok nagy számára, szükséges, hogy a tagállamok ratifikálják a 188. sz. egyezményt.

3.4.2. Az EGSZB emellett arra ösztönzi az Európai Bizottságot, hogy tegye teljessé a halászat szociális szabályozásának folyamatát egy kiegészítő irányelvre irányuló javaslat révén, amely az ellenőrzésre és a teljesítésre vonatkozó rendelkezéseket tartalmaz annak érdekében, hogy olyan ellenőrzési rendszert biztosítson, amely a jogszabály értelmezése és alkalmazása tekintetében nem tesz különbséget a különböző európai vizek és flották között.

3.5. Az Európai Parlamentnek a halászok képzéséről szóló, nemrégiben megjelent tanulmánya<sup>(8)</sup> megállapította, hogy az uniós halászok képzésére és tanúsítására vonatkozó közös jogszabály hiánya<sup>(9)</sup> kockázatot jelent nemcsak maguk a halászok, hanem az uniós vizek más használóinak biztonságára nézve is. Ez a hiányosság az STCW-F egyezmény alkalmazása révén kiküszöbölhető. Ezért az EGSZB arra ösztönzi az Európai Bizottságot, hogy indítson eljárásokat az STCW-F egyezménynek az uniós jogba való átültetése érdekében azzal a céllal, hogy javítsa a tengeri biztonságot a halászat területén, amelyet széles körben az egyik legveszélyesebb foglalkozásnak ismernek el.

<sup>(8)</sup> [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)

<sup>(9)</sup> A szakmai képesítések elismeréséről szóló 2005/36/EK irányelv kötelező előírásokat tartalmaz a belvízi halászatra vonatkozóan, a tengeri halászatra vonatkozó követelményeket azonban még nem határozták meg.

3.6. Az EGSZB arra kéri az Európai Bizottságot, hogy az ágazat professzionálisabbá tétele és a képzettség javítása érdekében támogassa a hajózási-halászati képzést, elősegítendő a minőségi foglalkoztatást. Itt a szakképzés során előtérbe kell helyezni a gyakorlati tapasztalatszerzést és kísérletezést, szem előtt tartva a tengerészeti szakemberek esetében szükséges magas szintű képzettséget és készségeket is és nagy hangsúlyt helyezve az olyan modellekre, mint a duális szakképzés. E célból az EGSZB kéri, hogy nagyobb mértékben vegyék igénybe az Európai Tengerügyi és Halászati Alapot, kibővítve a célkitűzések körét, és engedélyezzék az ESZA kiegészítő képzési alapként való alkalmazását, különös tekintettel a kisüzemi halászatra.

3.7. Az EGSZB emlékeztet arra, hogy az egyezmény beépítése az uniós vívmányok közé számos előnnyel járna az ágazat számára, mivel egy az egész EU-ban érvényes, a szakképzettséget tanúsító bizonyítvány kiállításával lehetővé tenné a munkavállalók szabad mozgását (ellentétben a jelenlegi helyzettel), elősegítené, hogy a halászok váltsanak a halászat és más tengerészeti munkák között, és lehetővé tenné harmonizált képzési programok kialakítását az EU-ban. Mindazonáltal az egyezmény megfelelő alkalmazásához továbbra is szükség van arra, hogy kidolgozzák a halászok alkalmasságának tanúsítása érdekében szükséges orvosi vizsgálatokra vonatkozó európai előírásokat. Ezek az előírások azért is szükségesek, hogy teljesíteni lehessen a halászati ágazat munkafeltételeiről szóló 188. sz. egyezmény 10. cikkének rendelkezéseit, amelyek szerint a halászok érvényes orvosi igazolás nélkül nem dolgozhatnak halászhajók fedélzetén. Erre való tekintettel a tengeri halászati ágazati párbeszédbizottság 2019–2020-ban iránymutatásokat fog kidolgozni a halászok orvosi vizsgálatára vonatkozóan.

3.8. A fentiekkel összhangban az EGSZB elsődlegesnek tartja, hogy a hatóságok és a legfontosabb partnerek, valamint az ágazat közötti képzési és munkaügyi együttműködés révén növeljék a halász szakma vonzerejét, tehetséges embereket nyerjenek meg az ágazatnak, és fiatalokat vonzzanak e tevékenységhez, amely több mint 150000 főnyi személyzetnek ad munkát. Erre a nem elegendő létszámú személyzet jelentette probléma kezelése érdekében van szükség, amely veszélyezteti az ágazat életképességét, és amelyet az európai halászati ágazat jelenlegi legsúlyosabb problémájaként jelöltek meg. Az ágazat szereplői felhívják a figyelmet arra, hogy ha nem sikerül rövid és középtávon megoldást találni, akkor sok hajónak végleg ki kell kötnie. Ezért stratégiai terveket kell végrehajtani a szociális területen annak érdekében, hogy egyrészt európai munkavállalókat vonzzanak a halászati ágazatba, másrészt elősegítsék külföldiek szerződéses alkalmazását. Az EGSZB azt ajánlja, hogy erősítsék meg a tengerész-halász pályafutást és biztosítsák a halászat mint olyan ágazat bemutatását, amely a fiatalok számára tisztességes és lehetőségekkel teli szakmai életutat kínál.

3.9. A halászati ágazat társadalmi népszerűsítésének elhanyagolása következtében az uniós polgárok kisebb érdeklődést mutatnak arra, hogy halásznak álljanak. Ez viszont hozzájárult ahhoz, hogy az EU vizein növekedett a migráns (nem az EGT-hez tartozó országokból származó) halászok foglalkoztatása, akik bizonyos esetekben és országokban könnyen munkaügyi visszaélések áldozataivá válnak<sup>(10)</sup>. A halászati ágazat sajátosságai miatt – mivel a munka hosszú időn át a tengeren folyik – a migráns halászok különösen kiszolgáltatottak.

3.10. E problémakör kezelése érdekében és a migráns halászokkal kapcsolatos kérdésekről szóló, 2017. évi háromoldalú találkozóon<sup>(11)</sup> elfogadott ILO-határozattal összhangban az EGSZB lényegesnek tartja a halászati ágazat munkaerőpiacát érintő méltányos szolgáltatásokra vonatkozó általános elvek és gyakorlati útmutatások kidolgozását, amelyek között szerepelnek a következők: a) elégséges és megfelelő iránymutatás a halászhajók tulajdonosai és a munkaerőpiacra kapcsolatos (határokon átnyúló) szolgáltatások számára; b) szerződésminták a halászati ágazaton belüli munkaerőpiacra kapcsolatos (határokon átnyúló) szolgáltatásokhoz; c) elégséges és megfelelő iránymutatás a (külföldi) halászhajók fedélzetén végezhető munkát kereső halászok számára; valamint d) panasztételi mechanizmusok. Erre való tekintettel a tengeri halászati ágazati párbeszédbizottság 2019–2020-ban iránymutatásokat fog kidolgozni a migráns halászok tisztességes foglalkoztatására vonatkozóan.

3.11. Az EGSZB továbbá felkéri az EU tagállamait, hogy ratifikálják, alkalmazzák és tartassák be az ILO 188. sz. egyezményét. Felkéri ezenkívül az Európai Bizottságot, hogy gyűjtse össze az Európában tartózkodó migráns halászok helyzetével kapcsolatos adatokat és statisztikákat.

3.12. A KHP alaprendeletének 22. cikke szerint a tagállamok arra törekszenek, hogy flottáik halászati kapacitása és halászati lehetőségeik között állandó és tartós egyensúlyt alakítsanak ki. A tagállamok e célból biztosítják, hogy a flottájuk halászati kapacitása soha ne haladja meg a bruttó tonnatartalom (volumen) és kilowattban (teljesítmény) meghatározott halászati kapacitás felső értékhatárait. Az európai szociális partnerek egy az EU által társfinanszírozott, az ezen értékhatárok társadalmi hatásairól szóló közelmúltbeli tanulmányban<sup>(12)</sup> jelezték, hogy a bruttó tonnatartalom korlátozása kedvezőtlen hatást fejt ki a biztonságra, a halászok kényelmére és a hal minőségére, mivel a hajók biztonságát, kényelmét és minőségét javító kiegészítő intézkedéseket tartalmazó kezdeményezéseket ellehetetleníti azáltal, hogy az ezt szolgáló extra köbmétereknek például a hajófenék, a gépterem vagy az üzeman-yagtartályok térfogatával kell versengeniük.

3.13. Az előző bekezdésben leírtak alapján az EGSZB azt javasolja az Európai Bizottságnak, hogy keressen alternatív képleteket a halászati kapacitás mérésére – Norvégiához és Izlandhoz hasonlóan, melyek különböző tényezők, például a kiosztott kvóta vagy a hajó mérete alapján nem számítják be a pihenést, a kényelmet és a kikapcsolódást szolgáló tereket. Ezzel összefüggésben és ezt kiegészítve engedélyezni kellene a hajók tonnatartalmának növelését, amennyiben a többlettérfogat a személyzet biztonságának és kényelmének szükséges javítását szolgálja.

<sup>(10)</sup> Az EGSZB véleménye az északi-tengeri tengerfenéken élő állományokra vonatkozó többéves tervről (HL C 75., 2017.3.10., 109. o.).

<sup>(11)</sup> [https://www.ilo.org/sector/activities/sectoral-meetings/WCMS\\_552792/lang-en/index.htm](https://www.ilo.org/sector/activities/sectoral-meetings/WCMS_552792/lang-en/index.htm)

<sup>(12)</sup> <http://europeche.chil.me/attachment/34a79089-a07a-40b8-bd55-3683052e3ef7>

3.14. Az EGSZB felhívja továbbá a figyelmet arra, hogy mind a 188. sz. egyezmény, mind az (EU) 2017/159 tanácsi irányelv előírja, hogy törvényileg biztosítani kell, hogy az új (2019. november 15. után épített) halászhajók fedélzetén több hely legyen a személyzet elszállásolására. Hasonlóképpen, egy Franciaországban nemrégiben készített tanulmány a munkaidő növekedéséről és a pihenőidő csökkenéséről számolt be, ami a halászok egészségét és munkavégzését érintő kockázatok növekedését idézi elő. Hasonló megállapításokat tett közzé a hollandiai Wageningeni Egyetem és a spanyolországi AZTI technológiai központ, amelyek megerősítik a munkakörülmények romlását.

3.15. Az EGSZB kiemeli, hogy a kirakodási kötelezettség a tengerbe már nem visszadobható járulékos fogások tárolásához szükséges tér növelését teszi szükségessé, és a célfajok számára rendelkezésre álló tér korlátozottsága miatt nagyobb üzemanyag-fogyasztást idéz elő, továbbá a kirakodáshoz, a kézi osztályozáshoz, a méréshez és a feldolgozáshoz kapcsolódó többletköltségeket generál<sup>(13)</sup>. Az EGSZB ezenkívül felhívja a figyelmet, hogy az említett kötelezettség veszélyezteti a fedélzeti biztonságot és a hajó stabilitását, mivel a hajófenékben több ládát kell elhelyezni magasabb tornyokban, ami a felfüggesztett teher leesésének veszélyével jár.

3.16. Mindemellett a nem kielégítő méretű hal közvetlen emberi fogyasztás céljából nem hozható forgalomba. Mindez halpazarláshoz vezet, különösen az EU azon déli tagállamaiban, amelyek nem rendelkeznek hallisztgyárral, továbbá csökkenti a halászok bevételeit, akik nevétséges árat kapnak ezekért a fogásokért.

3.17. A fentiek rámutatnak a közös halászati politika kirakodási kötelezettségről szóló 15. cikke és a 188. sz. egyezmény, különösen a pihenőidőre vonatkozó szabályok (14. cikk) közötti jogi ellentmondásra. Az EGSZB arra ösztönzi az Európai Bizottságot, hogy végezzen hatásvizsgálatot, valamint tegyen javaslatot az EU által elfogadott különböző jogi eszközök közötti jogi ellentmondások kiküszöbölését szolgáló megfelelő intézkedésekre, mely ellentmondások megnehezítik a halászok tevékenységét.

3.18. Az európai flotta átlagos életkora 23 év, és vannak olyan kirívó esetek, mint Spanyolországé, ahol még mindig több mint 2 500 40 évesnél régebbi hajó üzemel. Ezen hajók többsége kis méretű, kisüzemi halászhajó. A hajók fedélzeti biztonságának, a személyzet nagyobb kényelmének és a jobb munkakörülményeknek a biztosítása érdekében az EGSZB szükségesnek tartja egy a flotta felújítását és korszerűsítését szolgáló terv életbe léptetését. Ez a terv a pénzügyi eszközök fejlesztése és az Európai Beruházási Bank (EBB) révén valósulhatna meg, elősegítve a halászati vállalkozások finanszírozáshoz jutását. Másfelől célszerű lenne fontolóra venni, hogy a jövőbeni Európai Tengerügyi és Halászati Alapból (ETHA) támogassák az olyan felújítási és korszerűsítési műveleteket, amelyek nem növelik a flotta halászati kapacitását.

3.19. Az EGSZB végezetül utalni szeretne az Európai Unió kereskedelempolitikájára. Jelenleg az uniós piacon értékesített hal több mint 60 %-a harmadik országokból származik. Ezen importált halászati termékek közül számos termékre kereskedelmi megállapodások vonatkoznak, amelyek vámkedvezményeket biztosítanak, elsősorban a fejlődő országok számára (GSP, gazdasági partnerségi megállapodások stb.). Vannak esetek, amikor ezekről a kedvezményekről olyan harmadik országokkal tárgyalnak, amelyek nem alkalmaznak olyan társadalmi és környezeti fenntarthatósági szabványokat, amelyek egyenértékűek lennének azokkal, amelyeket az európai termelőknek az uniós szabályozás alapján alkalmazniuk kell<sup>(14)</sup>. Ez tisztességtelen versenyhelyzetet teremt, és csökkenti az európai vállalkozások versenyképességét. Ezért az EU arra irányuló erőfeszítése, hogy a halászat és a tengeri termékek előállítását fenntartható és társadalmilag felelős módon történjen, nem összeegyeztethető az olyan országokból származó termékek importálásával, amelyek alig vagy egyáltalán nem fordítanak figyelmet a fenntarthatóságra és a társadalmi felelősségvállalásra.

3.20. Az EU-nak kereskedelempolitikáján keresztül el kell érnie, hogy az európai és a külföldi gazdasági szereplőkre hasonló környezeti és társadalmi fenntarthatósági szabályok vonatkozzanak, és a belső piac kapui csak a megfelelő termékek előtt nyílnak meg. Ellenkező esetben az EU helytelen üzenetet küldene a nemzetközi közösségnek, és azokat jutalmazná, akik kevesebbet tettek a halállományok fenntarthatóságáért és az emberekkel szembeni igazságos bánásmódért.

3.21. Az EGSZB javasolja a halászati és a kereskedelmi politika közötti koherencia fokozását. Következésképpen a jogellenes, nem bejelentett és szabályozatlan halászatban és súlyos munkaügyi visszaélésekben érintett országoknak nem szabadna élvezniük a közösségi piachoz való preferenciális hozzáférés előnyeit, éppen ellenkezőleg. Hasonlóképpen, az autonóm vámkontingenseket sem szabadna alkalmazni az azon országokból származó termékekre, amelyek esetében megállapítást nyert, hogy érintettek a jogellenes, nem bejelentett és szabályozatlan halászatban (ilyen például Thaiföld, amely korábban sárga lapot kapott az Európai Bizottságtól). Az EGSZB javasolja, hogy ezeket az eszközöket kizárólag akkor alkalmazzák, ha nincs elegendő európai termékinálat piacaink számára, ne pedig nem fenntartható termékek még alacsonyabb áron történő importálására. Ez a vámeszköz ezenkívül azt vonja maga után, hogy az árképzés tekintetében nagyobb nyomás nehezedik az uniós termelőkre.

3.22. Ha a halfogyasztást elérhetőbbé tesszük azok számára, akiknek omega-3- és egyéb tápanyagbevitelük elégtelen, az olyan szociális politikának tekintendő, amely azonnali hatást gyakorolna az egészségügyi rendszer költségeire. A változatos és egészséges étrend kialakítása érdekében sok uniós tagállamban még növelni kellene a halászati termékek fogyasztását.

Kelt Brüsszelben, 2019. szeptember 25-én.

az Európai Gazdasági és Szociális Bizottság  
elnöke  
Luca JAHIER

<sup>(13)</sup> Az EGSZB-véleménye a kirakodási kötelezettségről (HL C 311., 2014.9.12., 68. o.)

<sup>(14)</sup> Az EGSZB véleménye a halászati ellenőrzésekről (HL C 110., 2019.3.22., 118. o.).