

ACV Transport en communicatie

Registernt: 22039112812-17

ACV Transcom Visserij:

Standpunt over het groenboek van de visserij 2009.

In april 2009 publiceerde de Europese commissie haar groenboek in verband met een vernieuwd Europees visserijbeleid.

Waarom een groenboek:

Binnen de context van de Europese Unie kan door de Europese Commissie tijdens het ontwerpproces van een richtlijn een groenboek worden gepubliceerd. Dit is een discussiestuk, dat de bedoeling heeft op Europees niveau het debat te stimuleren en meningen te inventariseren over een bepaald onderwerp. Meestal wordt in het groenboek een overzicht van verschillende ideeën over dat onderwerp gegeven, waarop geïnteresseerde burgers en organisaties dan hun visies kunnen geven. Een groenboek kan worden gevolgd door een witboek, dat dan meer uitgewerkte voorstellen voor regelgeving bevat en dat kan dienen als basis voor een nieuwe richtlijn. Bijgevolg kunnen alle inwoners en verenigingen reageren op dit groenboek. Als ACV Transcom doen we dit in coördinatie met ETF.

De huidige situatie in de visserij:

Door de hervormingen in 2002 is het visserijbeleid van de EU (het "gemeenschappelijk visserijbeleid") al een stuk duurzamer geworden:

- De belanghebbenden hebben nu meer invloed op het beleid.

- Veel visbestanden worden nu beheerd volgens een totaalplan op de langere termijn (zonder jaarlijkse aanpassingen, zoals voorheen).

Maar er blijven nog grote problemen over:

- De visbestanden nemen schrikbarend snel af: bijna 80% van alle soorten in de EU wateren worden momenteel overbevist en zo'n 30% van de bestanden dreigen in te storten.

Het risico dat sommige Europese visbestanden helemaal verdwijnen, is aanzienlijk.

- Er zijn teveel vissersschepen in verhouding tot de hoeveelheid vis die zonder nadelige gevolgen kan worden gevangen.
- De meeste visserijvloeden in de EU maken weinig winst, of zelfs verlies, wat de overbevissing nog meer in de hand werkt.
- De vangsten zijn zo sterk gedaald dat Europa nu voor tweederde van zijn vis van de import afhankelijk is.

Volgens de Commissie is de hierboven uiteengezette situatie terug te voeren op **vijf structurele tekortkomingen**:

- het diep ingewortelde probleem van de overcapaciteit;
- het gebrek aan precisie in de beleidsdoelstellingen, met onvoldoende houvast in de besluitvorming en de uitvoering tot gevolg;
- een besluitvormingssysteem dat een korte-termijn-aanpak in de hand werkt;
- een kader dat onvoldoende verantwoordelijkheid aan de sector overlaat;
- het gebrek aan politieke wil om de naleving te garanderen, en povere naleving door de sector.

Rond deze vijf thema's wilt de commissie het debat openen en suggesties en opinies ontvangen.

Duurzaamheid???

Hierover gaat onze fundamentele inbreng bij deze discussie: De visserijsector wordt benaderd als een louter ecologisch gegeven; aspecten welke wij cruciaal aan een beleid vinden worden in dit groenboek nog niet eens aangehaald.

Dat de visserijsector een sector is waarin vele werknemers in hoogst onveilige en onstabiele omgeving hun brood moeten verdienen wordt niet in acht genomen. Veiligheid, opleiding, bestaanszekerheid, werkomstandigheden enz hebben blijkbaar geen plaats in een nieuw visserijbeleid. Ter illustratie: Zelfs een evolutie rond het aantal arbeidsplaatsen, zowel naar het verleden of de toekomst, wordt niet in ogenschouw genomen. De visserij wordt uitsluitend benaderd vanuit een kwantitatieve economische weerslag. Dit vinden wij als vakbond niet toelaatbaar en beantwoordt ook totaal niet aan de algemene doelstelling van een duurzaam visserij beleid.

Duurzaamheid wordt beschouwd als een evenwicht tussen economie, ecologie en sociale aspecten.(Definitie verenigde Naties Brundtland rapport) De sociale aspecten ontbreken volledig in het nieuwe plan van Europa.

Ter illustratie: Je hebt geen zicht op de gemiddelde scholingsgraad, leeftijd, geschiktheid, inzetbaarheid, kwalificaties enzoverder van de werknemers in deze sector. Zonder deze gegevens is het onmogelijk om een beleid tegen 2013-2020 uit te stippelen. Als vakbond willen we de werknemer centraal stellen, niet de vis. Een plan of een discussie op Europees niveau zonder zelfs de ILO conventies aan te halen is deze naam niet waardig. Hetzelfde verhaal geldt voor de STCW-F en het Toremolinnos protocol over de veiligheid van vissersschepen.

Bij gebrek aan volwaardige doelstelling gaat het groenboek meer over de manier of de wijze waarop je een beleid voert dan over de doelstellingen van het beleid. Deze sector heeft de discussie over deze doelstellingen broodnodig.

Door het ontbreken van deze elementen dreigt de discussie en raadpleging over het groenboek af te glijden tot een technische en pragmatische ideeënconfrontatie. Misschien wel zinvol voor de eurocraten maar als ACV Transcom passen wij hiervoor.

Voorts stellen wij vast dat Europa steeds meer wilt beslissen ten koste van het zeggenschap van de lidstaten. Wij betwijfelen of dit de goede weg is. Integendeel, andere dossier zoals Port Package en Bolkenstein leren ons dat de sociale dimensie van europa zeer laag is. Anderzijds is Europa broodnodig in zulk zo'n internationaal dossier als de visserij. Daarom stellen wij dat Europa zich alleen over de grote principes uitspreekt maar dat de uitwerking en zeker de handhaving op niveau van de lidstaten blijft. Handhaving kan wel door Europa gemonitord worden.

Betekent deze fundamentele kritiek dat wij niet betrokken willen zijn? Neen zeker niet; integendeel: de toekomst van de visserij hangt af van dit Europees beleid. En bijgevolg ook de toekomst van de vissers.

Vandaar dat wij op een aantal elementen in het groenboek wel willen reageren:

1. Overcapaciteit: definitie in functie van economie of ecologie? Definitie is onduidelijk en zeker niet neutraal.
2. Indien overcapaciteit: de wetgever moet beperkend optreden. Niet zoals in de landbouw (overcapaciteit melk welke door de markt moet worden opgelost) Wetgeving geeft mogelijkheden om begeleidende maatregelen te nemen.
3. De economische ondergrens of minimumactiviteit moet altijd gegarandeerd worden. Belgische visserij zit kort tegen de kritische ondergrens.
4. Sloopsubsidie: bottom is bereikt. Zal niet meer door België gevraagd of gehanteerd worden.
5. Overdraagbare rechten: twijfel of dit op Belgisch niveau wel kan werken ; Doch we willen het systeem zeker nog niet uitsluiten; bijgevolg laat de keuze aan de lidstaten over.
6. Het ontbreken van elementair cijfermateriaal over de sociale component maakt dat realistische doelstellingen moeilijk definieerbaar zijn.
7. Beslissingsniveau: wij pleiten principieel voor het volop laten spelen van het subsidiariteitsprincipe. Voorts moet het wetgevend en het controlerend niveau hetzelfde zijn. (zie ook in eerste gedeelte van deze tekst)
8. Afstand tussen RAR en sector moet kleiner. Adviserende rol van de RACs te versterken.
9. Verantwoordelijkheid van de sector: sector moet meer eenvormig worden. Verplicht lidmaatschap van Producentenorganisaties (PO) is onontbeerlijk voor een beleid indien de PO meer verantwoordelijkheden moeten krijgen. Of een systeem van algemeen bindend verklaring. Overheid moet een vinger in de pap blijven houden bij controle.
10. Financiering van het visserijbeleid moet gekoppeld worden aan de controleverantwoordelijkheid. Streven naar een Europees controlesysteem ligt moeilijk (wel gelijke behandeling) wel een monitoring van de handhaving door Europa.
11. Tweesporenbeleid naar kleine schepen (77 % van de schepen is kleiner dan 12 meter): neen wel speciaal beleid voor kleine vloten. Vandaar betere omschrijving wat een kleine kustvloot is.
12. Beheersplannen per visserijtak: zijn moeilijk in kaart te brengen en administratief zwaar.
13. Teruggooi is vanuit verschillende benaderingen bespreekbaar. Duidelijkheid gevraagd over wat juist bedoeld wordt met teruggooi.
14. Visserijinspanning en/of TAC: combinatie heeft onze voorkeur.
15. Relatieve stabiliteit (aandeel per land blijft relatief elk jaar even groot): wij pleiten voor het behoud van dit systeem. 12 mijls zone voorbehouden

voor visserij en transport en geen andere economische activiteiten tenzij in een globaal maritiem beleid.

16. Ook invoer over land of uit niet EU landen moet mee in het (labelings)-beleid betrokken worden.
17. Visserij (sociaal-economisch) moet een prominente plaats krijgen in het maritiem beleid. Inspanningen van de sector moeten ook gecompenseerd worden.
18. Visserij kan ook betrokken worden in de monitoring van pollutie en eventuele gevolgen van klimaatsverandering.
19. Het al dan niet overheidssteun geven moet prioritair gekoppeld worden aan de sociale dimensie.

Samenvattend wensen wij dat het groenboek aangevuld wordt met

1. Visie rond vorming, opleiding en uniformisering van beroepscertificaten en beroepsprofielen. Werknemers in de visserij ontbreekt het nu vooral aan kennis van veiligheid- en gezondheidsnormen; ecosystemen. In kader van de afbouw van de vloot moet herscholing naar andere beroepen ook mogelijk worden. (Liefst in de maritieme cluster)
2. Er moet werk gemaakt worden van een veiligheidscultuur in de visserij. Onontbeerlijk hierbij zijn de nodige statische gegevens over het aantal ongevallen en hun oorzaak. STCW moet in dit kader over gans de EU geïmplementeerd worden als minimum standaard veiligheid.
3. Maatregelen om de arbeidsomstandigheden aan boord te verbeteren. De sector heeft een slechts imago en is weinig attractief naar jongeren toe.
4. Statuut van de vissers is zeer slecht geregeld in de EU. Gelukkig is Vlaanderen hier een positieve uitzondering. Drie grote probleemvelden in EU: schijnzelfstandigheid; ontbreken van een gegarandeerd minimuminkomen en de concurrentie van de derde landen (Filippijnse vissers, niet gevat door enige EU regeling, worden steeds talrijker)
5. Een efficiënt controle en sanctiebeleid.
6. Een structurele implementatie van het sociaal overleg. Alvorens een witboek te schrijven wensen wij als vakbonden in dialoog te gaan met Europa over de sociale aspecten van het beleid. Als wij nu reeds vernemen dat van de eerste honderden opmerkingen over het groenboek slechts enkele vaag over de sociale aspecten gaan dan is deze dialoog broodnodig en onafwendbaar.