

## Opinia Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego w sprawie sytuacji unijnej floty do połowów tuńczyka tropikalnego i związanych z nią wyzwań (opinia rozpoznawcza)

(2011/C 48/05)

Sprawozdawca: **Gabriel SARRÓ IPARRAGUIRRE**

Dnia 20 stycznia 2010 r. prezydencja hiszpańska UE, działając na podstawie art. 304 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej, postanowiła zasięgnąć opinii Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego w sprawie:

*sytuacji unijnej floty do połowów tuńczyka tropikalnego i związanych z nią wyzwań (opinia rozpoznawcza).*

Sekcja Rolnictwa, Rozwoju Wsi i Środowiska Naturalnego, której powierzono przygotowanie prac Komitetu w tej sprawie, przyjęła swą opinię 31 sierpnia 2010 r.

Na 465. sesji plenarnej w dniach 15-16 września 2010 r. (posiedzenie z 15 września) Europejski Komitet Ekonomiczno-Społeczny stosunkiem głosów 118 do 1 – 2 osoby wstrzymały się od głosu – przyjął następującą opinię.

### 1. Wnioski

1.1 EKES uważa, że wymagane w systemie UE wysokie standardy w obszarach: socjalnym, sanitarnym, bezpieczeństwa żywnościowego, ochrony środowiska naturalnego, prawnym, bezpieczeństwa żeglugi morskiej, dobrego sprawowania rządów oraz kontroli są doskonałym przykładem racjonalnej i zrównoważonej eksploatacji zasobów.

1.2 Zastosowanie tych norm zwiększa jednak koszt produktu, który musi następnie konkurować z produktami wytworzonymi w krajach, gdzie nie wymaga się spełnienia wszystkich wymienionych warunków. UE powinna nadal działać na rzecz stosowania tych kryteriów w pozostałych flotach na świecie, propagując normy europejskie jako punkt odniesienia dla reszty podmiotów.

1.3 Według szacunków Komitetu największym wyzwaniem dla europejskiego sektora połowów tuńczyka tropikalnego jest jego przetrwanie, zarówno w związku z nieuczciwą konkurencją ze strony flot krajów trzecich, jak i surowymi ramami prawnymi stworzonymi przez samą UE.

1.4 Natomiast wyzwaniem europejskim w wymiarze międzynarodowym można nazwać wdrożenie takiego prawodawstwa, które trwale promowałoby wolną, ale jednocześnie uczciwą konkurencję. Bardzo ważną kwestią jest stworzenie zintegrowanej i spójnej pod wszystkimi względami polityki europejskiej, pozwalającej na utrzymanie konkurencyjności i zrównoważonego rozwoju europejskiego sektora połowów tuńczyka tropikalnego w jego trzech aspektach: gospodarczym, społecznym i środowiskowym, zgodnie z Konwencją o różnorodności biologicznej podpisaną w Rio de Janeiro w 1992 r.

1.5 W odniesieniu do piractwa, Komitet wzywa państwa członkowskie i Radę do podjęcia odpowiednich kroków w celu włączenia specjalnej ochrony floty do połowów tuńczyka do mandatu operacji „Atalanta”, w ramach której prowadzona jest walka z piractwem na Oceanie Indyjskim.

1.6 Za kwestię o kluczowym znaczeniu dla dalszej działalności unijnej floty do połowów tuńczyka tropikalnego EKES uważa utrzymanie umów o partnerstwie w sprawie połowów (FPA). Z tego względu Komitet wzywa Komisję do rozszerzenia sieci umów dotyczących połowów tuńczyka z uwzględnieniem potrzeb floty europejskiej, jak również do pilnego rozpatrzenia ewentualnego wyjątku od klauzuli wyłączności w ramach umów o partnerstwie w sprawie połowów, tak by – jeżeli pozwala na to stan zasobów określony według najlepszych dostępnych informacji naukowych – flota europejska mogła otrzymać także prywatne licencje połowowe.

1.7 Niezwykle ważna dla prawidłowego zarządzania zasobami w skali światowej jest wiodąca rola UE w regionalnych organizacjach rybołówstwa (RFO) i promowanie przez nią zasad odpowiedzialnego i zrównoważonego rybołówstwa. Komitet jest zdania, że UE powinna podwoić podejmowane w tej dziedzinie wysiłki.

1.8 Kluczowe znaczenie dla zagwarantowania utrzymania przemysłu europejskiego i jego inwestycji w krajach trzecich ma niewprowadzanie zmian do preferencyjnych zasad traktowania dla państw AKP i objętych systemem GSP+. Zmiana taka, rozregulowująca światowy rynek tuńczyka miała miejsce w wyniku niedawnego odstępstwa od reguły pochodzenia w przypadku Papui-Nowej Gwinei i Fidżi. Niebezpieczeństwo zakłóceń w europejskim sektorze połowów tuńczyka wymaga, zdaniem Komitetu, analizy i ewentualnego zastosowania nadzoru lub środków ochronnych przewidzianych w Umowie przejściowej o partnerstwie pomiędzy Wspólnotą Europejską a państwami regionu Pacyfiku.

1.9 Kwestię o ogromnym znaczeniu dla utrzymania konkurencyjności europejskiego przemysłu jest zachowanie unijnych tariff celnych na produkty przetworzone z tuńczyka. Zdaniem EKES-u należy starać się wypracować jak najlepszą ochronę, zarówno w ramach WTO, jak i negocjacji handlowych UE z krajami trzecimi.

1.10 W związku z powyższym EKES uważa, że instytucje europejskie powinny bronić zasady preferencji wspólnotowej. Sądzi także, że dodatki wyrównawcze za tuńczyka tropikalnego przekazanego przez flotę europejską przemysłowi przetworczemu należy przywrócić do pułapu początkowego, wynoszącego 93 % ceny referencyjnej UE, który w ciągu ostatnich lat znacznie się obniżył – aż do 87 % ceny produkcji.

## 2. Sytuacja bieżąca unijnej floty do połowów tuńczyka tropikalnego

2.1 Rozwój połowów tuńczyka w Europie – w Hiszpanii i we Francji – przypada na połowę XX wieku i jest związany z rosnącym popytem sektora produkcji konserw zaopatrującego rynek wewnętrzny. Początkowo były to połowy przybrzeżne tuńczyka długopłetwego (*Thunnus alalunga*). W miarę upływu czasu i wraz z rozwojem technologii zasięg połowów rozszerzył się na południe i zaczęto łowić gatunki tuńczyka tropikalnego: tuńczyka żółtopłetwego (*Thunnus albacares*), bonito (*Katsuwonus pelamis*) i – w mniejszym stopniu – opastuna (*Thunnus obesus*). Na początku łowiono u wybrzeży Francji, Hiszpanii i Portugalii. Nieco później, w latach 60. i 70., skierowano się na zachodnie wybrzeże Afryki. W latach 80. i 90. rozpoczęto połowy na Oceanie Indyjskim i wschodnim Pacyfiku, by w końcu na początku XXI wieku zacząć łowić tuńczyka na wodach zachodniego Pacyfiku.

2.2 Połowy tuńczyka tropikalnego europejskiej floty sejnerów są pelagiczne i selektywne. Ich celem są duże ławice tuńczyka koncentrujące się w obszarach tropikalnych trzech głównych oceanów. Połowy są przeprowadzane na pełnym morzu lub w wyłącznych strefach ekonomicznych krajów trzecich.

2.3 Tuńczykowate, bardzo cenione z uwagi na swoje właściwości odżywcze, są podstawowym składnikiem diety w wielu krajach świata. Są także znaczącym ogniwem wymiany handlowej i stanowią ważne źródło dochodów w krajach zajmujących się połowem, przetwórstwem i handlem tuńczykowatymi.

2.4 To właśnie główne przyczyny ogromnego znaczenia połowów tuńczyka jako działalności gospodarczej dla gospodarki niektórych krajów. Obecnie poławia się ponad 4 miliony ton tuńczyka tropikalnego na świecie z użyciem wszystkich narzędzi połowowych, z czego 2 miliony ton z użyciem okrężnic. Populacja wymienionych gatunków jest, ogólnie rzecz biorąc, w dobrym stanie eksploatacji, zaś RFO zapewniają odpowiednie dla każdego oceanu programy zarządzania.

2.5 Na flotę europejską składają się 54 statki typu sejnery zamrażalnie do połowów tuńczyka (34 hiszpańskie i 20 francuskich), poławiające rocznie w sumie 400 tysięcy ton, co stanowi ok. 10 % połowów na świecie.

2.6 Większość tych statków łowi na wodach międzynarodowych w ramach trzynastu umów o partnerstwie w sprawie połowów, zawartych między UE a krajami trzecimi (sześć w rejonie Atlantyku, cztery w obszarze Oceanu Indyjskiego i trzy na Pacyfiku).

2.7 Około 30 krajów, z flotą 580 statków o pojemności brutto 650 tys. GT<sup>(1)</sup>, prowadzi na świecie połowy tuńczyka tropikalnego. Europejska flota sejnerów o pojemności brutto 97,5 tys. GT stanowi 9 % statków i 15 % światowej zdolności połowowej sejnerów poławiających tuńczyka.

2.8 Głównym łowiskiem tuńczyka tropikalnego jest Ocean Spokojny, gdzie ma miejsce 67 % połowów światowych; na Oceanie Indyjskim odławia się 22 %, a na Atlantyku – 11 %.

2.9 Połowami tuńczyka tropikalnego zarządzają cztery specjalne RFO:

2.9.1 ICCAT (*International Commission for the Conservation of Atlantic Tuna* – Międzynarodowa Komisja ds. Ochrony Tuńczyka Atlantyckiego), działająca na obszarze Oceanu Atlantyckiego i przyległych mórz, takich jak Morze Śródziemne, utworzona w 1969 r.

2.9.2 IOTC (*Indian Ocean Tuna Commission* – Komisja ds. Tuńczyka na Oceanie Indyjskim), obejmująca Ocean Indyjski, utworzona w 1997 r.

2.9.3 IATTC (*Inter-American Tropical Tuna Commission* – Międz amerykańska Komisja ds. Tuńczyka Tropikalnego), obejmująca wschodni Pacyfik (obszar Ameryk), utworzona w 1949 r.

2.9.4 WCPFC (*Western and Central Pacific Tuna Commission* – Komisja ds. Rybołówstwa na Zachodnim i Środkowym Pacyfiku), działająca na zachodniej i środkowej części Pacyfiku (obszar Oceanii i Azji), utworzona w 2004 r.

2.10 Flota europejska jest poddawana licznym kontrolom administracyjnym z ramienia różnych ministerstw krajowych i dyrekcji generalnych Komisji Europejskiej. Statek pływający i sprzedający własną produkcję pod banderą kraju członkowskiego UE musi spełnić szereg wymagań administracyjnych niezbędnych do uzyskania świadectwa pomiarowego i świadectw dotyczących kadłuba, maszyn, instalacji chłodzących, wyposażenia statku, zdolności żeglugowej, ratownictwa morskiego, bezpieczeństwa i higieny pracy, numeru identyfikacyjnego, specjalnych zezwoleń połowowych, licencji połowowych ważnych w krajach, w których statek prowadzi połowy, nadzoru satelitarnego, kontroli prowadzonej przez obserwatorów na pokładzie, kontroli połowów za pomocą elektronicznego dziennika pokładowego, kontroli sprzedaży itp. Utrzymanie wspomnianych świadectw, zezwoleń i licencji wymaga dużego nakładu pracy administracyjnej – zarówno codziennej, jak i związanej z corocznym przedłużaniem i okresowymi przeglądami – jakiej z tak dużą częstotliwością nie musi wykonywać żadna inna flota na świecie. Wszystkie te wymagania znacznie zwiększają koszty eksploatacji flot europejskich.

(<sup>1</sup>) Ang. *Gross Tonnage* – miara pojemności brutto lub tonażu statku.

2.11 Europejska flota sejnerów do połowów tuńczyka, w odróżnieniu od flot krajów trzecich, musi także przestrzegać przepisów wspólnej polityki rybołówstwa. Wprowadzenie zasad tej polityki – opierającej się na idei odpowiedzialnego rybołówstwa, zaleceniach RFO, poszanowaniu wymogów higieny, przepisów żeglugowych, wymogów bezpieczeństwa, ochrony środowiska lub ochrony socjalnej pracowników – zmusza europejskich armatorów do poniesienia wysokich kosztów i obniża ich konkurencyjność w stosunku do statków zarejestrowanych w krajach, gdzie takie przepisy nie są stosowane bądź też stosowane są w sposób bardziej elastyczny.

2.12 W ostatnich latach dodatkowym problemem floty europejskiej stało się piractwo na Oceanie Indyjskim. Jego konsekwencją jest nie tylko strach i brak poczucia bezpieczeństwa załóg statków łowiących tuńczyka w trakcie wykonywania zgodnej z prawem działalności gospodarczej, ale także zmniejszenie połowów i wzrost kosztów eksploatacji związanych z utrzymaniem służb bezpieczeństwa na pokładach statków.

2.13 Tuńczyk tropikalny znajduje swoje podstawowe zastosowanie w produkcji konserw, uważanej za największy na świecie sektor przetwórstwa ryb. Największym światowym rynkiem zbytu jest rynek europejski, na którym konsumuje się 800 tys. ton rocznie tuńczyka tropikalnego z puszek; ponad połowa tej liczby to tuńczyk importowany z krajów trzecich.

### **3. Rozwój unijnej floty do połowów tuńczyka tropikalnego**

3.1 Unijna flota do połowów tuńczyka tropikalnego przebyła w ciągu ostatnich pięćdziesięciu lat drogę podobną do europejskiego przemysłu przetwórstwa tuńczyka tropikalnego.

3.2 Tuńczyk był pierwszym produktem rybołówstwa, który w celu chronienia przemysłu przetwórczego został całkowicie zwolniony ze wspólnotowych opłat celnych. Ówczesna Europejska Wspólnota Gospodarcza wprowadziła wyłączenie armatorowi dodatek wyrównawczy, będący różnicą pomiędzy ceną sprzedaży, a 93 % ustalonej corocznie ceny referencyjnej. Ten udział procentowy spadł następnie do 87 %, stąd też w ostatnich latach dodatek przestał być wypłacany armatorom europejskim i obecnie jest środkiem zupełnie nieskutecznym.

3.3 Już od dawna europejska flota i sektor produkcji konserw mają pozytywny wpływ na rozwój gospodarczy krajów trzecich w ramach polityki handlowej UE. W tym kontekście konwencje z Jaunde, z Lomé i z Kotonu stworzyły stabilne ramy handlu między krajami AKP i UE. Również system GSP+ był pozytywnym bodźcem dla rozwoju handlu pomiędzy UE i jej partnerami handlowymi z Ameryki Środkowej i Wspólnoty Andyjskiej.

3.4 W obowiązującym systemie umów o partnerstwie gospodarczym (EPA) kraje AKP mają wolny dostęp do rynku europejskiego, jeżeli chodzi o eksport produktów z tuńczyka tropikalnego (w całości, filetów oraz konserw), który podlega zerowej stawce celnej. Takie okoliczności pozwoliły europej-

skiemu przemysłowi przetwórstwa tuńczyka na bezpośrednie inwestycje na Wybrzeżu Kości Słoniowej, w Ghanie, na Madagaskarze, Seszelach i Mauritiusie oraz na inwestycje pośrednie w Kenii i Senegal. Dzięki tym inwestycjom utworzono w wymienionych krajach ponad 40 tys. miejsc pracy; przyczyniły się one także do transferu technologii.

3.5 Ponadto UE ustanowiła ogólny system preferencji taryfowych (GSP+), aby rozszerzyć korzystne warunki handlowe na kraje Ameryki Południowej i Środkowej poprzez zastosowanie w przypadku produktów rybołówstwa obniżonej, zerowej stawki celnej. Inwestycje europejskie zostały skierowane do takich krajów jak Ekwador, Salwador, Gwatemala, Brazylia (system GSP ogólny lub dla państw trzecich, przy stawce celnej na konserwy wynoszącej 24 %) i Chile (za pośrednictwem porozumienia o wolnym handlu z UE), z kolei Kolumbia i Wenezuela były celem pośrednich inwestycji UE, które przyczyniły się do utrzymania 50 tys. miejsc pracy bezpośrednio związanych z sektorem tuńczyka.

3.6 Dzięki tym porozumieniom przedsiębiorstwa europejskie przekazały część swoich statków krajom trzecim w Afryce, Ameryce i Oceanii; statki takie pływają pod banderą państw uważanych przez UE za uprzywilejowanych partnerów, w przypadku których zaleca się integrację lub tworzenie spółek mieszanych z udziałem przedsiębiorstw z tych krajów.

3.7 Część 400 tys. ton połowów europejskiej floty tuńczyka tropikalnego jest wyładowywana i przetwarzana w zakładach wybudowanych w krajach trzecich, zapewniając w ten sposób wysoki poziom zatrudnienia w porcie; europejskie statki uiszczają także opłaty portowe z tytułu wyładunku lub przeładunku ryb i zaopatrują się w różnych portach należących do wspomnianych krajów trzecich, przyczyniając się w ten sposób do ich rozwoju.

3.8 Należy więc postrzegać sektor tuńczyka tropikalnego kompleksowo: miał w nim miejsce jednoczesny rozwój floty i przemysłu przetwórczego, przez co utworzony został jedyny na rynku europejskim sektor rybołówstwa o strukturze międzybranżowej i transnarodowej, powstałej w wyniku łączącej producentów europejskich znaczącej wspólnoty interesów. Jak wspomniano powyżej, zgodnie z wytycznymi UE dotyczącymi krajów objętych przyznawanymi przez UE systemami preferencyjnymi, w ramach europejskiego sektora tuńczyka przeprowadzono szereg inwestycji i zainicjowano działalność gospodarczą w krajach trzecich.

### **4. Wyzwania stojące przed europejską flotą tuńczyka tropikalnego**

4.1 Najważniejszym wyzwaniem zarówno europejskiej floty, jak i sektora tuńczyka tropikalnego jest nierówna konkurencja z innymi podmiotami, ustalającymi swoje cele wzrostu w ścisłym związku z rynkiem europejskim, na którym spożywa się 50 % produkcji światowej (UE i krajów trzecich) konserw tuńczyka tropikalnego.

4.2 Światowa produkcja konserw tuńczyka wynosi 1600 tys. ton, z których UE wytwarza ok. 330 tys. ton. <sup>(2)</sup>

4.3 Główni konkurenci europejskiej floty połowów tuńczyka to azjatyckie floty sejnów tuńczyka prowadzące połowy na najbogatszym łowisku świata – Oceanie Spokojnym, z którego pochodzi ponad 60 % światowych połowów tuńczyka. Floty azjatyckie zaopatrują głównie obszar, gdzie skupia się przetwórstwo tuńczyka tropikalnego: w trójkącie, na który składają się Tajlandia, Filipiny i Indonezja. Chociaż są gorszej jakości, produkty tych flot mają bardzo konkurencyjne ceny na rynku europejskim, gdzie ich udział rynkowy wynosi 35 % mimo 24 % taryfy celnej.

4.4 Podobna sytuacja ma miejsce w sektorze przetwórstwa tuńczyka: w porównaniu z krajami trzecimi niebędącymi krajami AKP ani nieobjętymi systemem GSP+, traci on na konkurencyjności w sposób podobny do flot opisanych powyżej. W większości przypadków to z pewnością kupno tańszych surowców, niższe podatki i odmiennie koszty pracy i ochrony socjalnej pracowników, a także niższe gwarancje sanitarne wytworzonych produktów pozwalają obniżyć koszty produkcji i sprzedawać importowane wyroby za cenę niższą od produktów europejskich.

4.5 Ogólnie rzecz biorąc, można wyróżnić dwa różne schematy organizacyjne produkcji tuńczyka na świecie. Z jednej strony mamy do czynienia z flotą europejską lub unijnymi inwestycjami w krajach trzecich (AKP lub objętych systemem GSP), zapewniającymi dostawy dla europejskiego przemysłu przetwórczego lub AKP-GSP i zachowującymi najwyższe standardy bezpieczeństwa pracy, ochrony socjalnej, bezpieczeństwa żywnościowego, ochrony środowiska naturalnego i poszanowania zasad odpowiedzialnego rybołówstwa. Drugim systemem organizacyjnym jest rozwijające się obecnie zjawisko floty i przemysłu nie do końca zainteresowanych zrównoważonym rozwojem i charakteryzujących się o wiele niższymi standardami pracy oraz standardami społecznymi i sanitarnymi.

4.6 Jeżeli od państw AKP i beneficjentów systemu GSP wymaga się – w celu uzyskania dostępu do systemu preferencyjnego UE – przystąpienia do szeregu umów międzynarodowych regulujących wszystkie wymienione kwestie, to również pozostałe kraje eksportujące do UE powinny spełniać te same standardy dostępu do europejskiego rynku. Zostałaby w ten sposób zagwarantowana uczciwa konkurencja w stosunku do produkcji europejskiej i uprzywilejowanych partnerów Unii.

4.7 Kolejnym zagrożeniem dla utrzymania działalności w europejskim sektorze tuńczyka jest zmiana prawodawstwa UE regulującego delikatną kwestię równowagi światowego rynku tuńczyka. Prawodawstwo i związane z nim umowy

o partnerstwie gospodarczym odegrały bardzo ważną rolę w rozwoju i kierowaniu inwestycji europejskiego sektora tuńczyka do krajów określonych jako uprzywilejowani partnerzy UE.

4.8 Taki model rozwoju – który okazał się dla sektora tuńczyka szczególnie wydajny – jest obecnie zagrożony ze względu na negocjacje w ramach WTO, ewentualne negocjacje UE z innymi państwami lub grupami państw w ramach traktatów o wolnym handlu i niedawną zmianę zasad określania kraju pochodzenia <sup>(3)</sup> w przypadku Papui-Nowej Gwinei i Fidżi.

4.9 Zarówno w ramach WTO, jak i w odniesieniu do negocjacji dwustronnych najbardziej ryzykowne z punktu widzenia sektora tuńczyka jest zniesienie taryf celnych na przetwory z tuńczyka. W celu zagwarantowania zaopatrzenia europejskiego przemysłu przetwórczego, rynek tuńczyka mrożonego w całości jest od ponad 30 lat całkowicie zliberalizowany (z zerową opłatą celną), co zmusza flotę UE do otwartego konkurencji z innymi flotami, eksportującymi tuńczyka mrożonego w całości na rynek europejski. Niemniej jednak dalsza liberalizacja rynku przetwórstwa tuńczyka przyniosłaby jedynie postępującą degradację przemysłu europejskiego, utratę miejsc pracy i działalności gospodarczej na rzecz ponoszącej niższe koszty konkurencji zagranicznej.

4.10 Odstępstwo od zasady kraju pochodzenia dla produktów rybołówstwa w przypadku Papui-Nowej Gwinei i Fidżi – w ramach Umowy o partnerstwie gospodarczym na Pacyfiku – narusza równowagę światowego rynku tuńczyka, co niesie ze sobą katastrofalne konsekwencje dla przemysłu europejskiego oraz krajów AKP i objętych systemem GSP. Zniesienie wymogu kraju pochodzenia (AKP lub UE) dla tuńczyka przetwarzanego w Papui-Nowej Gwinei lub na Fidżi – w celu uzyskania zerowej taryfy celnej na rynku europejskim – sprawia, że najwięksi konkurenci, w swojej większości azjatyccy, podejmują starania o wybudowanie nowych zakładów przetwórczych w Papui-Nowej Gwinei.

4.11 Zezwalając na to, UE przyczynia się do nadmiernej eksploatacji zasobów tuńczyka na Pacyfiku, będących już na wyczerpaniu. Ponadto przedsiębiorstwa, którym umożliwi się dostęp do rynku europejskiego z zerową taryfą celną, są głównie pochodzenia azjatyckiego: w ten sposób zachęca się je do zwiększenia zdolności w zakresie produkcji konserw na rynku, który z powodu nadmiernej podaży charakteryzuje się zaniżonymi cenami. W wyniku decyzji politycznej państw zrzeszonych w Agencji Forum Wysp Pacyfiku ds. Rybołówstwa, której przewodniczy Papua-Nowa Gwinea, tylko 4 statki do połowów tuńczyka reprezentują flotę europejską na zachodniej i środkowej części Pacyfiku.

<sup>(3)</sup> Rozporządzenie Rady (WE) nr 1528/2007 z dnia 20 grudnia 2007 r. w sprawie stosowania uzgodnień dotyczących produktów pochodzących z niektórych państw wchodzących w skład grupy państw Afryki, Karaibów i Pacyfiku (AKP) przewidzianych w umowach ustanawiających lub prowadzących do ustanowienia umów o partnerstwie gospodarczym – aneks I, art. 4.3 a).

<sup>(2)</sup> FAO 2007.

4.12 Takie ustępstwo jest dodatkowo niekorzystne dla pozostałych krajów AKP i beneficjentów systemu GSP: Papua-Nowa Gwinea i Fidżi są w uprzywilejowanej sytuacji przy pozyskiwaniu taniego surowca, ze względu na to, że – w odróżnieniu od pierwszej grupy krajów – nie muszą spełniać kryteriów reguły kraju pochodzenia. Może być także sposobem na „pranie” produktów pochodzących z nielegalnych połowów.

4.13 Kolejnym wyzwaniem dla europejskiej floty tuńczyka tropikalnego jest utrzymanie sieci umów o partnerstwie w sprawie połowów. Taka sieć ma ogromne znaczenie ze względu na to, że gwarantuje flocie europejskiej dostęp do żywych zasobów daleko migrujących w warunkach przejrzystości i zabezpieczeń prawnych unikalnych na świecie. Nie można przewidzieć czasu ani miejsca pojawiania się tuńczyka tropikalnego, stąd też dla działalności floty połowów tuńczyka niezbędna jest jak największa liczba umów połowowych na trzech głównych oceanach.

4.14 Mamy obecnie do czynienia z poważnym deficytem licencji połowowych dla statków typu sejnery-zamrażalnie na Oceanie Atlantyckim, co jest związane między innymi ze zmniejszeniem się w ostatnich latach liczby umów oraz przede wszystkim z piractwem na Oceanie Indyjskim, które sprawiło, że niektóre statki połowujące na tym obszarze chronią się na Atlantyku, gdzie mogą znaleźć minimalne warunki bezpieczeństwa. W związku z tym UE powinna zwrócić się do krajów nadbrzeżnych o zwiększenie liczby licencji dla wszystkich umów FPA dotyczących Atlantyku, jeżeli pozwala na to stan zasobów określony według najlepszych dostępnych informacji naukowych.

4.15 Jako że zwiększenie liczby licencji nie zależy wyłącznie od UE, mogłoby przeciągnąć się w czasie, dlatego EKES proponuje pilne rozpatrzenie ewentualnego wyjątku od klauzuli wyłączności w ramach umów o partnerstwie w sprawie rybołówstwa (nie zezwalają one europejskim armatorom na uzyskanie prywatnych licencji połowowych w krajach, w których taka umowa istnieje); prywatne licencje połowowe mogłyby być przyznawane flocie europejskiej, o ile pozwalałyby na to stan zasobów określony według najlepszych dostępnych informacji naukowych.

4.16 Zdaniem unijnej floty do połowów tuńczyka tropikalnego i zgodnie z wnioskami Rady z 2004 r., Unia powinna podkreślić znaczenie umów o partnerstwie w sprawie połowów w trakcie reformy wspólnej polityki rybołówstwa oraz przywrócić politykę poszerzania sieci porozumień z najważniejszymi krajami w regionie każdego oceanu, przystępując do negocjacji z następującymi państwami:

— Ocean Atlantycki: Senegal, Gwinea Konakry, Sierra Leone, Liberia, Ghana, Gwinea Równikowa i Angola;

— Ocean Indyjski: Kenia, Tanzania, francuskie wyspy na Kanale Mozambickim, Brytyjskie Terytorium Oceanu Indyjskiego i Jemen;

— Ocean Spokojny: Ekwador, Kolumbia, Peru, Panama, Kostaryka i porozumienie regionalne z Agencją Forum Wysp Pacyfiku ds. Rybołówstwa.

4.17 Europejska flota tuńczyka tropikalnego uważa także za niezbędną dalszą obecność UE w RFO zajmujących się tuńczykiem; UE powinna – tak jak obecnie, ze wsparciem swojej floty – określać założenia odpowiedzialnego rybołówstwa.

4.18 UE, wraz z Japonią i Koreą, jest jedyną umawiającą się stroną i członkiem wszystkich czterech RFO (ICCAT, IOTC, IATTC, WCPFC), powinna więc zapewnić sobie środki pozwalające jej spójnie i obiektywnie propagować zasady odpowiedzialnego rybołówstwa.

4.19 Zdaniem EKES-u, w kontekście bieżącej sytuacji, w której rynek tuńczyka tropikalnego jest całkowicie zglobalizowany, UE powinna popierać jak najbardziej jednolity i konsekwentny w wymiarze światowym system zarządzania, z myślą o utworzeniu w przyszłości organizacji międzynarodowej zajmującej się zagadnieniami systemowymi połowów tuńczyka na świecie. Pierwsze wzmianki o utworzeniu systemu globalnego zarządzania miały miejsce w ramach rozmów w Kobe, podczas których dyskutowano nad zmianami w działaniu RFO zajmujących się tuńczykiem.

4.20 Co do piractwa na Oceanie Indyjskim, europejska flota tuńczyka wyraża wielkie zaniepokojenie zasięgiem ataków pirackich na statki łowiące tuńczyka w roku 2009 i w bieżącym 2010 r. Napady piratów zdarzają się coraz dalej od wód należących do Somalii, niektóre miały miejsce w odległości tysiąca mil od jej wybrzeży, a nawet na obszarze wyłącznej strefy ekonomicznej Szeszeli i innych krajów nadbrzeżnych (np. Kenii i Tanzanii).

4.21 Flota tuńczyka jest szczególnie narażona na ataki pirackie. W odróżnieniu od będących w ciągłym ruchu statków handlowych, statki rybackie łowiące tuńczyka są w trakcie połowów unieruchomione przez czas od dwóch do trzech godzin przy zarzuconej sieci, co zwiększa zagrożenie wejściem na pokład i atakiem ze strony piratów. Również niska wolna burta i trap na rufie ułatwiają wejście piratów na pokład.

4.22 Ze względu na wszystkie wymienione okoliczności należy pilnie wprowadzić zmiany do mandatu operacji „Atalanta” (wspólne działanie Rady 2008/851/WPZiB z dnia 10 listopada 2008 r. w sprawie operacji wojskowej Unii Europejskiej mającej na celu udział w powstrzymaniu, zapobieganiu i zwalczaniu aktów piractwa i rozboju u wybrzeży Somalii), by włączyć do niego specjalną ochronę floty połowów

tuńczyka prowadzącej połowy na Oceanie Indyjskim i uniknąć w ten sposób aktów przemocy i porwań, które miały miejsce w przypadku statków Playa de Bakio (2008 r.) i Alakrana (2009 r.).

4.23 Niewielka liczba licencji na obszar Oceanu Atlantyckiego i środki związane z systemami kontyngentów ustalone przez RFO Pacyfiku sprawiają, że europejskie statki łowiące tuńczyka napotykają obecnie wiele trudności w przemieszczaniu się z Oceanu Indyjskiego na inne oceany. Ponadto od działalności floty do połowów tuńczyka na Oceanie Indyjskim uzależniona jest spora liczba pracowników firm armatorskich i pracowników pochodzących z krajów trzecich

(pracujących zarówno w fabrykach konserw, jak i w portach, do których zawijają statki), co oznacza, że zaprzestanie połowów miałoby bezpośredni wpływ na utratę wielu miejsc pracy, nie tylko w UE, ale także na Seszelach, Madagaskarze, w Kenii, na Mauritiusie itp.

4.24 Tak wyglądają wyzwania, przed którymi stoi unijna flota do połowów tuńczyka tropikalnego oraz przemysł przetwórczy i konserwowy tuńczyka. Są one związane z ich stabilnością i utrzymaniem w wymiarze międzynarodowym, ale nie wiążą się z dodatkowymi wydatkami z puli Europejskiego Funduszu Rybołówstwa (EFR) – wymagają jedynie decyzji politycznych UE.

Bruksela, 15 września 2010 r.

*Przewodniczący*  
*Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego*  
Mario SEPI

---