

Yttrande av Europeiska ekonomiska och sociala kommittén om Fiskets sociala dimension*(förberedande yttrande)*

(2020/C 14/09)

Föredragande: **GabrielsARRÓ IPARRAGUIRRE**

Remiss	Europeiska kommissionen, 27.3.2019
Rättslig grund	Artikel 304 i fördraget om Europeiska unionens funktionssätt
Beslut av EESK:s plenarförsamling	14.5.2019
Ansvarig sektion	Jordbruk, landsbygdsutveckling och miljö
Antagande av sektionen	4.9.2019
Antagande vid plenarsessionen	25.9.2019
Plenarsession nr	546
Resultat av omröstningen (för/emot/nedlagda röster)	137/0/1

1. Slutsatser och rekommendationer

1.1 Hållbar konkurrenskraft måste beakta två nya dimensioner: den miljömässiga dimensionen och den sociala dimensionen ⁽¹⁾. EESK anser att det är avgörande att fiskeripolitiken utarbetas inte bara ur ett miljöperspektiv, utan också ur ett perspektiv där hänsyn tas till fiskets övergripande betydelse, dess inverkan på resten av ekonomin och dess roll när det gäller sjösäkerheten, att leverera hälsosam och nyttig mat och att göra det möjligt för befolkningen i utsatta områden att bo kvar ⁽²⁾. EESK understryker vikten av småskaligt fiske och behovet av att säkerställa ett gynnsamt företagsklimat som gör det möjligt för denna sektor att fungera på ett hållbart sätt och tillhandahålla arbetstillfällen som är särskilt viktiga i många kustsamhällen. Kvinnors roll och vikten av deras bidrag måste erkännas bättre, i en strävan efter att uppnå jämställdhet.

1.2 EESK rekommenderar att man säkerställer konsekvensen i lagstiftningen mellan åtgärder för att bevara marina biologiska resurser och standarder för sjösäkerhet och villkor för arbete inom sjöfarten genom konsekvensbedömningar avseende i) anställning, ii) löner, iii) konstruktion av fiskefartyg och deras sjövärdighet, iv) anständiga levnads- och arbetsvillkor och v) fortbildning och certifiering för yrkesfiskare. Kommittén efterlyser också en närmare samordning mellan de olika offentliga förvaltningarna på alla nivåer för att få en övergripande förvaltning av sektorn.

1.3 EESK uppmanar kommissionen att i sitt arbetsprogram inkludera ett förslag till direktiv för att införliva Internationella sjöfartsorganisationens internationella konvention om normer för utbildning, certifiering och vakthållning för personal ombord på fiskefartyg i EU-lagstiftningen för att garantera harmoniserade utbildnings- och certifieringsnormer och förbättrad sjösäkerhet inom fiskerisektorn.

1.4 EESK uppmanar alla sociala aktörer och institutioner att främja en bättre bild av fisket som karriär och sysselsättningsalternativ för både kvalificerad personal och besättningsmedlemmar, och att ta itu med den sociala misär och de dåliga levnads- och arbetsvillkor som råder i många fiskesamhällen och hamnstäder.

⁽¹⁾ EESK:s yttrande "Att lyssna på EU-medborgarna för en hållbar framtid (Sibiu och därefter)" (EUT C 228, 5.7.2019, s. 37).

⁽²⁾ EESK:s yttrande om "Fiskerikontroll" (EUT C 110, 22.3.2019, s. 118).

1.5 EESK uppmanar kommissionen att lägga fram de ändringsförslag som krävs i förordningen om den gemensamma fiskeripolitiken så att, när det gäller förbättringar av levnadsvillkoren och säkerheten ombord på fiskefartyg, bruttotonnage och kraft inte beaktas vid beräkningen av fiskekapaciteten ⁽³⁾.

1.6 EESK uppmanar medlemsstaterna att ratificera Internationella arbetsorganisationens (ILO) konvention nr 188, tillhandahålla nödvändiga resurser för att den ska kunna införlivas korrekt i den nationella lagstiftningen och tillämpas och, i förekommande fall, delegera inspektions- och dokumentutfärdandefunktioner till klassificeringssällskap, med tanke på de problem med att samordna dessa funktioner som finns i vissa länder.

1.7 EESK vill påminna medlemsstaterna om vikten av att införliva rådets direktiv (EU) 2017/159 ⁽⁴⁾, med vilket ILO-konvention nr 188 införlivas i EU-lagstiftningen, i sin nationella lagstiftning före den 15 november 2019. EESK uppmanar också kommissionen att så snart som möjligt lägga fram ett åtföljande direktiv som ska innefatta kontroll- och tillämpningsbestämmelser, såsom gjorts för sjötransportsektorn, i syfte att inrätta ett harmoniserat inspektionssystem.

1.8 EESK rekommenderar en större överensstämmelse mellan fiskeri- och handelspolitiken. Därför bör länder som kan kopplas till olagligt fiske och allvarliga arbetsrättsliga överträdelser inte få åtnjuta förmånstillträde till EU:s inre marknad. I detta hänseende bör inte heller tullförmånsverktyg, som t.ex. autonoma kvoter, beviljas för produkter med ursprung i dessa länder.

2. Inledning och bakgrund

2.1 Fiske är en traditionell sysselsättning med djupa kulturella rötter och är avgörande i många kustsamhällen i EU som en viktig källa till mat och näring, arbetstillfällen, handel, ekonomiskt välbefinnande och fritid. Behovet av att snabbt återställa fiskbestånden och miljötillgångarna kan visserligen inte förnekas, men som EESK har påpekat i tidigare yttranden har de internationella ansträngningarna under många år varit helt inriktade på att säkerställa miljömässig hållbarhet, utan att nämnvärt beakta den ekonomiska – och i än mindre utsträckning den sociala – hållbarheten eller sjösäkerheten.

2.2 Trots kontinuerlig teknisk utveckling betraktas emellertid fisket fortfarande som en högriskverksamhet på grund av faktorer som väderförhållanden, de fysiska kraven och en ständigt föränderlig arbetsmiljö. Denna uppfattning stöds av statistiken, vilken bekräftar att fisket är en farlig sysselsättning jämfört med andra sektorer. I EU specifikt avslöjar siffror som offentliggjorts av Emsa ⁽⁵⁾ om arbetsolyckor inom sjöfartsbranschen att nästan 120 fiskefartyg gick förlorade till sjöss mellan 2011 och 2017. 2016 var ett särskilt katastrofalt år med så många som 525 olycksfall och tillbud till sjöss, varav 55 dödsfall bland fiskare till sjöss, 30 allvarligt skadade fiskare, 184 skadade fiskare och 14 förlösta fartyg. Detta visar att ett stort antal fiskare fortfarande skadas allvarligt eller till och med förlorar sina liv när de arbetar till sjöss för att försörja sig och tjäna samhället genom att leverera livsmedel.

2.3 I Emsarapporten påpekas emellertid att 63 % av de olycksfall som ägde rum ombord på fiskefartyg berodde på den mänskliga faktorn, i de flesta fall (65 %) under fiskeverksamhet. Dessa uppgifter understryker vikten av utbildning och fortbildning för besättningar inom hela fiskerisektorn, inte bara för fartyg med en längd på 24 meter eller mer. Fiskare som är egenföretagare och ägare av små fartyg som arbetar tillsammans med besättningen bör också ha tillgång till utbildning, inte bara i egenskap av fiskare utan även som företagsledare.

2.4 Den totala sysselsättningen i heltidsekvivalenter i EU:s flotta har minskat med i genomsnitt 1,3 % för varje år sedan 2008 ⁽⁶⁾, delvis till följd av minskningen av flottans kapacitet. Trots EU:s utvidgningar uppgick antalet EU-fartyg 2018 till 81644, dvs. 22203 färre än 1996, och av dessa är endast 65400 fortfarande i drift.

2.5 Trots ovanstående har den genomsnittliga lönen för en heltidstjänst stigit med 2,7 % varje år. När det gäller lönsamheten fortsätter EU-flottan att uppvisa en rekordnettovinst, som uppgick till 1,3 miljarder euro 2016 ⁽⁷⁾. De goda resultaten beror främst på konkurrenskraftiga priser i första försäljningsledet, låga bränslepriser, fartygens förbättrade operativa effektivitet och tillväxten i ett antal betydande bestånd. Det bör dock specificeras att uppgifter tyder på att flottorna i fem medlemsstater uppvisade nettoförluster 2016 (Kroatien, Cypern, Finland, Litauen och Malta). Uppgifterna visar också att kustflottan under 2016 genererade en nettovinst på 132 miljoner euro, vilket var en betydande förbättring jämfört med 2015 (+ 36 %). Detta segment av flottan genererade dock nettoförluster i sju medlemsstater under 2016.

⁽³⁾ EESK:s yttrande "Europeiska havs- och fiskerifonden" (EUT C 110, 22.3.2019, s. 104).

⁽⁴⁾ EUT L 25, 31.1.2017, s. 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 Trots denna positiva utveckling, de fördelaktiga sociala avtalen och de ansträngningar som gjorts för att förbättra lönerna, levnadsförhållandena ombord, bekvämligheten och telekommunikationerna, är fisket fortfarande oattraktivt för yngre människor. Detta beror delvis på att jobbet innebär att man arbetar i en ogästvänlig naturlig miljö, delvis på att besättningen inte kan få arbetslivet och familjelivet att gå ihop och delvis på att man inte har lyckats informera om de förbättringar som ägt rum. I alla händelser är det tydligt att det inte ens under de senaste årens ekonomiska kris har varit möjligt att locka yngre arbetstagare till sektorn. Det är inte många potentiella företagare som startar sin egen verksamhet inom fiskerinäringen. I vissa länder har ägare av små fartyg inte tillgång till förtida pensionering, även om de arbetar under samma hårda villkor som sina anställda. De sociala frågorna begränsar sig inte bara till förhållandena ombord. Levnadsförhållandena på land måste också förbättras. Vissa studier har visat att fiskesamhällen och hamnstäder ofta lider av hög fattigdom, brist på offentliga tjänster och dåliga levnadsförhållanden. På samma sätt underskattas kvinnors, i synnerhet medhjälpande makors, roll för sektorns välbefinnande. Det krävs mer forskning om dessa sociala aspekter.

2.7 Av alla dessa skäl uppmanar kommittén kommissionen att främja, föreslå och offentliggöra de åtgärder som behövs, inte bara för att säkerställa sjösäkerheten och anständiga arbetsförhållanden, utan också för att locka till sig den kompetenta arbetskraft som är avgörande för att en sektor som är strategisk för Europa ska överleva och växa.

3. Allmänna kommentarer

3.1 EESK kräver en ansvarsfull och heltäckande gemensam fiskeripolitik. Bevarandeåtgärder för marina biologiska resurser måste följaktligen vara enhetliga och får aldrig motverka anständiga arbets- och levnadsvillkor ombord på fiskefartyg, säkerheten till sjöss eller utbildning och fortbildning av fiskare. Det kanske inte är möjligt att undanröja havets inneboende faror, men det är förvisso möjligt att minska riskerna för olyckor och förbättra villkoren ombord om de behöriga myndigheterna uppvisar det engagemang som krävs för att reglera fiskeindustrin och göra den säkrare.

3.2 EESK påminner alla medlemsstater och Europeiska unionen att de har undertecknat FN:s havsrättskonvention (Unclos), som innebär att flaggstaterna har en skyldighet att säkerställa sjösäkerheten genom sin nationella lagstiftning, på grundval av internationellt överenskomna normer, även om flaggstaterna naturligtvis också kan införa egna åtgärder för att garantera sjösäkerheten. Medlemsstaterna har visserligen på allvar hörsammat sitt åtagande att reglera sjötransportsektorns sociala dimension (delvis på grund av EU:s lagstiftningsarbete), men andelen länder som har ratificerat internationella konventioner om säkerhet och arbetsvillkor inom havsfisket är fortfarande mycket låg.

3.3 Kommittén framhåller därför behovet av att fortsätta att främja tillämpningen av befintliga internationella lagstiftningsinstrument, t.ex. ILO-konvention nr 188, som reglerar levnads- och arbetsvillkor ombord på fiskefartyg, FAO-avtalet om hamnstatsåtgärder som syftar till förebygga, motverka och eliminera olagligt, orapporterat och oreglerat fiske (IUU-fiske), Kapstadensavtalet om fiskefartygens säkerhet och IMO:s internationella konvention om normer för utbildning, certifiering och vakthållning för personal ombord på fiskefartyg (STCW-F-konventionen) från 1995.

3.4 EESK betonar vikten av att säkerställa socialt ansvar inom hela värdekedjan för fiskerisektorn och framhåller den europeiska modellen med en dialog mellan arbetsmarknadens parter som ett riktmärke för att garantera anständiga arbetsförhållanden inom fiskerisektorn. I detta avseende välkomnar kommittén att de europeiska arbetsmarknadsparterna, i enlighet med artikel 155 i fördraget om Europeiska unionens funktionssätt (EUF-fördraget), har förhandlat om och lagt fram ett förslag till direktiv (EU) 2017/159 med vilket ILO-konvention nr 188 införlivas i EU-lagstiftningen.

3.4.1 Kommittén beklagar emellertid att fiskare som är egenföretagare inte kunnat omfattas av direktivets bestämmelser, eftersom arbetsmarknadens parter saknar befogenhet att förhandla om denna punkt. Av detta skäl, och med tanke på det stora antalet fiskare som är egenföretagare i EU, är det nödvändigt att medlemsstaterna ratificerar konvention nr 188.

3.4.2 Dessutom uppmanar kommittén kommissionen att slutföra processen med att socialt reglera fiskerisektorn genom ett åtföljande direktiv som ska innefatta kontroll- och tillämpningsbestämmelser för att säkerställa ett inspektionssystem som inte gör skillnad mellan olika europeiska flottor eller vatten när det gäller tolkning och tillämpning av direktivet.

3.5 I en nyligen genomförd studie från Europaparlamentet om utbildning av fiskare⁽⁸⁾ konstaterades att avsaknaden av en gemensam standard för utbildning och certifiering av fiskare i EU⁽⁹⁾ innebär en risk för säkerheten inte bara för dem själva utan även för andra användare av EU-vattnen. Denna brist på lagstiftning kan rättas till genom tillämpning av konventionen om normer för utbildning, certifiering och vakthållning för personal ombord på fiskefartyg (STCW-F-konventionen). EESK uppmanar därför kommissionen att vidta åtgärder för att införliva STCW-F-konventionen i EU-lagstiftningen för att öka säkerheten till sjöss när det gäller fiske, som allmänt erkänns vara ett av de farligaste yrkena.

⁽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⁾ I direktiv 2005/36/EG om erkännande av yrkeskvalifikationer fastställs obligatoriska krav för inlandsfiske, men kraven för havsfiske har ännu inte fastställts.

3.6 EESK uppmanar kommissionen att främja en utbildning för sjöfolk och fiskare som en metod för att professionalisera sektorn och förbättra dess förmåga att främja sysselsättning av god kvalitet. I detta avseende bör yrkesutbildningen förespråka empirism och praktiska experiment utan att undergräva den höga nivå av kompetens och duglighet som krävs av dem som är verksamma inom marina yrken, med en fördjupad inriktning på sådana modeller som varvad yrkesutbildning. I detta syfte anser kommittén att man bör utnyttja EHFF mer intensivt, utvidga de möjliga målen och godkänna att ESF integreras som en kompletterande fond för utbildning, med särskild hänsyn till det småskaliga fisket.

3.7 EESK påpekar att införlivandet av konventionen i EU-lagstiftningen skulle medföra många fördelar för sektorn, eftersom det skulle göra det möjligt att säkerställa arbetstagarnas fria rörlighet genom att man utfärdar ett kompetensbevis som är giltigt i hela EU (till skillnad från i dag). Detta skulle också göra det lättare för yrkesfiskarna att växla mellan fiske och andra marina yrken, och det skulle göra det möjligt att genomföra harmoniserade utbildningsprogram i EU. Om konventionen ska tillämpas korrekt måste emellertid europeiska riktlinjer fastställas för läkarundersökningar så att yrkesfiskarna kan intyga sin lämplighet. Sådana riktlinjer behövs också för att följa bestämmelserna i artikel 10 i konvention nr 188 om fiskeverksamhet, enligt vilken inga fiskare ska arbeta ombord på ett fiskefartyg utan ett giltigt läkarintyg. Mot bakgrund av detta kommer kommittén för en branschvis social dialog om havsfiske under 2019–2020 att utarbeta riktlinjer för läkarundersökning av fiskare.

3.8 I linje med ovanstående anser EESK att det är en prioritet att göra fisket mer attraktivt som yrke, att locka personer med goda förutsättningar och att underlätta ungdomars inträde i detta yrke, som sysselsätter över 150000 besättningsmedlemmar, genom samarbete mellan offentliga förvaltningar och nyckelaktörer å ena sidan och sektorn å andra sidan på utbildnings- och sysselsättningsområdet. Detta behövs för att svara på bristen på besättningar, ett problem som äventyrar sektorns livskraft och som nu har identifierats som den största av de svårigheter som den europeiska fiskeflottan står inför. Branschen signalerar att många fartyg, om man inte finner lösningar på kort och medellång sikt, inte kommer att kunna gå ut och fiska. Därför måste strategiska planer införas på det sociala området för att både locka europeiska arbetstagare till fiskerisektorn och underlätta rekrytering av tredjelandsmedborgare. EESK rekommenderar att man främjar sjöfarts- och fiskekarriärer och framhåller fisket som en god yrkesväg full av möjligheter för unga.

3.9 Avsaknaden av sociala framsteg inom fiskerisektorn socialt har lett till ett minskat intresse hos EU-medborgarna för yrket. Detta har i sin tur ökat antalet migrerande fiskare (från länder utanför EES) i EU-vatten. Dessa fiskare faller i vissa fall och i vissa länder lätt offer för arbetsrättsliga överträdelser⁽¹⁰⁾. Fiskerisektorns specifika karaktär, där arbetet utförs till sjöss under långa perioder, innebär att migrerande fiskare är särskilt utsatta.

3.10 För att ta itu med detta problem och i linje med den ILO-resolution som antogs vid trepartsmötet 2017 om frågor som rör migrerande fiskare⁽¹¹⁾ anser EESK att det är nödvändigt att utarbeta allmänna principer och operativa riktlinjer för rättvisa arbetsmarknadstjänster inom fiskerisektorn, inklusive: a) tillräcklig och lämplig vägledning för fiskefartygsägare och (gränsöverskridande) arbetsmarknadstjänster; b) modellavtal för (gränsöverskridande) arbetsmarknadstjänster inom fiskerisektorn; c) tillräcklig och lämplig vägledning för fiskare som söker jobb ombord på (utländska) fiskefartyg; d) klagomålsmekanismer. Mot bakgrund av detta kommer kommittén för en branschvis social dialog om havsfiske under 2019–2020 att utarbeta riktlinjer för anständiga anställningsvillkor för migrerande fiskare.

3.11 På samma sätt uppmanar kommittén EU:s medlemsstater att ratificera, tillämpa och verkställa ILO-konvention nr 188. Kommittén uppmanar också kommissionen att sammanställa uppgifter och statistik om situationen för migrerande fiskare i Europa.

3.12 Enligt artikel 22 i förordningen om den gemensamma fiskeripolitiken måste medlemsstaterna sträva efter att uppnå en stabil och bestående balans mellan fiskeflottans fiskekapacitet och dess fiskemöjligheter. För detta ändamål ska medlemsstaterna se till att fiskekapaciteten hos deras flottor aldrig överskrider de maximala kapacitetsgränserna i fråga om bruttotonnage (storlek) och kW (kraft). I en nyligen genomförd studie om de sociala konsekvenserna av dessa gränser, som medfinansierats av EU⁽¹²⁾, har de europeiska arbetsmarknadsparterna uppgett att bruttotonnagebegränsningen har en negativ inverkan på säkerheten, fiskarnas komfort och fiskens kvalitet, eftersom den bestraffar initiativ som innebär extra åtgärder för säkerhet, komfort och kvalitet på fartygen, eftersom de extra kubikmeter som krävs måste konkurrera med t.ex. lagringsvolymen, volymen på maskinrummet eller bränsletankarna.

3.13 Mot bakgrund av föregående punkt uppmanar EESK kommissionen att finna alternativa sätt att mäta fiskekapaciteten, som i Norge och på Island där utrymmen avsedda för avkoppling, komfort och rekreation undantas från beräkningarna, på grundval av olika faktorer, såsom tilldelad kvot eller fiskefartygets storlek. Därför bör man dessutom tillåta en ökning av fartygets tonnage när ytterligare volymer är ett svar på behovet av att förbättra säkerheten och komforten för besättningarna.

⁽¹⁰⁾ EESK:s yttrande "Flerårig plan för demersala bestånd i Nordsjön" (EUT C 75, 10.3.2017, s. 109).

⁽¹¹⁾ https://www.ilo.org/sector/activities/sectoral-meetings/WCMS_552794/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 På samma sätt påpekar EESK att det i både konvention nr 188 och direktiv (EU) 2017/159 fastställs en laglig skyldighet att tillhandahålla mer utrymme för besättningsmedlemmarnas bostadsutrymmen ombord på nya fiskesfartyg (byggda efter den 15 november 2019). I en nyligen genomförd studie från Frankrike har det också rapporterats en ökning av arbetstiden och en minskning av vilotiden, vilket medför en ökad risk för yrkesfiskarnas hälsa och säkerhet på arbetsplatsen. Liknande resultat har publicerats av Wageningen universitet i Nederländerna och av AZTI i Spanien, vilka bekräftar en försämring av arbetsförhållandena.

3.15 EESK betonar att landningsskyldigheten kräver mer utrymme för att lagra bifångster som inte längre kan kastas överbord till havs och leder till ökad bränsleförbrukning på grund av det begränsade utrymmet för målarter tillsammans med extra kostnader för lossning, manuell klassificering, vägning och bearbetning⁽¹³⁾. EESK påpekar också att detta medför en fara för säkerheten ombord och för fartygets stabilitet, eftersom det leder till både fler och högre staplar av lådor i lagringsutrymmet, och därmed finns det risk att laster faller.

3.16 Dessutom kan fisk som är för liten inte säljas som livsmedel. Detta leder till att fisk går till spillo, särskilt i de sydliga EU-medlemsstater som inte har fiskmjölsfabriker, och minskar yrkesfiskarnas inkomster eftersom de måste sälja dessa fångster till ett löjväckande lågt pris.

3.17 Detta visar tydligt att det finns en rättslig konflikt mellan artikel 15 i förordningen om den gemensamma fiskeripolitiken om landningsskyldigheten och konvention nr 188, särskilt dess regler om vilotid (artikel 14). EESK uppmanar kommissionen att genomföra en konsekvensanalys och föreslå lämpliga åtgärder för att lösa de rättsliga inkonsekvenserna mellan de olika rättsliga instrument som antagits av EU, för vilka fiskarna betalar priset.

3.18 Medelåldern för fartygen i den europeiska flottan är 23 år, med extrema fall såsom Spanien som fortfarande har mer än 2500 fartyg som är över 40 år gamla. De allra flesta av dessa fartyg är små, med småskaliga redskap. EESK anser att en plan för renovering och modernisering av flottan måste genomföras för att garantera säkerheten ombord, bättre levnadsvillkor och bästa möjliga arbetsförhållanden för besättningarna. En sådan plan skulle kunna genomföras med hjälp av finansieringsinstrument och om Europeiska investeringsbanken (EIB) underlättar tillgången till finansiella medel för fiskeföretag. Den framtida Europeiska havs- och fiskerifonden (EHFF) bör dessutom också omfatta stöd till renovering och modernisering av flottan utan att fiskekapaciteten utökas.

3.19 Slutligen vill EESK ta upp EU:s handelspolitik. Mer än 60 % av den fisk som konsumeras på EU:s inre marknad kommer från närvarande från tredjeländer. En stor del av denna import av fiskprodukter omfattas av handelsavtal som ger tullförmåner, särskilt till utvecklingsländer (det allmänna preferenssystemet, avtal om ekonomiskt partnerskap etc.). I vissa fall förhandlas dessa förmåner fram med tredjeländer som inte uppfyller samma sociala och miljömässiga hållbarhetsnormer som europeiska producenter måste uppfylla enligt EU:s bestämmelser⁽¹⁴⁾. Detta leder till illojal konkurrens och till att europeiska företag förlorar sin konkurrenskraft. EU:s ansträngningar att göra fisk- och skaldjursproduktionen hållbar och socialt ansvarsfull är följaktligen oförenliga med importen av produkter från vissa länder som visar liten eller ingen respekt för hållbarhet eller socialt ansvar.

3.20 EU måste använda sin handelspolitik för att säkerställa att liknande sociala och miljömässiga hållbarhetsnormer tillämpas på både europeiska och utländska aktörer, och endast öppna den inre marknaden för produkter som uppfyller kraven. EU skickar annars fel budskap till världssamfundet och belönar dem som har gjort mindre för hållbara fiskbestånd och rättvis behandling av människor.

3.21 EESK rekommenderar en större överensstämmelse mellan fiskeri- och handelspolitiken. Därför bör länder som kan kopplas till olagligt fiske (IUU-fiske) och allvarliga arbetsrättsliga överträdelser inte få åtnjuta förmånstillträde till EU:s inre marknad: det motsatta bör vara fallet. Inte heller bör autonoma tullkvoter tillämpas på produkter från länder som kunnat kopplas till olagligt, orapporterat och oreglerat fiske (Thailand identifierades exempelvis i förväg av kommissionen och gavs ett gult kort). EESK föreslår att dessa instrument endast används när de europeiska produkterna inte räcker till för våra marknader, och inte för att importera ohållbara produkter till ännu lägre priser. Dessutom skapar detta tulinstrument ett högre tryck på EU-producenternas priser.

3.22 Att underlätta tillgången till fisk till rimliga priser för personer med ett otillräckligt intag av omega 3 och andra näringsämnen bör betraktas som en socialpolitisk åtgärd med omedelbar inverkan på kostnaderna för hälso- och sjukvårdssystemet. Det finns fortfarande många EU-länder där invånarna bör öka sin fisk- och skaldjurskonsumtion för att utveckla en mångsidig och hälsosam kost.

Bryssel den 25 september 2019.

Luca JAHIER
Europeiska ekonomiska och sociala kommitténs
ordförande

⁽¹³⁾ EESK:s yttrande om "Landningsskyldigheten" (EUT C 311, 12.9.2014, s. 68).

⁽¹⁴⁾ EESK:s yttrande om "Fiskerikontroll" (EUT C 110, 22.3.2019, s. 118).