

**Stanovisko Evropského hospodářského a sociálního výboru k tématu Námořní pirátství – posílení reakce EU (stanovisko z vlastní iniciativy)**

(2013/C 76/03)

Zpravodajka: **paní BREDIMA**

Dne 12. července 2012 se Evropský hospodářský a sociální výbor, v souladu s čl. 29 odst. 2 Jednacího řádu, rozhodl vypracovat stanovisko z vlastní iniciativy k tématu

*Námořní pirátství – posílení reakce EU*

(stanovisko z vlastní iniciativy).

Specializovaná sekce Doprava, energetika, infrastruktura a informační společnost, kterou Výbor pověřil přípravou podkladů na toto téma, přijala stanovisko dne 26. listopadu 2012.

Na 486. plenárním zasedání, které se konalo ve dnech 16. a 17. ledna 2013 (jednání dne 16. ledna), přijal Evropský hospodářský a sociální výbor následující stanovisko 147 hlasy pro, 1 hlas byl proti a 8 členů se zdrželo hlasování.

**1. Závěry**

1.1 Evropská občanská společnost si ještě plně neuvědomuje, jak vážné problémy způsobuje námořní pirátství. EHSV chce probudit zájem občanské společnosti a evropské veřejnosti, aby členské státy a orgány EU začaly vyvíjet konkrétní činnost usilující o jeho vymýcení. Světový námořní den byl v roce 2011 věnován boji proti pirátství. Mnohostranná povaha tohoto jevu bude vyžadovat ucelený, ne postupný ad hoc přístup. Pirátství není vzdálený problém, k němuž dochází kdesi v Indickém oceánu a který se týká pouze napadených plavidel a jejich námořníků. V mnoha ohledech má dopad na evropské spotřebitele a daňové poplatníky a není „jevem, s nímž se dá žít“.

EHSV zastává názor, že instituce EU a členské státy by měly prokázat konkrétní politickou vůli a nalézt trvalé řešení problému pirátství.

1.2 EU disponuje jedinečným souborem řešení, počínaje obchodem a rozvojovou pomocí a konče vojenskou přítomností, budováním státu a obnovou.

1.3 EHSV vítá rozhodnutí Rady bezpečnosti OSN a EU prodloužit operaci Atalanta námořních sil EU (EU/NAVFOR–ATALANTA) do prosince 2014 a rozšířit oblast operace do jižního a severního Indického oceánu a podél somálského pobřeží. Domnívá se, že jednotky EU NAVFOR by měly dostat silnější mandát s pevnějšími pravidly pro zásah. EHSV naléhavě žádá, aby se zachoval pevný závazek ohledně počtu plavidel, které členské státy EU používají na tuto operaci.

1.4 Velmi důležité je nedávné propojení Regionální dohody o spolupráci v boji proti pirátství a ozbrojeným loupežím na

lodích v Asii (ReCAAP) s „kodexem chování z Džibuti“ a uzavření dvoustranných dohod o trestním stíhání pirátů mezi EU a Keňou, Seychelami, Mauriciem a dalšími zeměmi.

1.5 EHSV souhlasí s tím, aby Evropská služba pro vnější činnost zřídila misi zaměřenou na budování regionální námořní kapacity (EUCAP NESTOR), která bude zemím v oblasti Afrického rohu asistovat při vytváření generálního plánu boje proti pirátství, při přípravě související legislativy a při podpoře kapacity pobřežní stráže.

1.6 EHSV žádá členské státy EU, státy v procesu přistoupení a státy, které mají s EU dohodu o přidružení, aby v souladu s článkem 105 úmluvy OSN o mořském právu z 10. prosince 1982 podávaly soudní žaloby proti pirátství a trestně stíhaly piráty za hranicí teritoriálních vod.

1.7 EHSV vyzývá odvětví lodní dopravy, aby zavedlo revidované odvětvové osvědčené postupy řízení (BMP4) týkající se sebeobraných opatření na palubě lodí. EHSV vyzývá členské státy, které uvažují o povolení použití kvalifikované soukromé ozbrojené stráže pro ochranu ohrožených lodí, aby se řídily příslušnými pokyny Mezinárodní námořní organizace (IMO) a definovaly přesný právní rámec, který mimo jiné stanoví podmínky odpovědnosti velitele plavidla, zejména v případě zahájení palby. Použití soukromé ozbrojené stráže nepředstavuje samostatné řešení a nemělo by se stát pravidlem; je doplňkem BMP. Výbor vyzývá členské státy, aby organizovaly konvoje s vojenským doprovodem a zajistily pozemní vojenské jednotky (speciální jednotky pro ochranu plavidel) pod záštitou OSN, které budou schopny nalodit se při tranzitu vysoce rizikových oblastí.

1.8 EHSV se staví proti omezování platby výkupného, jelikož by to mělo kontraproduktivní důsledky a dále by to zvýšilo riziko, jemuž jsou rukojmí vystaveni. Výkupné je prozatím i nadále nástrojem zajišťujícím bezpečný návrat námořníků, kteří jsou používáni jako lidské štíty. EHSV odsuzuje pirátské praktiky popravování nebo mučení námořníků, které jsou používány jako nátlak na platbu výkupného.

1.9 EHSV se domnívá, že klíčem k řešení problému pirátství je vyšetřování příslušných finančních toků a rázný zásah proti nim. Vítá zaměření na finančníky a koordinaci databází s cílem lépe porozumět obchodnímu modelu pirátství. V EU by se měla sestavit černá listina finančních institucí zapojených do praní peněz pocházejících z pirátské činnosti. V této souvislosti se doporučuje činnost Europolu a Eurojustu.

1.10 EHSV vyzývá orgány EU, aby řešily eskalaci ozbrojených námořních loupeží (armed robbery at sea, ARAS) a krádeží ropy v západní Africe a Guinejském zálivu. Jelikož je modus operandi ARAS velmi odlišný od praktik somálských pirátů, měla by se podpořit opatření specifická pro tento region. Z oblastí Indického oceánu postižených pirátstvím se denně vyvážejí 3 mil. barelů ropy a prochází jimi 50 % světové kontejnerové dopravy.

1.11 EHSV upozorňuje, že je naléhavě nutné osvobodit 218 námořníků, kteří jsou v současnosti drženi jako rukojmí, a vyzývá k provádění protipirátského výcviku sebeobrany námořníků a zřizování zdravotních středisek pro námořníky držené jako rukojmí. Tři mezinárodní úmluvy (Mezinárodní úmluva o normách výcviku, kvalifikace a strážní služby námořníků z roku 2010, Mezinárodní kodex pro bezpečnost lodí a přístavů z roku 2004 a Úmluva o práci na moři z roku 2006) poskytují základ pro výcvik před naloděním, výcvik a dril na palubě, repatriaci, náhrady, vyšetřování rodinných vztahů a péči o námořníky po jejich propuštění. EHSV vyzývá EU, aby tyto úmluvy podpořila a vypracovala nové, obsáhlé pokyny pro řádnou péči o námořníky, kteří se stali nebo by se mohli stát oběťmi pirátství, a o jejich rodiny. EU by se měla zasadit o změnu těchto mezinárodních úmluv tak, aby obsahovaly opatření týkající se námořníků držených jako rukojmí.

1.12 Volby, které v Somálsku proběhly 20. srpna 2012, byly zásadně důležitou událostí pro tento zhroutěný stát. EHSV se zavazuje, že bude spolupracovat na budoucí činnosti EU na pomoc budování občanské společnosti v Somálsku, v podobném duchu jako u ostatních afrických zemí.

1.13 EHSV žádá, aby EU koordinovala poskytování části rozvojové pomoci nebo jiných zdrojů na školicí programy mladých rybářů s cílem podpořit udržitelné zemědělství a podnikání. Důstojné životní podmínky mladých Somálců by mohly snížit atraktivitu pirátské kariéry.

## 2. Mnohostranný problém pirátství

### 2.1 Spletitost pirátství

2.1.1 Po pěti letech stupňujících se pirátských útoků na obchodní lodě v Adenském zálivu, oblasti Somálské pánve, Arabském moři a Indickém oceánu mohou být statistické údaje naznačující zastavení tohoto problému zavádějící. Taková domněnka by klamně opomíjela efekt napodobování pirátství v západní Africe a jeho eskalaci. Problém pirátství je bohužel celosvětový – k pirátství dochází i v Indonésii, Malackém a Singapurském průlivu, Jihočínském moři a v Jižní Americe. Aktuálně je hlášeno (ke dni 24. září 2012) 50 případů v Somálsku, 34 v Guinejském zálivu a 51 v Indonésii.

2.1.2 Úspěšnost pirátské činnosti zvýšilo používání mateřských lodí. Pomocí stále se měnící taktiky, vybavení usnadňujícího identifikaci cílů a nástrojů určených ke vniknutí do citadel na palubách lodí jsou piráti čím dál agresivnější, důmyslnější a násilnější, což v některých případech vede až ke ztrátám na životech námořníků.

2.1.3 Pirátství začíná jako námořní problém, postupem času však přechází v humanitární, obchodní a globální ekonomický problém s dopadem na spotřebitele na celém světě. Ztráty z něho plynoucí by se mohly ještě znásobit v případě narušení dodavatelského řetězce zboží a služeb, k němuž dojde, pokud světové společenství efektivně nezasáhne proti pirátské činnosti nebo se odborové svazy námořníků odmítnou plavit v zasažených oblastech. Těmito oblastmi ročně projíždí osmnáct tisíc lodí. Pirátství v Adenském zálivu/v oblasti Afrického rohu je pro EU strategickou hrozbou, neboť má dopad na přepravu v hlavním evropsko-asijském koridoru. Společnosti stále využívají námořní cestu vedoucí kolem mysu Dobré naděje, aby se vyhnuly Suezskému průplavu. Pirátství se stalo velmi lukrativní trestnou obchodní činností a je přitažlivou kariérou pro mladé muže v této oblasti. Ztráty z něho plynoucí jsou neúměrné počtu zapojených pirátů (okolo 1 500 v Somálsku). Pirátství znesnadňuje dodávky potravinové pomoci z EU obětem sucha v Africe, když ji nejvíce potřebují. Přítomnost lodí v Indickém oceánu je přirovnávána k hlídání celé Evropy pomocí 20 policijních automobilů.

2.1.4 Beztrčnost pirátských činů a porušování mezinárodního práva a pořádku (úmluva UNCLOS z roku 1982) jsou nepřijatelné, a žádáme tedy EU, aby projevila silnou politickou vůli k vymýcení pirátství. Kontaktní skupina OSN pro pirátství u břehů Somálska iniciovala vytvoření globální strategie, která zahrnuje preventivní a odrazující opatření a operační pokyny pro lepší spolupráci námořních sil, soudní stíhání pirátů a vystopování jejich finančních prostředků.

2.1.5 EU ovládá 40 % světové lodní dopravy, a nemůže tedy dovolit nekontrolované stupňování pirátství. Komisař pro dopravu Kallas v této souvislosti uvedl, že „námořní pirátství je skutečnou hrozbou pro dopravní politiku EU.“ Ohrožen je kromě toho zahraniční obchod EU, dodávky a bezpečnost energie, prosperita námořníků a poskytování humanitární pomoci.

## 2.2 Ztráty na životech v důsledku pirátství

2.2.1 V roce 2011 bylo piráty zavražděno více než sedm námořníků a 39 jich bylo zraněno. V roce 2012 (ke dni 24. září) bylo zavražděno šest námořníků a 448 jich bylo vzato jako rukojmí při 225 útocích a 24 únosech lodí. 30. června 2012 zajali piráti v Somálsku 11 lodí a vzali jako rukojmí 218 námořníků. Od roku 2007 bylo při pirátských útocích u břehů Somálska zavražděno více než 43 námořníků a 2 653 jich bylo vzato jako rukojmí.

2.2.2 Mezinárodní sdružení majitelů lodí a námořníků (např. Mezinárodní námořní komora (ICS), Svaz provozovatelů námořních plavidel Evropského společenství (ECSA), Evropská federace pracovníků v dopravě (ETF), Fórum asijských majitelů lodí (ASF) a seskupení SOS („Save Our Seafarers“) 31 mezinárodních organizací námořního odvětví spojila své síly a vedou ve sdělovacích prostředcích osvětovou kampaň o ztrátách na lidských životech a ekonomických ztrátách způsobených pirátstvím. Za účelem zvyšování povědomí o této otázce rovněž oslovují politiky a průmysl na nejvyšší úrovni. ASF dne 24. května 2012 odhalila, že v posledních sedmi letech zemřelo v důsledku pirátské činnosti 62 námořníků a 4 000 jich bylo vzato jako rukojmí zhruba na 200 lodích unesených Somálci. Počet pirátských útoků v Indickém oceánu sice poprvé za posledních pět let (2007–2012) klesl, počet zavražděných námořníků se však v posledních dvou letech ztrojnásobil (Sultan AHMED BIN SULAYEM, předseda představenstva DP World, 30. června 2012). Není tedy důvod k uspokojení.

2.2.3 Potlačovat pirátství je v první řadě nutné zabráněním tomuto trestnému činu, ne platbám výkupného za jeho oběti.

Smrt námořníků by se neměla brát za „povolené ztráty“ ve válce proti pirátství (Nautilus International).

## 2.3 Ekonomické ztráty způsobené pirátstvím

2.3.1 Za zmínku stojí dvě zprávy o ekonomických ztrátách způsobených pirátstvím:

2.3.2 „The Economic Cost of Maritime Piracy“ (Ekonomické ztráty způsobené námořním pirátstvím, prosinec 2010) analyzuje přímé náklady: výkupné, pojistné, přesměrování okolo mysu Dobré naděje, odrazující bezpečnostní opatření, ozbrojené stráže, rozmístění tří námořních misí, trestní stíhání, financování protipirátských organizací a humanitární náklady. Celkové roční náklady odhaduje na 7–12 miliard USD. One Earth Foundation kromě toho odhaduje náklady na výkupné v letech 2009–2010 na 830 milionů USD a náklady na odstrašující vybavení/soukromé ozbrojené stráže na 360 mil.–2,5 mld. USD ročně.

2.3.3 „The Economics of Piracy“ (Ekonomika pirátství, květen 2011) analyzuje „hodnotový řetězec“ pirátské činnosti, od pirátů přes finančníky a účetní až po dodavatele zbraní. Ukazuje, že pirátství může být v porovnání se somálským HDP na jednoho obyvatele mnohem výnosnější volbou (příjmy pirátů mohou být 67–157krát vyšší než průměrný somálský příjem). Zaměřuje se na nutnost vystopovat neformální systém převodu peněžních prostředků Hawala a odhaduje roční náklady na 4,9–8,3 miliard USD.

## 3. Zásah EU

### 3.1 Evropské orgány

3.1.1 Evropská unie a Mezinárodní námořní organizace (IMO) ve svém společném prohlášení o partnerství pro potírání námořního pirátství a ozbrojených loupeží v západním Indickém oceánu (Londýn, 15. května 2012) zdůraznily odhodlání zvýšit svoji schopnost potírat námořní pirátství a ozbrojené loupeže a zlepšit námořní správu v západním Indickém oceánu. Klíčovým prostředkem se stal „kodex chování z Džibuti“, který umožňuje 18 státům ve východní Africe formulovat regionální odpověď na tento problém. EU kromě toho finančně podporovala po dobu tří let činnosti Střediska pro podávání zpráv o pirátství Mezinárodní námořní kanceláře (International Maritime Bureau – IMB), které se věnuje potírání pirátství a ozbrojených loupeží na lodích.

3.1.2 Mezinárodní kontaktní pracovní skupina pro pirátství zkoumá metody, jak rázně zasáhnout proti příjemcům, neboť výkupné ve výši 300–500 milionů EUR inkasují somálští vůdcové sítí, kteří je poté ukládají v bankách (dokonce možná v bankách EU). EHSV naléhavě žádá, aby tato výkupná byla vysledována a zkonfiskována, aby už pirátství nebylo výhodným obchodem.

3.1.3 Byl přijat strategický rámec pro oblast Afrického rohu a jmenování zvláštního zástupce koordinujícího zásah EU v této oblasti se nyní jeví jako krok správným směrem.

3.1.4 EHSV vítá usnesení Evropského parlamentu o námořním pirátství z 10. května 2012, jehož cílem je lepší koordinace orgánů EU při zvyšování úsilí v boji proti pirátům a o úsilí obnovu Somálska jako suverénního státu.

3.1.5 EHSV v celé řadě minulých stanovisek počínaje rokem 2008 vyjádřil obavy v souvislosti s šířením ozbrojených loupeží a pirátství v Jihovýchodní Asii a Africe<sup>(1)</sup>. Vyzval Komisi, aby podpořila zřízení odpovídajících jurisdikcí s cílem čelit beztrestnému páchaní pirátských útoků, a kategoricky se postavil proti ozbrojování námořníků. EHSV vyzval Komisi, aby společně s členskými státy prozkoumala protipirátský výcvik námořníků.

3.1.6 EHSV na konferenci na téma Atraktivita námořních profesí, která se konala 7. března 2010, označil pirátství za jeden z faktorů odrazujících od výkonu povolání námořníka a poškozujících kampaně na jeho atraktivitu.

### 3.2 Evropsští sociální partneři (ECSA a ETF)

3.2.1 Svaz provozovatelů námořních plavidel Evropského společenství (ECSA) a Evropská federace pracovníků v dopravě (ETF) vyjádřily ve společném prohlášení ze dne 31. července 2012 obavy v souvislosti s pokračováním útoků i navzdory úspěšným mezinárodním a evropským snahám. Vymýcení pirátství umístily vysoko na pořad jednání Výboru pro sociální dialog v odvětví námořní dopravy (SSDC).

<sup>(1)</sup> Stanovisko EHSV *Integrovaná námořní politika pro Evropskou unii*, Úř. věst. C 211, 19.8.2008, s. 31–36.

Stanovisko EHSV *Strategické cíle a doporučení pro politiku EU v oblasti námořní dopravy do roku 2018*, Úř. věst. C 255, 22.9.2012, s. 103–109.

Stanovisko EHSV *Cesta k integraci námořního dohledu: Společné prostředí pro sdílení informací v námořní oblasti EU*, Úř. věst. C 44, 11.2.2011, s. 173–177.

Stanovisko EHSV *Partnerství Evropská unie – Afrika. Propojit Afriku a Evropu: na cestě k posílení spolupráce v oblasti dopravy*, Úř. věst. C 18, 19.1.2011, s. 69–73.

Stanovisko EHSV *Minimální úroveň výcviku námořníků*, Úř. věst. C 43, 15.2.2012, s. 69–72.

Stanovisko EHSV *Úmluva o práci na moři/povinnosti státu vlajky a státu přístavu*, Úř. věst. C 299, 4.10.2012, s. 153.

## 4. Koordinovanější reakce EU

4.1 Pirátství je komplexní, mnohostranný problém a lze ho vyřešit pouze pomocí holistického a koordinovaného přístupu na souši i na moři. EU má jedinečnou pozici pro zaujetí takového přístupu: co se týče diplomatických, obchodních, dopravních, vojenských a humanitárních záležitostí, je v daném regionu vysoce respektovaným subjektem.

4.2 Námořníci platí i nadále vysokou daň. Veškeré úsilí by mělo směřovat k odvrácení útoku na jejich tělesnou, duševní a psychickou integritu. Mezinárodní námořní komora (ICS) sestavila pro lodní dopravce příručku osvědčených postupů v oblasti podpory postižených námořníků a jejich rodin.

4.3 Jelikož prvotní příčiny pirátství vyžadují dlouhodobá řešení na souši, je zásadně důležité budovat v Somálsku kapacitu, aby se ukončila beztrestnost a obnovil právní stát. Státy vlajky EU musí prohloubit svůj závazek zaručit lepší koordinaci námořních sil a trestní stíhání pirátů.

4.4 Pirátství je od roku 2007 opět na vzestupu. Nyní je tedy zapotřebí politické vůle, s jejíž pomocí bude umístěno na přední místo v politické agendě EU a budou vyčleněny vyšší zdroje na více vojenských letounů a plavidel. Evropská služba pro vnější činnost a Evropská komise by měly spolupracovat s Evropskou radou na vymezování oblastí pravomocí k zásahu v boji proti pirátství a budování kapacit v Somálsku. Světová banka, Interpol a Europol mohou asistovat v úsilí o vystopování výkupného.

4.5 Je třeba aktualizovat právní předpisy členských států EU pro potírání pirátství:

— Jelikož pirátství jakožto trestný čin z některých zemí zmizelo, měl by být vytvořen jasnější právní rámec pro jurisdikce odpovědné za trestní stíhání pirátů.

— Co se týče návrhů zakázat zákonem výkupné, mohl by takový zákaz mít vedlejší důsledky a ještě více ohrozit životy. Platba výkupného by po zvážení měla být v EU umožněna.

- V členských státech by mělo být možné zaměstnávat řádně akreditovanou soukromou ozbrojenou stráž, podléhající přísnému právnímu rámci, který mimo jiné stanoví odpovědnost členských států za výcvik jejich stráží a stanoví podmínky odpovědnosti velitele plavidla, zejména v případě zahájení palby.
- EU by měla spolu s pobřežními státy regionu prozkoumat problémy vyplývající z tranzitu lodí s ozbrojenou ochranou na palubě.

V Bruselu dne 16. ledna 2013.

*předseda*  
*Evropského hospodářského a sociálního výboru*  
Staffan NILSSON

---