

Τέλος στις ενισχύσεις της ΕΕ για εκσυγχρονισμό και κατασκευή αλιευτικών σκαφών
Ψηφοφορία ολομέλειας στις 23 Οκτωβρίου 2013 για το Ταμείο Θάλασσας και Αλιείας της ΕΕ
Εισηγητής: Alain Cadec (EPP) A7-0282/2013 - 2011/0380(COD)

Έχουμε εντοπίσει δύο πεδία προτεραιότητας, όσον αφορά σε τροποποιήσεις του Ταμείου Θάλασσας και Αλιείας (ΕΤΘΑ) της ΕΕ:

- Την αύξηση της οικονομικής ενίσχυσης για τη συλλογή στοιχείων, τον έλεγχο και την εφαρμογή.
- Τον τερματισμό των επιδοτήσεων που παρέχουν κίνητρα υπεραλίευσης.

Η παρούσα ενημέρωση επικεντρώνεται στον τερματισμό των επιδοτήσεων που παρέχουν κίνητρα υπεραλίευσης και στην ανεύρεση εναλλακτικών μέσων που να στηρίζουν τη μετάβαση προς μια βιώσιμη αλιεία.

Νωρίτερα αυτό το έτος, η ΕΕ, με τη σθεναρή υποστήριξη του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου, συμφώνησε επί μίας νέας Κοινής Αλιευτικής Πολιτικής (ΚΑΛΠ), η οποία επιδιώκει την αναστροφή της σημαντικής εξάντλησης του ιχθυοπληθυσμού, τη μείωση των επιβλαβών επιπτώσεων που επιφέρει η αλιεία σε θαλάσσια οικοσυστήματα, και την ανασυγκρότηση του τομέα της βιώσιμης αλιείας.¹ Οι προσεχείς αποφάσεις για το ΕΤΘΑ θα παρέχουν σημαντικές δυνατότητες, προκειμένου να στηριχθεί η μετάβαση στη βιώσιμη αλιεία, με την προϋπόθεση ότι η κατανομή των δημόσιων δαπανών θα στηρίζει τους σκοπούς της ΚΑΠ και δε θα υπονομεύει το στόχο της να αποκαταστήσει τα ιχθυοαποθέματα της Ευρώπης.

Υπάρχει ευρεία συμφωνία² ότι η ΕΕ επιχορηγούσε την αύξηση της πλεονάζουσας αλιευτικής ικανότητας³ σε τέτοιο βαθμό, που σε ορισμένους τύπους αλιείας ο στόλος έχει φτάσει να είναι περίπου δύο με τρεις φορές μεγαλύτερος από ό,τι θα επέτρεπε μία βιώσιμη αλιεία.⁴

Γι' αυτόν το λόγο ζητούμε από τα μέλη του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου:

- **Να καταψηφίσουν την ενίσχυση για ανανέωση του στόλου (Άρθρο 32 β νέο), (η Επιτροπή ΡΕΧΗ ήταν πλήρως διχασμένη με ψήφους 12 προς 11).**
- **Να καταψηφίσουν τις τροποποιήσεις που θεσπίζουν μέτρα στήριξης για τη διατήρηση και την ενίσχυση της υπεραλίευσης, συμπεριλαμβανομένων των ενισχύσεων για την αντικατάσταση κινητήρων (άρθρο 39), την προσωρινή παύση (Άρθρο 33 α νέο), και τις κοινές χρηματοδοτήσεις (Άρθρο 33 β νέο).**
- **Να ψηφίσουν υπέρ των δημοσίων δαπανών που θα αφορούν μέτρα στήριξης των στόχων της ΚΑΠ, συμπεριλαμβανομένης της συλλογής δεδομένων καθώς και του ελέγχου και της εφαρμογής αυτών.**

Στην πραγματικότητα, η επιχορήγηση επί της κατασκευής αλιευτικών σκαφών έχει απαγορευτεί από το 2004, ακριβώς επειδή αποδείχθηκε ότι είναι αδύνατο να ελεγχθούν οι επιπτώσεις της χορήγησης ενισχύσεων επί της κατασκευής στη συνολική αλιευτική ισχύ του στόλου. Επιπρόσθετα, η ΕΕ υπέβαλε πρόταση στην "ομάδα διαπραγματεύσεων σχετικά με τους κανόνες" του Παγκοσμίου Οργανισμού Εμπορίου για την απαγόρευση

¹ Αν και έχουν παρατηρηθεί κάποιες βελτιώσεις, όσον αφορά τα αποθέματα, στο 33% των αποθεμάτων του Ατλαντικού και στο 88% της Μεσογείου η υπεραλίευση εξακολουθεί να υφίσταται. Ανακοίνωση της Επιτροπής προς το Συμβούλιο, όσον αφορά μια διαβούλευση για τις αλιευτικές δυνατότητες κατά το 2014, <http://bit.ly/16v0xRi>.

² Το 2011 το Ευρωπαϊκό Ελεγκτικό Συνέδριο προειδοποίησε ότι "η επιχορηγούμενη επένδυση επί αλιευτικών σκαφών είναι δυνατό να αυξήσει την αλιευτική τους ικανότητα" και ότι τα "κράτη μέλη δεν έλεγξαν επαρκώς εάν τέτοιου είδους επενδύσεις αυξάνουν την...αλιευτική ικανότητα". Επεσήμανε επίσης την "πιθανότητα αντίφασης όσον αφορά τη χορήγηση κονδυλίων για επενδύσεις επί αλιευτικών σκαφών και απαιτώντας ταυτόχρονα οι επενδύσεις αυτές να μην αυξήσουν την αλιευτική ικανότητα"

³ http://cfp-reformwatch.eu/wp-content/uploads/2013/07/Call-on-the-Members-of-the-European-Parliament-to-stop-funding-overfishing_July2013.pdf.

⁴ Έγγραφο εργασίας της Επιτροπής (2008). Προβληματισμός σχετικά με την περαιτέρω μεταρρύθμιση της Κοινής Αλιευτικής Πολιτικής.

επιδοτήσεων επί της κατασκευής νέων αλιευτικών σκαφών και την ανανέωση των ήδη υπαρχόντων.⁵ Για το λόγο αυτό, η Ευρωπαϊκή Επιτροπή πρότεινε τη διακοπή τέτοιων επιδοτήσεων στο πλαίσιο του νέου ΕΤΘΑ, συμπεριλαμβανομένων των ενισχύσεων επί της αντικατάστασης κινητήρων και της προσωρινής παύσης των αλιευτικών δραστηριοτήτων. Συνεπώς, η επαναφορά τέτοιων μέτρων θα αποτελούσε αντίφαση.

Τέσσερις λόγοι γιατί θα πρέπει να γίνονται επενδύσεις που προωθούν τη μετάβαση στη βιωσιμότητα και όχι την κατασκευή ή τον εκσυγχρονισμό του στόλου:

1. Οι επενδύσεις επί του στόλου αυξάνουν την αλιευτική του ικανότητα και οδηγούν στην υπεραλίευση

Ο εκσυγχρονισμός και η αντικατάσταση αλιευτικών σκαφών και κινητήρων σχετίζονται κατά κανόνα με υψηλότερη απόδοση και μεγαλύτερη αλιευτική ικανότητα – ένα φαινόμενο, το οποίο είναι γνωστό ως « βραδεία τεχνολογική πορεία ». ⁶ Μία πρόσφατη μελέτη του Ευρωπαϊκού Ελεγκτικού Συνεδρίου έδειξε ότι τα σκάφη που είναι εξοπλισμένα με λεγόμενους οικονομικούς στην κατανάλωση καυσίμων κινητήρες αύξησαν τις αλιευτικές τους προσπάθειες, για παράδειγμα, παρατείνοντας το χρόνο παραμονής τους στη θάλασσα.⁷ Επιπλέον, είναι ευρέως κατανοητό ότι είναι σχετικά απλό να αυξηθεί η πραγματική παραγόμενη ισχύς των κινητήρων, π.χ. μέσω της προσαρμογής των ρυθμίσεων που αφορούν στην αντλία έγχυσης καυσίμου ή μέσω της βελτίωσης του συστήματος πρόωσης και να παρουσιαστεί σε επίσημες δηλώσεις η ισχύς του κινητήρα ως μειωμένη. Στην πραγματικότητα, η Ευρωπαϊκή Επιτροπή και το Ευρωπαϊκό Ελεγκτικό Συνέδριο κρίνουν ότι πρόκειται για ευρέως διαδεδομένο πρόβλημα.⁸ Επομένως, οποιοσδήποτε αξιώσεις όσον αφορά στη διασφάλιση των επιδοτήσεων για την αντικατάσταση κινητήρων ή ολόκληρων σκαφών είναι κατά κάποιο τρόπο αναληθείς. Επίσης, επενδύσεις με σκοπό τον εκσυγχρονισμό του στόλου είναι πιθανόν να συμβάλλουν στη διατήρηση της υπερβολικής αλιευτικής του ικανότητας. Π.χ. οι αποφάσεις των κρατών μελών όσον αφορά στην κατανομή των επιδοτήσεων για τον τομέα της αλιείας δε βασίζονται σε πληροφορίες σχετικές με το ποιά είδη βρίσκονται στο στόχαστρο.⁹

Οι κρατικές ενισχύσεις θα πρέπει αντίθετα να χορηγούνται για τη στήριξη αλιέων, επιστημόνων και παράκτιων κοινοτήτων, προκειμένου να προσαρμοστούν στο στόχο της νέας ΚΑΠ, για παράδειγμα, μέσω:

- της χρηματοδότησης ερευνών και δοκιμών, προκειμένου να αυξηθεί η επιλεκτικότητα του αλιευτικού εξοπλισμού και των μεθόδων με σκοπό την αποτροπή παρεμπιπτόντων αλιευμάτων (π.χ., AM 291 του Άρθρου 36.1 α και AM 292 του Άρθρου 36.1 αα νέο)
- της χρηματοδότησης με σκοπό την προώθηση ανθρώπινου κεφαλαίου και κοινωνικού διαλόγου, συμπεριλαμβανομένης και της δια βίου μάθησης και διάδοσης της γνώσης (AM 257 – 260 του Άρθρου 30 και AM 261 – 263 του Άρθρου 31)
- της χρηματοδότησης προγραμμάτων κατάρτισης, συμπεριλαμβανομένης π.χ. της στήριξης που έχει σκοπό την αναθεώρηση επιχειρηματικών σχεδίων ή τη διαχείριση πιο επιλεκτικού εξοπλισμού και την απαίτηση αλλαγής πρακτικής των αλιέων ως αποτέλεσμα ενός προγράμματος προσαρμογής του αλιευτικού στόλου (AM 261-263 του Άρθρου 31 ή AM 302 του Άρθρου 37.1).

2. Η νέα τεχνολογία πιθανόν να αντικαταστήσει το ανθρώπινο δυναμικό.

Ο επιδοτούμενος εκσυγχρονισμός και η ανανέωση των σκαφών μπορεί να μην οδηγήσουν στην αύξηση των δυνατοτήτων απασχόλησης, επειδή η ύπαρξη καινούργιων σκαφών και εξοπλισμού είναι πιθανό να αντικαταστήσει πολλά παλαιά σκάφη και ως εκ τούτου να απαιτείται λιγότερο προσωπικό. Στην πραγματικότητα, τα σκάφη που χρησιμοποιούν επιλεκτικό εξοπλισμό προσλαμβάνουν σε γενικές γραμμές περισσότερο προσωπικό ανά αλιευόμενο τόνο από ό,τι τα μεγαλύτερα, των οποίων ο εξοπλισμός είναι πιο μηχανικός και η κατανάλωση καυσίμων μεγαλύτερη. Ένα πρόγραμμα προσαρμογής του στόλου είναι,

⁵ Βλέπε TN/RL/GEN/134 που υποβλήθηκε το Μάιο του 2006.

⁶ J. Fitzpatrick, 'Technology and Fisheries Legislation', σε έκθεση της Διεθνούς Οργάνωσης Τροφίμων και Γεωργίας, FAO (1996). Προληπτική προσέγγιση στη διαχείριση της αλιείας, Μέρος 2ο, FAO Fisheries Technical Paper 350/2, pp. 191-199.

⁷ Ελεγκτικό Συνέδριο της ΕΕ (2011). Συνέβαλαν τα μέτρα της ΕΕ στην προσαρμογή της αλιευτικής ικανότητας του στόλου στις διαθέσιμες αλιευτικές δυνατότητες;, παράγραφοι 43-47.

⁸ Ευρωπαϊκή Επιτροπή (2006). Μέθοδοι για τη μέτρηση της αλιευτικής ισχύς των σκαφών, διατίθενται στο δικτυακό τόπο <http://cfp-reformwatch.eu/wp-content/uploads/2012/09/Methods-for-measuring-fishing-power-of-vessels.pdf>.

⁹ Ecologic (2011). Κριτήρια βιωσιμότητας σύμφωνα με το ΕΤΑ διατίθενται στο δικτυακό τόπο <http://www.ecologic.eu/4328>.

επομένως, πιθανό να αποφέρει περισσότερα οφέλη όσον αφορά στις δυνατότητες απασχόλησης από ό,τι ο επιδοτούμενος εκσυγχρονισμός. Στην πραγματικότητα, η νέα ΚΑΠ θα απαιτεί από τα κράτη μέλη μία πιο δίκαια και εμφανή κατανομή των ποσοτώσεων βάσει περιβαλλοντικών, κοινωνικών και οικονομικών κριτηρίων. Η σωστή εφαρμογή αυτών θα έχει ως αποτέλεσμα την αναδιανομή των πόρων σε περισσότερα άτομα, και σημαντικά οφέλη για παράκτιους αλιείς. Οι κρατικές ενισχύσεις θα πρέπει να χρησιμοποιούνται για την αξιοποίηση των αλιευτικών προϊόντων, τη διαφοροποίηση των δυνατοτήτων απασχόλησης σε παράκτιες περιοχές και για τη στήριξη δημιουργίας συστημάτων που θα εκχωρούν επιλεκτικές αλιευτικές δυνατότητες σε κοινωνικά και περιβαλλοντικά πιο υπεύθυνους φορείς. Στα μέτρα που θα πρέπει να υποστηριχθούν περιλαμβάνονται:

- Η διευκόλυνση της διαφοροποίησης της απασχόλησης και της δημιουργίας θέσεων εργασίας.
- Η αξιοποίηση των αλιευτικών προϊόντων, όπως στο AM 448 του Άρθρου 71.1 a iii a νέο, AM 451 του Άρθρου 71.1 b ii, AM 452 του Άρθρου 71.1. b ii a νέο.
- Βιώσιμη ανάπτυξη αλιευτικών περιοχών (Κεφάλαιο III).

3. Για τη βελτίωση της ασφάλειας, είναι διαθέσιμα άλλα μέσα εκτός των επενδύσεων σε στόλους ή νέα σκάφη.

Επενδύσεις για την εκπαίδευση ασφάλειας ή για τον εξοπλισμό σκαφών που υπερβαίνουν τα απαιτούμενα πρότυπα παρέχονται στο προτεινόμενο ΕΤΘΑ (Άρθρο 33). Οι επενδύσεις αυτές δε συνδέονται αποκλειστικά με την κατασκευή νέων σκαφών όπως προτείνει η επιτροπή αλιείας. Η ενίσχυση επί της κατασκευής σκαφών δε θα οδηγούσε σε σημαντική αύξηση της ασφάλειας επειδή τα ατυχήματα στην αλιεία οφείλονται κατά ένα μεγάλο μέρος σε ανθρώπινο σφάλμα και όχι στην ηλικία των σκαφών, και επίσης λόγω της επιμονής για περισσότερο αλιεύμα, πράγμα που υποχρεώνει το πλήρωμα να προβεί σε μη ασφαλείς ενέργειες. Ένας πιο αποτελεσματικός τρόπος για τη διασφάλιση θέσεων εργασίας και την ασφάλεια στη θάλασσα αποτελεί η επένδυση σε πληρώματα και κοινοτικά προγράμματα, παρά σε σκάφη και μηχανολογικό εξοπλισμό, π.χ.:

- πρόγραμμα εκπαίδευσης ασφάλειας για πληρώματα, εξοπλισμός και υπηρεσίες διάσωσης (AM 279 του Άρθρου 33.1, AM 280 του Άρθρου 33.1 α νέο); και
- τη δια βίου μάθηση και απόκτηση νέων επαγγελματικών προσόντων σχετικών με την ασφάλεια (AM 261 – 263 του Άρθρου 31).

4. Οι επενδύσεις σε σκάφη είναι δαπανηρές και τα οφέλη περιορίζονται σε μεμονωμένα άτομα ή επιχειρήσεις.

Οι ενισχύσεις της ΕΕ για τον εκσυγχρονισμό σκαφών έχει στηρίξει χαρακτηριστικά μόνο ένα πολύ συγκεκριμένο τμήμα του στόλου και όχι τον τομέα στο σύνολό του. Το ανώτατο ποσό των επιδοτήσεων που έχει χορηγήσει η ΕΕ για την κατασκευή νέων σκαφών υπερβαίνει τα 6,2 εκατομμύρια ευρώ – σε 204.528 ευρώ ανερχόταν κατά μέσο όρο το ποσό ανά σκάφος. Μόνο 14%, κατά μέσο όρο, των σκαφών της ΕΕ χρηματοδοτήθηκαν με σκοπό τον εκσυγχρονισμό ή την κατασκευή στο πλαίσιο του προηγούμενου καθεστώτος χρηματοδότησης (2000-2006), ενώ το μεγαλύτερο μέρος της χρηματοδότησης είχε προοριστεί για σκάφη μήκους μεγαλύτερου των 12 μέτρων.¹⁰ Στην πραγματικότητα, η συντριπτική πλειονότητα των αλιέων στην Ευρώπη που χειρίζονται σκάφη μικρής κλίμακας θα ωφεληθούν περισσότερο από την ανάκτηση των αποθεμάτων και τη δίκαιη κατανομή των αλιευτικών δυνατοτήτων παρά από μία επιπλέον χρηματοδότηση για την κατασκευή νέων σκαφών. Όταν επιτρέπεται η αποκατάσταση των αποθεμάτων, επιπρόσθετες εκφορτώσεις θα μπορούν να αποφέρουν πάνω από 3 δισεκατομμύρια ευρώ επιπλέον ετήσιο εισόδημα για την αλιεία μόνο του Βορειοανατολικού Ατλαντικού, που με τη σειρά τους θα μπορούσαν να στηρίξουν πάνω από 100.000 θέσεις εργασίας.¹¹

Σε σύγκριση με τη χρηματοδότηση μεμονωμένων στόλων, οι άμεσες επενδύσεις σε προγράμματα που ωφελούν τις κοινότητες καθώς και τον αλιευτικό τομέα συνολικά αποδεικνύονται συχνά πιο αποδοτικές οικονομικά όχι μόνο προς το κοινό αλλά και όσον αφορά σε προσωπικό συμφέρον. Περιπτώσεις θετικών επενδύσεων αποτελούν:

¹⁰ Poseidon (2010) ΧΜΠΑ 2000–2006 Shadow Evaluation, διατίθεται στο δικτυακό τόπο http://www.pewtrusts.org/uploadedFiles/wwwpewtrustsorg/Reports/Protecting_ocean_life/FIFG-evaluation.pdf, σελ. 36.

¹¹ nef (new economics foundation) (2012), Jobs Lost at Sea—London <http://www.neweconomics.org/node/1968>.

- Η συλλογή δεδομένων καθώς και οι αξιολογήσεις και η ανάκτηση των αποθεμάτων (AM 488 του Άρθρου 79.1, AM 490 του Άρθρου 79.2 b, AM 492 του Άρθρου 79.2 γ).
- Συστήματα ιχνηλασιμότητας και επισήμανσης που βελτιώνουν την εμπορευσιμότητα των προϊόντων (AM 447 του Άρθρου 71.1 a ii, AM 451 του Άρθρου 71.1 b ii, AM 452 του Άρθρου 71.1 β, εδάφιο α νέο).
- Συνεργασία αλιέων και επιστημόνων (AM 257 – 260 του Άρθρου 30).
- Ανάπτυξη της τεχνολογίας επιλεκτικού εξοπλισμού (AM 291 του Άρθρου 36.1 α, AM 292 του Άρθρου 36.1 αα νέο).
- Αποτελεσματικός έλεγχος και εφαρμογή της διευκόλυνσης ενός ισότιμου πλαισίου καθώς και η μείωση παράνομων πρακτικών (AM 477 του Άρθρου 78.1, AM 482 του Άρθρου 78.2 εδάφιο ζ).

Συμπερασματικά

Οι κρατικές δαπάνες για τον εκσυγχρονισμό και την κατασκευή σκαφών είναι πιθανό να οδηγήσουν σε συνεχή υπεραλίευση. Ταυτόχρονα, λιγότερα χρήματα θα ήταν διαθέσιμα για την εφαρμογή της τροποποιημένης ΚΑΠ και για τη λήψη μέτρων για την επίτευξη της βιωσιμότητας, όπως για παράδειγμα την προώθηση της επιλεκτικότητας, της συλλογής δεδομένων και της εκπαίδευσης. Στην πραγματικότητα, οι προτεινόμενες τροποποιήσεις για την κατασκευή σκαφών θα μπορούσαν να εκτρέψουν περίπου 1,6 δισεκατομμύρια ευρώ από τα περιορισμένα κονδύλια του ΕΤΘΑ που θα χρησιμοποιούνταν για μέτρα προώθησης της βιωσιμότητας, για τη στήριξη των αλιευτικών κοινοτήτων και τον ευρύτερο τομέα συνολικά. Παρακαλούμε, λοιπόν, να διαφωνήσετε σχετικά με την ενίσχυση επί του εκσυγχρονισμού και της κατασκευής σκαφών και να υποστηρίξετε τροποποιήσεις που θα διευκολύνουν τη μετάβαση προς τη βιώσιμη αλιεία.

Για περισσότερες πληροφορίες, παρακαλούμε επικοινωνήστε με:

Johanna Karhu	BirdLife Europe	+ 32 (0)478 887 288	johanna.karhu@birdlife.org
Saskia Richartz	Greenpeace	+32 (0)2 274 19 02	Saskia.Richartz@greenpeace.org
Cathrine Schirmer	OCEAN2012	+32 (0)483 66 69 67	cschirmer@pewtrusts.org
Vanya Vulperhorst	Oceana	+32 (0)479 92 70 29	vvulperhorst@oceana.org
Roberto Ferrigno	WWF	+32 (0)2 27438811	rferrigno@wwf.eu