

Γνωμοδότηση της Ευρωπαϊκής Οικονομικής και Κοινωνικής Επιτροπής με θέμα «Πειρατεία στη Θάλασσα: για μια πιο δυναμική αντιμετώπιση από την ΕΕ» (γνωμοδότηση πρωτοβουλίας)

(2013/C 76/03)

Εισηγήτρια: η Δρ. ΜΠΡΕΔΗΜΑ

Στις 12 Ιουλίου 2012, και σύμφωνα με το άρθρο 29, παράγραφος 2 του Εσωτερικού Κανονισμού της, η Ευρωπαϊκή Οικονομική και Κοινωνική Επιτροπή αποφάσισε να καταρτίσει γνωμοδότηση πρωτοβουλίας με θέμα

Πειρατεία στη θάλασσα: για μια πιο δυναμική αντιμετώπιση από την ΕΕ

(γνωμοδότηση πρωτοβουλίας)

Το ειδικευμένο τμήμα «Μεταφορές, ενέργεια, υποδομές, κοινωνία των πληροφοριών», στο οποίο ανατέθηκε η προετοιμασία των σχετικών εργασιών της ΕΟΚΕ, υιοθέτησε τη γνωμοδότησή του στις 26 Νοεμβρίου 2012.

Κατά την 486η σύνοδο ολομέλειας, της 16ης και 17ης Ιανουαρίου 2013 (συνεδρίαση της 16ης Ιανουαρίου 2013), η Ευρωπαϊκή Οικονομική και Κοινωνική Επιτροπή υιοθέτησε με 147 ψήφους υπέρ, 1 κατά και 8 αποχές την ακόλουθη γνωμοδότηση.

1. Συμπεράσματα

1.1 Η ευρωπαϊκή κοινωνία των πολιτών δεν έχει ακόμη πλήρη επίγνωση της σοβαρότητας της μάστιγας που αποτελεί η θάλασσα πειρατεία. Η ΕΟΚΕ επιθυμεί την περαιτέρω ευαισθητοποίηση της κοινωνίας των πολιτών και της ευρωπαϊκής κοινής γνώμης, προκειμένου να κινητοποιηθούν τα κράτη μέλη και τα θεσμικά όργανα της ΕΕ ώστε να αναλάβουν συγκεκριμένη δράση με στόχο την εξάλειψή της. Το 2011, η Διεθνής Ημέρα της Ναυτιλίας ήταν αφιερωμένη στην καταπολέμηση της πειρατείας. Ο πολυδιάστατος χαρακτήρας της θα απαιτήσει μια ολιστική δράση και όχι σπασμωδικές κινήσεις. Η πειρατεία δεν αποτελεί ένα απόμακρο πρόβλημα κάπου στον Ινδικό Ωκεανό που αφορά μόνο τα πλοία και τα πληρώματά τους. Αφορά με διάφορους τρόπους τους ευρωπαίους καταναλωτές και φορολογούμενους και δεν είναι «σύμπτωμα με το οποίο πρέπει να μάθουμε να ζούμε».

Η ΕΟΚΕ καλεί τα θεσμικά όργανα της ΕΕ και τα κράτη μέλη να επιδείξουν σαφή πολιτική βούληση, προκειμένου να διαμορφώσουν μια μόνιμη λύση για το πρόβλημα της πειρατείας.

1.2 Η ΕΕ διαθέτει μια μοναδική εργαλειοθήκη με λύσεις οι οποίες εκτείνονται από το εμπόριο και την αναπτυξιακή βοήθεια έως τη στρατιωτική παρουσία, την οικοδόμηση κράτους και την ανασυγκρότηση.

1.3 Η ΕΟΚΕ επικροτεί τις αποφάσεις του Συμβουλίου Ασφαλείας του ΟΗΕ και της ΕΕ να παρατείνουν την επιχείρηση ΕΕ/NAVFOR-ATALANTA έως τον Δεκέμβριο 2014, καθώς και να επεκτείνουν το επιχειρησιακό πεδίο στα ανατολικά και νότια του Ινδικού Ωκεανού και στην ακτογραμμή της Σομαλίας. Επίσης, θεωρεί ότι πρέπει να δοθεί ισχυρότερη εντολή στην EU NAVFOR με αυστηρότερους κανόνες εμπλοκής. Η ΕΟΚΕ ζητεί μετ' επιτάσεως να αναληφθεί ισχυρή δέσμευση όσον αφορά τον αριθμό των σκαφών που διατίθενται από τα κράτη μέλη της ΕΕ για το εγχείρημα αυτό.

1.4 Πολύ σημαντικές είναι τόσο η πρόσφατη σύνδεση της Συμφωνίας Περιφερειακής Συνεργασίας για την Καταπολέμηση της

Πειρατείας και της Ένοπλης Ληστείας Πλοίων στην Ασία (ReCAAP) με τον Κώδικα Δεοντολογίας του Τζιμπούτι όσο και η σύναψη από την ΕΕ διμερών συμφωνιών για την ποινική δίωξη των πειρατών με την Κένυα, τις Σεϋχέλλες, τον Μαυρίκιο και άλλες χώρες.

1.5 Η ΕΟΚΕ στηρίζει τη σύσταση αποστολής για την Ανάπτυξη Περιφερειακού Ναυτικού Δυναμικού από την Ευρωπαϊκή Υπηρεσία Εξωτερικής Δράσης (EYED). Η «EUCAP NESTOR» θα συνδράμει τις χώρες στο Κέρας της Αφρικής στη διαμόρφωση ενός στρατηγικού σχεδίου καταπολέμησης της πειρατείας, στη θέσπιση σχετικής νομοθεσίας και στη στήριξη της ικανότητας της ακτοφυλακής.

1.6 Η ΕΟΚΕ καλεί τα κράτη μέλη της ΕΕ και τα υπό ένταξη κράτη ή τα κράτη που έχουν συνάψει συμφωνίες σύνδεσης με την ΕΕ να κινηθούν νομικά κατά της πειρατείας και να ασκήσουν διώξεις κατά των πειρατών ανοικτής θάλασσας, σύμφωνα με το Άρθρο 105 της Σύμβασης των Ηνωμένων Εθνών για το Δίκαιο της Θάλασσας της 10^{ης} Δεκεμβρίου 1982 (UNCLOS).

1.7 Η ΕΟΚΕ ενθαρρύνει τον ναυτιλιακό κλάδο να εφαρμόσει τις αναθεωρημένες Βέλτιστες Πρακτικές Διαχείρισης (BMP 4) σχετικά με τα μέτρα προστασίας επί του σκάφους. Η ΕΟΚΕ καλεί τα κράτη μέλη που εξετάζουν το ενδεχόμενο να επιτρέψουν τη χρήση ειδικευμένων ιδιωτικών ένοπλων φρουρών για την προστασία ευάλωτων πλοίων, να τηρήσουν τις σχετικές οδηγίες του Διεθνούς Ναυτιλιακού Οργανισμού (ΙΜΟ) και να καθορίσουν ένα αυστηρό νομικό πλαίσιο που θα ρυθμίζει, μεταξύ άλλων τις ευθύνες του κυβερνήτη του πλοίου, ιδίως σε περιπτώσεις ανταλλαγής πυρών. Η χρήση ιδιωτικών ένοπλων φρουρών δεν αποτελεί τη μοναδική λύση, δεν πρέπει να αποτελεί τον κανόνα και είναι ένα μέτρο που πρέπει να λαμβάνεται κατ' εξαίρεση και συμπληρωματικά προς τις BMP. Τα κράτη μέλη ενθαρρύνονται να οργανώνουν νηοπομπές με στρατιωτική συνοδεία και να διαθέτουν χερσαίες στρατιωτικές μονάδες (Ένοπλα Αποσπάσματα Προστασίας Πλοίων - VPD) υπό την αιγίδα του ΟΗΕ, ικανές να επιβιβασθούν σε πλοίο κατά τη διέλευσή του από περιοχές υψηλού κινδύνου.

1.8 Η ΕΟΚΕ είναι αντίθετη προς τον περιορισμό της καταβολής λύτρων διότι θεωρεί ότι δεν θα έχει τα προσδοκώμενα αποτελέσματα και θα θέσει τους ομήρους σε ακόμη μεγαλύτερο κίνδυνο. Προς το παρόν, τα λύτρα παραμένουν ένα μέσο που εγγυάται την ασφαλή επιστροφή των ναυτικών οι οποίοι χρησιμοποιούνται ως ανθρώπινες ασπίδες. Η ΕΟΚΕ καταδικάζει την πρακτική των πειρατών να δολοφονούν ή να βασανίζουν ναυτικούς ως μέσο άσκησης πίεσης για την καταβολή λύτρων.

1.9 Η ΕΟΚΕ πιστεύει ότι θεμέλιος λίθος της επίλυσης του προβλήματος της πειρατείας είναι η ανίχνευση και η πάταξη των σχετικών χρηματοοικονομικών ροών. Επικροτεί την εστίαση του ενδιαφέροντος στους χρηματοδότες και στον συντονισμό των βάσεων δεδομένων, έτσι ώστε να βελτιωθεί η κατανόηση του επιχειρηματικού μοντέλου των πειρατών. Χρειάζεται να καταρτισθεί στην ΕΕ μία «μαύρη λίστα» των χρηματοπιστωτικών ιδρυμάτων που εμπλέκονται σε «ξέπλυμα» πειρατικού χρήματος. Αξιέπαινο είναι το έργο της Eurorol και της Eurojust στον τομέα αυτό.

1.10 Η ΕΟΚΕ καλεί τα θεσμικά όργανα της ΕΕ να αντιμετωπίσουν την κλιμάκωση της ένοπλης ληστείας στη θάλασσα (ARAS) και την κλοπή πετρελαίου στη Δυτική Αφρική και στον κόλπο της Γουινέας. Δεδομένου ότι ο τρόπος δράσης στην περίπτωση της ARAS είναι πολύ διαφορετικός από εκείνον των Σομαλών πειρατών, πρέπει να ληφθούν ειδικά μέτρα για την περιοχή αυτή. Σε απειλούμενες περιοχές του Ινδικού Ωκεανού διακινούνται καθημερινά τρία εκατομμύρια βαρέλια πετρελαίου και το 50 % του παγκόσμιου εμπορίου εμπορευματοκιβωτίων.

1.11 Η ΕΟΚΕ υπογραμμίζει την επείγουσα ανάγκη να ελευθερωθούν οι 218 ναυτικοί που κρατούνται σήμερα όμηροι και ενθαρρύνει την επαγγελματική κατάρτιση των ναυτικών σε θέματα αυτοπροστασίας καθώς και τη λειτουργία ειδικών κλινικών για ναυτικούς που έχουν κρατηθεί όμηροι. Τρεις Διεθνείς Συμβάσεις (Πρότυπα Εκπαίδευσης, Έκδοσης Πιστοποιητικών και Τήρησης Φυλακών των Ναυτικών, του 2010, Διεθνής Κώδικας για την Ασφάλεια των Πλοίων και των Λιμενικών Εγκαταστάσεων, του 2004, και Σύμβαση Ναυτικής Εργασίας του 2006) παρέχουν τη νομική βάση για κατάρτιση πριν την επιβίβαση, εκγύμναση και ασκήσεις επί του σκάφους, επαναπατρισμό, αποζημιώσεις, δημιουργία συνδέσμων με τις οικογένειες και περιθαλψη των ναυτικών μετά την ελευθέρωσή τους. Η ΕΟΚΕ καλεί την ΕΕ να ενισχύσει τις Συμβάσεις αυτές και να εκπονήσει νέες ολοκληρωμένες κατευθυντήριες γραμμές για την ευημερία των ναυτικών που έχουν πέσει ή κινδυνεύουν στο μέλλον να πέσουν θύματα πειρατείας, καθώς και των οικογενειών τους. Η ΕΕ θα πρέπει να αναλάβει ηγετικό ρόλο στην τροποποίηση των εν λόγω Διεθνών Συμβάσεων, προκειμένου να συνθεωρηθούν μέτρα για τους ναυτικούς που κρατούνται όμηροι.

1.12 Οι εκλογές της 20ής Αυγούστου 2012 ήταν μείζον γεγονός στην ιστορία του αποτυχημένου κράτους της Σομαλίας. Η ΕΟΚΕ δεσμεύεται να συμμετάσχει σε μελλοντικές δράσεις της ΕΕ συμβάλλοντας στη διαδικασία οικοδόμησης της κοινωνίας των πολιτών στα πρότυπα αντίστοιχης δράσης σε άλλες αφρικανικές χώρες.

1.13 Η ΕΟΚΕ ζητά συντονισμένη δράση της ΕΕ για τη διοίκηση μέρους της αναπτυξιακής βοήθειας ή άλλων πόρων σε προγράμματα κατάρτισης νέων στο επάγγελμα του αλιέως, και για την προώθηση της αειφόρου γεωργίας και επιχειρηματικότητας. Η διαμόρφωση αξιοπρεπών συνθηκών διαβίωσης των νέων στη Σομαλία θα μπορούσε να καταστήσει λιγότερο ελκυστική τη σταδιοδρομία στην πειρατεία.

2. Το πολυδιάστατο πρόβλημα της πειρατείας

2.1 Η πολυπλοκότητα της πειρατείας

2.1.1 Μετά από πέντε χρόνια κλιμακούμενων πειρατικών επιθέσεων σε εμπορικά πλοία στον Κόλπο του Άντεν, τη λεκάνη της Σομαλίας, την Αραβική Θάλασσα και τον Ινδικό Ωκεανό, τα στατιστικά στοιχεία μπορούν να οδηγήσουν στο παραπλανητικό συμπέρασμα ότι το πρόβλημα της πειρατείας αναχαϊίζεται. Μια τέτοια παραδοχή θα παραγνώριζε το μμητικό αποτέλεσμα και την κλιμάκωση της πειρατείας στη Δυτική Αφρική. Το πρόβλημα της πειρατείας αποτελεί, δυστυχώς, παγκόσμιο πρόβλημα που αφορά επίσης την Ινδονησία, τα στενά της Μαλαισίας/Σιγκαπούρης και τις Θάλασσες της Νότιας Κίνας και της Νότιας Αμερικής. Σύμφωνα με πρόσφατα στοιχεία (24 Σεπτεμβρίου 2012), έχουν διαπιστωθεί 50 περιστατικά στη Σομαλία, 34 στον κόλπο της Γκινέας και 52 στην Ινδονησία.

2.1.2 Η χρήση μητρικών πλοίων επέτρεψε στους πειρατές να δρουν με μεγαλύτερη επιτυχία. Οι συνεχώς μεταβαλλόμενες τακτικές τους και η κατοχή τόσο εξοπλισμού που διευκολύνει τον εντοπισμό στόχων όσο και εργαλείων για τη διείσδυση στους ειδικούς χώρους προστασίας του πληρώματος (citadels), έχουν καταστήσει τους πειρατές πιο επιθετικούς, καλύτερα εξοπλισμένους και όλο και πιο βίαιους με αποτέλεσμα να σημειώνονται ενίοτε θάνατοι ναυτικών.

2.1.3 Η πειρατεία ξεκινά ως θαλάσσιο πρόβλημα, εξελίσσεται σε ανθρωπιστικό, εμπορικό και σε ευρύτερο οικονομικό πρόβλημα που θίγει τους καταναλωτές παγκοσμίως. Το κόστος θα μπορούσε να εκτιναχθεί σε περίπτωση διακοπής της αλυσίδας εφοδιασμού αγαθών και ενέργειας, εάν η παγκόσμια κοινότητα δεν αντιμετωπίσει αποτελεσματικά την πειρατεία ή την άρνηση των οργανώσεων των ναυτικών να πλεύσουν στις μαστιζόμενες περιοχές. Δεκαοχτώ χιλιάδες σκάφη διαπλέουν κάθε χρόνο τις περιοχές αυτές. Η πειρατεία στον Κόλπο του Άντεν/Κέρας της Αφρικής αποτελεί στρατηγική απειλή για την ΕΕ, δεδομένου ότι επηρεάζει τον κύριο θαλάσσιο άξονα Ευρώπης-Ασίας. Οι εταιρείες επιλέγουν όλο και πιο συχνά τον διάπλου του Ακρωτηρίου της Καλής Ελπίδας, προκειμένου να αποφύγουν τη διώρυγα του Σουέζ. Η πειρατεία έχει αναδειχθεί σε πολύ προσοδοφόρα εγκληματική επιχείρηση και σε ελκυστική σταδιοδρομία για τους νέους της περιοχής. Το κόστος της είναι δυσανάλογο με τον αριθμό των ενεχόμενων πειρατών (στη Σομαλία περίπου 1 500). Η πειρατεία παρεμποδίζει τη διανομή της επισιτιστικής βοήθειας της ΕΕ τη στιγμή που αυτή είναι τόσο απαραίτητη για τα θύματα της ξηρασίας στην Αφρική. Η παρουσία πολεμικού στόλου στον Ινδικό Ωκεανό παρομοιάζεται με την «ασυνόμειυσή της ευρωπαϊκής επικράτειας με 20 περιπολικά».

2.1.4 Η ατιμωρησία των πειρατικών επιθέσεων και η υπονόμευση του διεθνούς δικαίου και τάξης (Σύμβαση UNCLOS 1982) είναι απαράδεκτη και η ΕΕ οφείλει να δείξει ισχυρή πολιτική βούληση για την εξάλειψη των φαινομένων αυτών. Η Ομάδα Επαφής των Ηνωμένων Εθνών για την Πειρατεία στα Ανοικτά της Σομαλίας προωθεί τη διαμόρφωση παγκόσμιας στρατηγικής που περιλαμβάνει προληπτικά και αποτρεπτικά μέτρα, επιχειρησιακές κατευθυντήριες γραμμές για καλύτερη συνεργασία των ναυτικών δυνάμεων, δίωξη των πειρατών και παρακολούθηση των χρηματοδοτικών πόρων τους.

2.1.5 Η ΕΕ ελέγχει το 40 % της παγκόσμιας ναυτιλίας και οφείλει να αποτρέψει την ανεξέλεγκτη κλιμάκωση της πειρατείας. Ο αρμόδιος Επίτροπος Μεταφορών, κ. Kallas, δήλωσε ότι «Η πειρατεία στη θάλασσα αποτελεί πραγματική απειλή για την πολιτική μεταφορών της ΕΕ». Επιπλέον, απειλούνται το εξωτερικό εμπόριο της ΕΕ, ο εφοδιασμός σε ενέργεια, η ασφάλεια, η ευημερία των ναυτικών και η διοχέτευση της ανθρωπιστικής βοήθειας.

2.2 Το ανθρώπινο κόστος της πειρατείας

2.2.1 Κατά τη διάρκεια του 2011 περισσότεροι από 7 ναυτικοί σκοτώθηκαν από πειρατές και 39 τραυματίστηκαν. Το 2012 (24 Σεπτεμβρίου 2012) 6 ναυτικοί δολοφονήθηκαν και 448 κρατήθηκαν ως όμηροι μετά από 225 επιθέσεις και 24 περιπτώσεις πειρατείας. Στις 30.6.2012, οι πειρατές κατέλαβαν 11 σκάφη με 218 όμηρους ναυτικούς στη Σομαλία. Περισσότεροι από 43 ναυτικοί έχουν χάσει τη ζωή τους και 2 653 έχουν κρατηθεί όμηροι από το 2007 μέχρι σήμερα σε περιστατικά πειρατείας στα ανοικτά των ακτών της Σομαλίας.

2.2.2 Οι διεθνείς ενώσεις εφοπλιστών και ναυτικών (π.χ. το Διεθνές Ναυτιλιακό Επιμελητήριο [ICS], η Ένωση Εφοπλιστικών Ενώσεων της Ευρωπαϊκής Κοινότητας [ECSA], η Ευρωπαϊκή Ομοσπονδία Εργαζομένων στις Μεταφορές [ETF], το Φόρουμ των Ασιατών Εφοπλιστών[ASF], η ομάδα SOS «Σώστε τους ναυτικούς μας» (Save Our Seafarers) που αποτελείται από 31 διεθνείς ναυτιλιακές οργανώσεις) ένωσαν τις δυνάμεις τους, προκειμένου να κάνουν ευρύτερα γνωστό το ανθρώπινο και το οικονομικό κόστος της πειρατείας τόσο με τα μέσα μαζικής ενημέρωσης όσο και προσεγγίζοντας πολιτικούς και ιδύνοντες του κλάδου. Το ASF (24 Μαΐου 2012) αποκάλυψε ότι την τελευταία επταετία, 62 ναυτικοί έχασαν τη ζωή τους από δράσεις των πειρατών και 4 000 κρατήθηκαν όμηροι σε περίπου 200 πλοία που καταλήφθηκαν από Σομαλούς. Ενώ οι πειρατικές επιθέσεις στον Ινδικό Ωκεανό μειώθηκαν για πρώτη φορά κατά τα πέντε τελευταία χρόνια (2007-2012), ο αριθμός των ναυτικών που σκοτώθηκαν τριπλασιάστηκε κατά τα τελευταία δύο χρόνια (Sultan AHMED BIN SULAYEM/DP World Chairman 30.6.2012). Συνεπώς, δεν υπάρχει περιθώριο επανάπαυσης.

2.2.3 Η αναχαίτιση της πειρατείας είναι καταρχάς θέμα πρόληψης της εγκληματικότητας και όχι αποτροπής των πληρωμών που διασφαλίζουν την ελευθερία των θυμάτων αυτού του εγκλήματος. Οι θάνατοι των ναυτικών δεν πρέπει να γίνονται αποδεκτοί ως

«παράπλευρες απώλειες» στον πόλεμο κατά της πειρατείας (Nautilus International).

2.3 Το οικονομικό κόστος της πειρατείας

2.3.1 Αξίζει να επισημανθούν δύο εκδόσεις για την οικονομική διάσταση της πειρατείας:

2.3.2 «Το οικονομικό κόστος της θαλάσσιας πειρατείας» (The Economic Cost of Maritime Piracy), (Δεκέμβριος 2010) αναλύει το άμεσο κόστος: λύτρα, ασφάλιστρα, αλλαγή πλεύσης γύρω από το Ακρωτήριο της Καλής Ελπίδας, αποτρεπτικά μέτρα ασφαλείας, οπλισμένοι φρουροί, ανάπτυξη τριών ναυτικών αποστολών, ποινικές διώξεις, χρηματοδότηση οργανώσεων κατά της πειρατείας, ανθρωπιστικό κόστος. Το συνολικό ετήσιο κόστος εκτιμάται από 7 έως 12 δισ. δολάρια ΗΠΑ. Επιπροσθέτως, η οργάνωση One Earth Foundation εκτιμά το κόστος των λύτρων που καταβλήθηκαν κατά την περίοδο 2009-2010 σε 830 εκατομμύρια δολάρια ΗΠΑ και το ετήσιο κόστος του αποτρεπτικού εξοπλισμού/ιδιωτικών οπλισμένων δυνάμεων ασφαλείας σε 360 εκατομμύρια έως 2,5 δισεκατομμύρια δολάρια ΗΠΑ.

2.3.3 «Τα Οικονομικά της πειρατείας» (The Economics of Piracy) (Μάιος 2011) αναλύουν την πειρατική «αλυσίδα αξίας» μεταξύ πειρατών, οικονομικών παραγόντων, λογιστών και προμηθευτών όπλων. Στην έκθεση αποδεικνύεται ότι η πειρατεία μπορεί να είναι πολύ πιο προσοδοφόρα επιλογή σε σύγκριση με το κατά κεφαλήν ΑΕΠ στη Σομαλία (τα εισοδήματα από την πειρατεία μπορεί να είναι 67-157 φορές μεγαλύτερα από το μέσο εισόδημα στη Σομαλία). Η έκθεση επικεντρώνεται στην ανάγκη παρακολούθησης του άτυπου συστήματος μεταφοράς χρημάτων Hawala και υπολογίζει το ετήσιο κόστος από 4,9 έως 8,3 δισεκατομμύρια δολάρια ΗΠΑ.

3. Δράση της ΕΕ

3.1 Ευρωπαϊκά θεσμικά όργανα

3.1.1 Στην κοινή τους δήλωση σχετικά με μια εταιρική σχέση για την καταπολέμηση της θαλάσσιας πειρατείας και της ένοπλης ληστείας στον Δυτικό Ινδικό Ωκεανό (Λονδίνο, 15 Μαΐου 2012), η Ευρωπαϊκή Ένωση και ο Διεθνής Ναυτιλιακός Οργανισμός (ΙΜΟ), επανέλαβαν την αποφασιστικότητά τους να βελτιώσουν τόσο την ικανότητά τους για την καταπολέμηση της θαλάσσιας πειρατείας και της ένοπλης ληστείας όσο και τη ναυτιλιακή διακυβέρνηση στον Δυτικό Ινδικό Ωκεανό. Ο «Κώδικας Δεοντολογίας του Τζιμπουτί» έχει αναδειχθεί σε βασικό μέσο που επιτρέπει σε 18 κράτη στην Ανατολική Αφρική να διαμορφώσουν μια περιφερειακή απάντηση στο πρόβλημα. Επιπλέον, η ΕΕ υποστήριξε οικονομικά το Διεθνές Ναυτιλιακό Γραφείο (ΙΜΒ) για περίοδο τριών ετών, και ειδικότερα τις δραστηριότητες του Κέντρου Αναφοράς Πειρατείας (ΙΜΒ Piracy Reporting Centre) που ασχολείται με την πάταξη της πειρατείας και της ένοπλης ληστείας πλοίων.

3.1.2 Η Διεθνής Ομάδα Επαφής για την Καταπολέμηση της Πειρατείας (International Piracy Contact Working Group) διενεργεί μεθόδους εξουδετέρωσης όσον αντλούν οικονομικά οφέλη από την πειρατεία, δεδομένου ότι λύτρα ύψους 300 έως 500 εκατομμυρίων ευρώ καταλήγουν σε Σομαλούς αρχηγούς δικτύων που τα καταθέτουν ενδεχομένως και σε τράπεζες της ΕΕ. Η ΕΟΚΕ ζητεί μετ' επιτάσεως να εντοπίζονται και να κατάσχονται τα λύτρα, έτσι ώστε η πειρατεία να μην αποτελεί πλέον προσοδοφόρα επιχείρηση.

3.1.3 Μετά την υιοθέτηση του Στρατηγικού Πλαισίου για το Κέρασ της Αφρικής, ο διορισμός Ειδικού Αντιπροσώπου για τον συντονισμό της δράσης της ΕΕ στην περιοχή αποτελεί βήμα προς τη σωστή κατεύθυνση.

3.1.4 Η ΕΟΚΕ χαιρετίζει το Ψήφισμα του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου σχετικά με τη θαλάσσια πειρατεία (10 Μαΐου 2012) με το οποίο επιδιώκεται η βελτίωση του συντονισμού των οργάνων της ΕΕ για την ενίσχυση των προσπαθειών καταπολέμησης της πειρατείας και ανοικοδόμησης της Σομαλίας ως κυρίαρχου κράτους.

3.1.5 Σε πολυάριθμες γνωμοδοτήσεις που εξέδωσε από το 2008, η ΕΟΚΕ εξέφραζε την ανησυχία της αναφορικά με τη συνέχιση των περιστατικών ένοπλης ληστείας και πειρατείας στη Νοτιοανατολική Ασία και την Αφρική⁽¹⁾. Επίσης, καλούσε την Επιτροπή να προωθήσει τη θέσπιση κατάλληλων δικαιοδοσιών για να αντιμετωπισθεί το φαινόμενο της ατιμωρησίας των πειρατών και απέρριπτε κατηγορηματικά την ιδέα του σπλιισμού των πληρωμάτων. Ακόμη, η ΕΟΚΕ ζητούσε από την Επιτροπή να εξετάσει με τα κράτη μέλη την κατάρτιση των ναυτικών για την αντιμετώπιση της πειρατείας.

3.1.6 Στη διάσκεψη με θέμα «Ελκυστικότητα των ναυτικών επαγγελματιών στην ΕΕ» (7 Μαρτίου 2010), η ΕΟΚΕ επισήμανε ότι η πειρατεία αποτελεί ένα από τα αντικίνητρα του επαγγέλματος του ναυτικού και εξουδετερώνει τις εκστρατείες προσέλκυσης σε αυτό.

3.2 Ευρωπαίοι κοινωνικοί εταίροι (ECSA/ETF)

3.2.1 Η Ένωση Εφοπλιστικών Ενώσεων της Ευρωπαϊκής Κοινότητας (ECSA) και η Ευρωπαϊκή Ομοσπονδία Εργαζομένων στις Μεταφορές (ETF) (31 Ιουλίου 2012) εξέφρασαν την ανησυχία τους σε κοινή δήλωση σχετικά με τις συνεχιζόμενες επιπτώσεις παρά τις επιτυχείς διεθνείς και ευρωπαϊκές προσπάθειες. Έδωσαν

(¹) Γνωμοδότηση της ΕΟΚΕ με θέμα Μια ολοκληρωμένη θαλάσσια πολιτική για την Ευρωπαϊκή Ένωση, ΕΕ C 211 της 19.8.2008, σ. 31.
Γνωμοδότηση της ΕΟΚΕ με θέμα Στρατηγικοί στόχοι και συστάσεις πολιτικής της ΕΕ για τις θαλάσσιες μεταφορές μέχρι το 2018, ΕΕ C 255 της 22.9.2010, σ. 103.
Γνωμοδότηση της ΕΟΚΕ με θέμα Προς την ενοποίηση της θαλάσσιας επιτήρησης: Ένα κοινό περιβάλλον ανταλλαγής πληροφοριών για τον θαλάσσιο τομέα της ΕΕ, ΕΕ C 44 της 11.2.2011, σ. 173.
Γνωμοδότηση της ΕΟΚΕ με θέμα Εταιρική σχέση Ευρωπαϊκής Ένωσης-Αφρικής – Σύνδεση της Αφρικής με την Ευρώπη: ενίσχυση της συνεργασίας σε θέματα μεταφορών, ΕΕ C 18 της 19.1.2011, σ. 69.
Γνωμοδότηση της ΕΟΚΕ με θέμα Ελάχιστο επίπεδο εκπαίδευσης των ναυτικών, ΕΕ C 43 της 15.2.2012, σ. 69-72.
Γνωμοδότηση της ΕΟΚΕ με θέμα Σύμβαση Ναυτικής Εργασίας/Αρμοδιότητες του κράτους σημαίας και του κράτους λιμένα, ΕΕ C 299 της 4.10.2012, σ. 153.

δε το θέμα αυτό στην ημερήσια διάταξη του Τομεακού Κοινωνικού Διαλόγου για τις Θαλάσσιες Μεταφορές (SSDC).

4. Μια πιο συντονισμένη αντίδραση της ΕΕ

4.1 Η πειρατεία αποτελεί ένα σύνθετο, πολυδιάστατο πρόβλημα που μπορεί να επιλυθεί μόνο με μια ολοκληρωμένη και σφαιρική στρατηγική στην ξηρά και στη θάλασσα. Η ΕΕ είναι η πλέον κατάλληλη να εξασφαλίσει μια τέτοια προσέγγιση: αποτελεί σεβαστό παράγοντα στην περιοχή από διπλωματική, εμπορική, μεταφορική, στρατιωτική και ανθρωπιστική άποψη.

4.2 Οι ναυτικοί συνεχίζουν να πληρώνουν βαρύ τίμημα. Όλες οι προσπάθειες πρέπει να επιδιώκουν την αποσόβηση του κινδύνου σωματικής, πνευματικής και ψυχικής τους ακεραιότητας. Το Διεθνές Ναυτιλιακό Επιμελητήριο (ICS) έχει διατυπώσει κατευθυντήριες γραμμές ορθής πρακτικής, έτσι ώστε οι ναυτιλιακές εταιρείες να στηρίζουν τους πληγέντες ναυτικούς και τις οικογένειές τους.

4.3 Δεδομένου ότι για την καταπολέμηση των βασικών αιτίων της πειρατείας απαιτείται μακροπρόθεσμη λύση στην ξηρά, η ανάπτυξη ικανοτήτων στη Σομαλία είναι ζωτικής σημασίας προκειμένου να τερματιστεί η ατιμωρησία και να αποκατασταθεί το κράτος δικαίου. Απαιτείται μεγαλύτερη δέσμευση από τα κράτη σημαίας της ΕΕ, έτσι ώστε να εξασφαλιστεί καλύτερος συντονισμός των ναυτικών δυνάμεων και η δίωξη των πειρατών.

4.4 Με την αναζωπύρωση των περιστατικών πειρατείας από το 2007, αυτό που είναι πλέον απαραίτητο είναι η πολιτική βούληση να τεθεί η πειρατεία στην κορυφή της πολιτικής ημερήσιας διάταξης της ΕΕ και να αυξηθεί η χρηματοδότηση για περισσότερα πολεμικά αεροσκάφη και πλοία. Η Ευρωπαϊκή Υπηρεσία Εξωτερικής Δράσης (EYED) και η Ευρωπαϊκή Επιτροπή οφείλουν να συνεργαστούν με το Ευρωπαϊκό Συμβούλιο, προκειμένου να εντοπίσουν τομείς αρμοδιότητας για την ανάληψη δράσης με στόχο την καταπολέμηση της πειρατείας και την ανάπτυξη ικανοτήτων στη Σομαλία. Η Παγκόσμια Τράπεζα, η Ιντερπόλ και η Ευροπόλ μπορούν να συμβάλουν στην προσπάθεια προγραφής των λύτρων.

4.5 Η νομοθεσία των κρατών μελών της ΕΕ κατά της πειρατείας χρειάζεται να επικαιροποιηθεί:

— δεδομένου ότι η πειρατεία δεν θεωρείται πλέον αξιόποινη πράξη σε ορισμένες χώρες, πρέπει να θεσπιστεί σαφέστερο νομικό πλαίσιο σχετικά με τις αρμόδιες για τη δίωξη των πειρατών αρχές,

— όσον αφορά προτάσεις να θεθούν τα λύτρα εκτός νόμου, μια τέτοια απαγόρευση μπορεί να έχει ανεπιθύμητες επιπτώσεις και να θέσει σε κίνδυνο ακόμη περισσότερες ζωές. Η καταβολή λύτρων πρέπει γενικά να επιτρέπεται σε όλα τα κράτη μέλη της ΕΕ,

- η απασχόληση δεόντως διαπιστευμένων ιδιωτικών ένοπλων φρουρών πρέπει να επιτρέπεται σε όλα τα κράτη μέλη της ΕΕ. Η ΕΟΚΕ ζητεί διεθνή ή ενωσιακά πρότυπα πιστοποίησης των ιδιωτικών ένοπλων φρουρών, υπό την αίρεση της ύπαρξης ενός αυστηρού οικείου νομικού πλαισίου το οποίο θα θέτει, μεταξύ άλλων, την εκπαίδευση των φρουρών υπ' ευθύνη του εκάστοτε κράτους μέλους και θα ορίζει τις ευθύνες του κυβερνήτη του σκάφους, ιδίως σε περίπτωση ανταλλαγής πυρών,
- η ΕΕ πρέπει να αναλύσει από κοινού με τις παράκτιες χώρες της περιοχής τα προβλήματα που προκαλεί η διέλευση πλοίων με ένοπλους φρουρούς εν πλώ.

Βρυξέλλες, 16 Ιανουαρίου 2013.

Ο Πρόεδρος
της Ευρωπαϊκής Οικονομικής και Κοινωνικής Επιτροπής
Staffan NILSSON
