



Parecer 146: Modernização e melhora das condições de trabalho a bordo dos navios de pesca e limite da capacidade de pesca

Introdução

A frota de pesca europeia é constituída por uma grande variedade de navios, no que diz respeito a dimensões, finalidade e idade. Contudo, as características dos navios têm impacto nas condições de trabalho e na segurança da tripulação. A idade média dos navios da frota comunitária sendo de 25 anos, uma modernização para melhorar as condições de trabalho é necessária segundo os membros do CC SUL. Também é uma vontade comunitária presente na Política Comum das Pescas: "A Política Comum das Pescas deverá contribuir para a melhoria da segurança e das condições de trabalho dos profissionais da pesca". Não entanto, esta melhora enfrenta-se a numerosas dificuldades regulamentarias e em particular o limite da capacidade de pesca.

A Política Comum das Pescas (PCP) define a "capacidade de pesca" do seguinte modo: "Capacidade de pesca": a arqueação de um navio em GT (arqueação bruta) e a sua potência em kW (quilowatts), como definidas nos artigos 4.º e 5.º do Regulamento (CEE) n.º 2930/86 do Conselho. Está limitada para preservar os recursos pesqueiros e responder aos pedidos da PCP. A PCP enuncia pois que "Os Estados-Membros deverão tomar medidas específicas destinadas a adaptar o número de navios de pesca da União aos recursos disponíveis, com base nas suas avaliações do equilíbrio entre a capacidade de pesca das suas frotas e as possibilidades de pesca de que dispõem".

1º) Impacto da arqueação bruta e propulsão das condições de trabalho e da segurança

O cálculo da arqueação bruta de um navio tem de ter em conta todos os volumes (incluindo instalações de conservação, separação e congelação de peixe, acomodações para a tripulação, etc.).

Para maximizar os lucros, a prioridade dos proprietários dos navios consiste em maximizar a capacidade de pesca, tendo em conta os limites da arqueação bruta. Assim, os limites da arqueação bruta têm um impacto negativo na segurança e no conforto, uma vez que penalizam as iniciativas de melhoria da segurança, do conforto e da qualidade dos navios, sendo que os metros cúbicos adicionais em causa têm de competir com o volume do porão de peixe, da casa das máquinas ou dos depósitos de combustível.



6 rue Alphonse Rio • 56100 Lorient
+33 297 83 11 69 • info@cc-sud.eu
www.cc-sud.eu

A premente modernização dos navios, que pode trazer benefícios à tripulação em termos de redução das vibrações, emissões, ruído e, em princípio, mais espaço a bordo e aumento da segurança, é prejudicada pelos limites da arqueação bruta.

Apesar de em alguns casos ser possível estabelecer uma ligação direta entre a potência propulsora e a capacidade de pesca de um navio, a potência propulsora está profundamente relacionada com a segurança de um navio de pesca, sobretudo perante condições meteorológicas adversas. Assim, reduzir de 30% a potência dos motores durante a sua renovação está em contradição com os objetivos de melhora da seguridade da PCP.

2º) Conforto a bordo dos navios de pesca

Há muito tempo que os sindicatos destacam a necessidade de um melhor conforto a bordo dos navios (espaços comuns maiores, cabinas para 2 em vez de 4 ou 6 pessoas, mais e melhores instalações sanitárias). Tal foi reforçado pela adoção da Convenção n.º 188 da OIT relativa ao "Trabalho no setor das pescas" e igualmente identificado como sendo um dos fatores para atrair mais trabalhadores jovens ao setor, particularmente para os navios de pesca de longa distância. Estas melhoras permitiriam também o melhor acesso a este sector para as mulheres e uma melhora da paridade neste sector que segue sendo muito masculino.

Os limites atuais deixam pouca margem para melhorar o espaço de acomodação.

3º) Obrigação de desembarque e condições de trabalho a bordo

Outro fator que influencia a possibilidade de modernizar os navios é a implementação da obrigação de desembarque. A obrigação de desembarque implica que já não seja possível devolver ao mar as capturas indesejáveis: isso significa que a bordo do navio tem de haver espaço para armazenar e (possivelmente) processar o peixe indesejável.

Para além disso, o navio terá de efetuar mais viagens entre as zonas de pesca e os portos de descarga e de volta às zonas de pesca, consumindo mais combustível e provavelmente necessitando de depósitos de combustível maiores para evitar o reabastecimento sempre que os navios procedam à descarga.

É certo que tudo tem de ser efetuado respeitando os limites impostos pelas regulamentações atuais, o que, conseqüentemente, deixa ainda menos margem para a modernização do navio em benefício da tripulação.



6 rue Alphonse Rio • 56100 Lorient
+33 297 83 11 69 • info@cc-sud.eu
www.cc-sud.eu

A obrigação de desembarque também tem efeito sobre as horas de trabalho e os rendimentos dos pescadores.

4. Fatores internacionais

Estão em curso negociações na OMC com o objetivo de alcançar um acordo internacional sobre a utilização dos subsídios para a pesca. As negociações relativas ao ODS 14.6, deverão estar concluídas até ao fim do ano. O objetivo estabelece que os membros:

"até 2020, procedam à eliminação de determinadas formas de subsídios para a pesca que contribuem para a sobrecapacidade e a sobrepesca, e à eliminação dos subsídios que contribuem para a pesca ilegal, não declarada e não regulamentada (INN), e se abstenham de introduzir novos subsídios deste tipo, reconhecendo que o tratamento especial e diferenciado (TSD) adequado e eficaz para os países em desenvolvimento e os países menos avançados deveria fazer parte integrante das negociações da OMC sobre os subsídios para a pesca."

Ao aderir totalmente à ideia de eliminar as pescas "INN", em todo o mundo, a referência às noções de "sobrecapacidade" e "sobrepesca" exige uma abordagem muito mais circunstanciada no terreno, no que diz respeito às realidades dos recursos e à respetiva evolução zona por zona e aos meios implementados Estado por Estado para os explorar.

Os membros do CC Sul pretendem chamar a atenção da Comissão sobre estes temas para evitar o risco maior de ver a modernização necessária dos navios, através da modificação dos cálculos da arqueação, ser requalificada como "subsídio para a pesca", que seria por isso interdita tendo em conta o espetro atual relativo à definição de subsídios.

Conclusões

Tendo em conta os motivos acima mencionados, o aumento do limite da capacidade de arqueação bruta ou a introdução de métodos de cálculo alternativos concederiam uma maior flexibilidade para melhorar as condições de vida e de trabalho a bordo, preservando simultaneamente a sustentabilidade dos recursos.

Não obstante, mesmo sob as atuais regras, os proprietários têm de fazer um esforço para modernizar os respetivos navios, com vista a melhorar as condições de trabalho das tripulações. Tal pode ser realizado num elevado número de navios, particularmente nos mais antigos, respeitando os atuais limites de arqueação bruta.



6 rue Alphonse Rio • 56100 Lorient
+33 297 83 11 69 • info@cc-sud.eu
www.cc-sud.eu

Não se resume apenas a uma questão de saúde e segurança a bordo, trata-se também de melhorar as condições daquela que continua a ser uma das atividades profissionais mais perigosas.

x Posição das ONG de Ambiente do CCSul

As ONGA concordam que é necessário e urgente melhorar as condições de trabalho do sector, mas têm sérias reservas quanto ao projeto de parecer apresentado. Consideram que carece de referências científicas e base técnica que o suportem, e acrescentam que seria muito útil ter presente numa das reuniões do CCSul especialistas em capacidade da frota de outras áreas científicas que possam auxiliar uma discussão informada.

As ONG expressam preocupação quanto aos riscos para o meio que esta abordagem pode encetar e estão dispostas a participar numa solução conjunta que não inclua necessariamente uma flexibilização das regras de controlo e monitorização que estão implementadas.

Não fica claro de que forma ou formas se pretende aumentar a GT sem aumentar a capacidade, ou seja, sem aumentar o espaço disponível para armazenamento. Desta forma, as ONG têm sérias reservas quanto à aplicabilidade efetiva da sugestão e consideram que seria fundamental trazer para a discussão estudos e especialistas que demonstrem ou ajudem a perceber como se fariam estas adaptações. Avançar para uma flexibilização das regras antes de assegurar esta necessidade seria precipitado e colocaria em maior risco os ecossistemas.

Quanto à utilização de financiamento público para este fim, relembram que, de acordo com o mandato do ODS 14.6 e da Organização Mundial do Comércio (OMC), subsídios prejudiciais são aqueles que aumentam a sobrecapacidade, a sobrepesca ou a pesca IUU (Illegal, Não Declarada e Não Regulada). A sobrecapacidade da frota pode ser aumentada aumentando a capacidade nominal de uma embarcação de pesca em termos de arqueação bruta (GT) ou kW, ou aumentando a capacidade do navio para encontrar e capturar peixes, por ex. graças a artes de pesca mais eficientes.

Um oceano saudável é fundamental para o emprego e a segurança alimentar na UE e fora dela. Além de diminuir os objetivos do ODS 14.6 quanto ao uso sustentável do oceano, a alocação de dinheiro público para financiar a modernização dos navios enfraquece a posição da UE nas negociações a decorrer da OMC¹.

Os investimentos em “subsídios à investigação, desenvolvimento e inovação que visam assegurar uma pesca sustentável, incluindo a redução do impacto negativo da pesca no meio marinho” têm sido utilizados para permitir motores mais potentes e mais eficientes em

¹ http://trade.ec.europa.eu/doclib/docs/2017/july/tradoc_155746.pdf



6 rue Alphonse Rio • 56100 Lorient
+33 297 83 11 69 • info@cc-sud.eu
www.cc-sud.eu

termos de combustível. Na UE, em vez de reduzir o consumo geral de combustível, esta isenção resultou no aumento da quantidade de peixe capturado e do tempo que os navios conseguem passar no mar. Conforme referido pela Comissão Europeia, não há um único estado-membro da UE que tenha um sistema de verificação apropriado implementado, e mais da metade das embarcações da UE instalaram uma potência de motor superior à permitida legalmente.

A modernização de navios mais antigos com, por exemplo, motores mais potentes ou eficientes e outras alterações aumentará a capacidade da frota da UE e/ou aumentará o tempo no mar e a autonomia dos navios quando não estiverem em vigor medidas de gestão adequadas. Este aumento da capacidade de pesca da UE irá pôr ainda mais em perigo a saúde do nosso oceano e, conseqüentemente, o futuro dos pescadores europeus.

Em junho, o Comissário Sinkevičius reiterou o seu compromisso de acabar com os subsídios prejudiciais para as pescas europeias, tendo declarado que tem “uma preocupação com as negociações em curso sobre o FEAMP para o próximo período financeiro. Em particular sobre as questões dos subsídios que podem contribuir para a sobrecapacidade e a sobrepesca. Esses subsídios vão contra nosso objetivo de estoques pesqueiros saudáveis da UE e contra os nossos compromissos internacionais.”

De acordo com Skeritt *et al.* (2020), “subsídios para aumento de capacidade são aqueles que se espera que levem a desinvestimentos em ativos de capital natural pela sobrepesca (Sumaila *et al.*, 2010). Estes incluem todas as formas de entradas de capital e investimentos em infraestrutura de fontes públicas que reduzem artificialmente os custos ou aumentam as receitas e, **no contexto das pescas da UE, incluem a construção, renovação e modernização de embarcações.**”²

As ONG são sensíveis às preocupações apresentadas pelo sector e não se opõem logicamente à utilização de financiamento privado para financiar a modernização de embarcações. Apoiamos, no entanto, que o financiamento público seja alocado a projetos e iniciativas para alcançar o bem-estar público, bens e objetivos que irão beneficiar as comunidades costeiras e os cidadãos, em oposição a uma fração do sector privado.

O dinheiro público deve ser investido na proteção e restauração da vida no nosso oceano e apoiar os pescadores a reduzir o seu impacto no meio. Devem também permitir atividades de pesca sustentáveis que reduzam a pegada no meio marinho em geral, evitando a poluição marinha. Desta forma, os recursos públicos devem ser despendidos na obtenção de conhecimento, na busca de soluções, no planeamento eficaz e na garantia de que as regras sejam devidamente aplicadas.

² <https://academic.oup.com/icesjms/advance-article/doi/10.1093/icesjms/fsaa142/5902157>



6 rue Alphonse Rio • 56100 Lorient
+33 297 83 11 69 • info@cc-sud.eu
www.cc-sud.eu

Os fundos públicos devem ser aplicados à proteção do ambiente marinho, incluindo projetos-piloto para investigar técnicas inovadoras de mitigação para combater as capturas acidentais de espécies sensíveis, implementar medidas de gestão em AMP e recuperar habitats protegidos e não para contribuir para a destruição dos ecossistemas marinhos.