

**Euroopan talous- ja sosiaalikomitean lausunto aiheesta ”Merirosvous: EU:n reagoinnin vahvistaminen” (oma-aloitteinen lausunto)**

(2013/C 76/03)

Esittelijä: **Anna BREDIMA**

Euroopan talous- ja sosiaalikomitea päätti 12. heinäkuuta 2012 työjärjestyksensä 29 artiklan 2 kohdan nojalla antaa oma-aloitteisen lausunnon aiheesta

*Merirosvous: EU:n reagoinnin vahvistaminen*

(oma-aloitteinen lausunto).

Asian valmistelusta vastannut ”liikenne, energia, perusrakenteet, tietoyhteiskunta” -erityisjaosto antoi lausuntonsa 26. marraskuuta 2012.

Euroopan talous- ja sosiaalikomitea hyväksyi 16.–17. tammikuuta 2013 pitämässään 486. täysistunnonssa (tammikuun 16. päivän kokouksessa) seuraavan lausunnon. Äänestyksessä annettiin 147 ääntä puolesta ja 1 vastaan 8:n pidättyessä äänestämästä.

## 1. Päätelmät

1.1 Euroopan kansalaisyhteiskunta ei ole vielä täysin tiedostanut merirosvousvitsauksen vakavuutta. ETSK pyrkii lisäämään kansalaisyhteiskunnan ja eurooppalaisen julkisen mielipiteen tietoisuutta, jotta jäsenvaltiot ja EU:n toimielimet ryhtyvät konkreettisiin toimenpiteisiin merirosvouksen kitkemiseksi juurineen. Maailman meripäivä oli vuonna 2011 omistettu merirosvouksen torjuntatyölle. Merirosvouksen monisärmäinen luonne edellyttää kokonaisvaltaista toimintatapaa sen sijaan, että meneteltäisiin tapauskohtaisesti ja epäyhtenäisesti. Merirosvous ei ole mikään etäinen ongelma, joka esiintyy jossain Intian valtamerellä ja vaikuttaa ainoastaan hyökkäysten kohteeksi joutuneisiin aluksiin ja niiden laivaväkeen. Se vaikuttaa eurooppalaisiin kuluttajiin ja veronmaksajiin monin eri tavoin eikä se ole ”oire, jonka kanssa pystymme elämään”.

ETSK perää EU:n toimielimiltä ja jäsenvaltioilta kouraantuntuvaan poliittista tahtoa saada aikaan pysyvä merirosvousta koskeva ratkaisu.

1.2 EU:lla on käytössään ainutlaatuinen keinovalikoima, jonka välineistöön kuuluvat kauppapolitiikka ja kehitysapu, sotilaallinen läsnäolo, valtiorakenteen kehittäminen ja jälleenrakentaminen.

1.3 ETSK on mielissään YK:n turvallisuusneuvoston ja EU:n päätöksistä jatkaa EU/NAVFOR-merioperaation (Atalanta-opeeraation) kestoja joulukuuhun 2014 ja ulottaa operaation toiminta-alueetta Intian valtamerellä ja Somalian rannikolla itään ja etelään. Komitea katsoo, että EU NAVFOR -operaation tulee saada vankempi mandaatti jämerämpine voimankäyttösäätöineen. ETSK kehottaa EU:n jäsenvaltioita voimakkaasti noudattamaan vankkumatonta sitoumusta tähän operaatioon määrättävien alusten lukumäärän suhteen.

1.4 On hyvin tärkeää, että merirosvouksen ja aseellisten ryöstöjen torjunnasta Aasiassa tehty alueellinen yhteistyösopimus (*the Regional Cooperation Agreement on Combating Piracy and*

*Armed Robbery against Ships in Asia*, ReCAAP) on äskettäin kytetty Djiboutin käytännesääntöihin (*the Djibouti Code of Conduct*) ja että EU on tehnyt kahdenvälisen sopimuksen merirosvoja koskevista syytetoimista mm. Kenian, Seychellien, Mauritiuksen ja eräiden muiden maiden kanssa.

1.5 ETSK tukee Euroopan ulkosuhdehallinnon EUH:n käynnistämää Euroopan unionin operaatiota alueellisten merivoimien valmiuksien kehittämiseksi Afrikan sarvessa. Tämä EUCAP NESTOR -operaatio auttaa Afrikan sarven maita tekemään yleissuunnitelman merirosvouksen torjumiseksi, laatimaan asiaankuuluvaa lainsäädäntöä ja tukemaan merivartiolaistosten valmiuksia.

1.6 ETSK kehottaa EU:n jäsenvaltioita, liittymisprosessiaan toteuttavia valtioita ja EU:n kanssa assosiaatiosopimuksen solmineita maita ryhtymään merirosvouksenvastaisiin oikeustoiimiin ja avomerellä merirosvousta harjoittavia koskeviin syytetoimiin 10. joulukuuta 1982 tehdyn Yhdistyneiden Kansakuntien merioikeuskonferenssin (UNCLOS) yleissopimuksen 105 artiklan nojalla.

1.7 ETSK kehottaa varustamosektoria noudattamaan toimialan tarkistettuja parhaita hallintakäytänteitä (*Best Management Practices*, BMP 4), jotka koskevat aluksilla sovellettavia itsepuolustuskeinoja. Komitea kehottaa jäsenvaltioita, jotka aikovat sallia pätevien aseistettujen yksityisten vartijoiden käyttämisen erityisessä vaarassa olevien alusten suojelemiseksi, noudattamaan asiaankuuluvia Kansainvälisen merenkulkujärjestön (IMO) suuntaviivoja ja määrittelemään tiukan oikeudellisen kehyksen, jossa vahvistetaan muun muassa aluksen päällikön vastuun edellytykset esimerkiksi tilanteessa, jossa on avattu tuli. Yksityisten aseistettujen vartijoiden käyttäminen ei ole yksinomainen ratkaiseva seikka eikä siitä pidä tehdä normia, vaan se täydentää parhaita hallintakäytänteitä. Jäsenvaltioita kehoitetaan muodostamaan sotilasvoimin suojattuja saattueita ja asettamaan YK:n mandaatin puitteissa käyttöön maavoimien yksiköitä (alustensuojelujoukkoja, *Vessel Protection Detachments*, VPDs), jotka kykenevät nousemaan aluksiin näiden kulkiessa korkean riskin alueiden kautta.

1.8 ETSK vastustaa lunnasrahojen maksamista koskevia rajoituksia. Ne toimisivat tarkoitustaan vastaan ja kasvattaisivat panttivankeihin kohdistuvaa vaaraa entisestään. Lunnaiden maksaminen on yhä edelleen keino varmistaa turvallinen vapaaksi pääsy merenkulkijoille, joita käytetään ihmiskilpinä. ETSK tuomitsee merenkulkijoiden teloitukset tai kiduttamisen, joita merirosvot käyttävät menetelmänään painostaakseen lunnasrahojen maksamiseen.

1.9 ETSK katsoo, että merirosvouksen ongelma on ratkaistavissa nimenomaan jäljittämällä ja tyrehtyttämällä siihen liittyvät rahavirrat. Komitea on hyvillään rahoittajien ottamisesta tarkkailun kohteeksi ja tietokantojen koordinoinnista, jotta merirosvouksen liiketoimintamallista saadaan selkeämpi kuva. EU:ssa pitää kirjata mustalle listalle rahalaitokset, jotka osallistuvat merirosvoukseen kytkeytyvään rahanpesuun. Euroopan poliisiviraston Europolin ja Euroopan oikeudellisen yhteistyön yksikön Eurojustin työ ansaitsee näiltä osin kiitoksen.

1.10 ETSK pyytää painokkaasti EU:n toimielimiä puuttumaan merellä tapahtuviin aseellisiin ryöstöihin (*armed robbery at sea*, ARAS) ja öljyvarkauksiin, jotka ovat kärjistyvä ilmiö Länsi-Afrikan alueella ja Guineanlahdella. On syytä tukea erityistoimenpiteitä kyseisellä alueella sovellettaviksi, koska merellä tapahtuvissa aseellisissa ryöstöissä toimintatapa poikkeaa hyvin paljon somalimerirosvojen menetelmistä. Intian valtamerellä merirosvousvitsauksen vaivaamilla alueilla kulkee päivittäin kolme miljoonaa tynnyriä öljyä ja 50 prosenttia koko maailman konttiliikenteestä.

1.11 ETSK tähdentää, että on kiireellisen tärkeää saada tällä hetkellä panttivankeina pidetyt 218 merenkulkijaa vapaaksi. Komitea kehottaa järjestämään merenkulkijoille ammatillista koulutusta merirosvouksen torjunnassa, jotta nämä kykenevät suojelemaan itseään, ja perustamaan panttivangiksi joutuneille merenkulkijoille erityisiä terveydenhuoltopalveluja. On olemassa kolme kansainvälistä yleissopimusta (kansainvälinen merenkulkijoiden koulutusta, pätevyyskirjoja ja vahdinpitoa koskeva yleissopimus vuodelta 2010, alusten ja satamarakenteiden kansainvälinen turvasäännöstö vuodelta 2004 ja erityyötä koskeva yleissopimus vuodelta 2006), jotka tarjoavat oikeusperustan merenkulkijoiden laivapalvelusta edeltävälle ammatilliselle koulutukselle, aluksella tapahtuville harjoituksille, kotiuttamiselle, vahingonkorvauksille, perhesuhteiden selvittämiseksi ja vapautumisen jälkeiselle huolenpidolle. ETSK suosittaa, että EU lujittaa näitä yleissopimuksia ja muokkaa kattavaa ohjeistusta merirosvojen uhreiksi joutuneiden merenkulkijoiden ja heidän perheidensä hyvinvoinnin edistämistä ajatellen. EU:lla pitää olla suunnannäyttäjän rooli mainittuja kansainvälisiä yleissopimuksia tarkistettaessa, jotta panttivankeina pidettyjen merenkulkijoiden hyväksi tarkoitettuihin toimenpiteisiin kohdistetaan huomiota.

1.12 Elokuun 20. päivänä 2012 pidetyt vaalit olivat ratkaisevan tärkeä tapahtuma toimintakyvttömyyden tilaan ajautuneen Somalian valtion historiassa. ETSK sitoutuu yhteistyöhön sellaisissa tulevaisuuden EU:n toimissa, joiden tarkoituksena on avustaa maan kansalaisyhteiskunnan rakentamista ottaen mallia vastaavan kaltaisista toimista muiden afrikkalaismaiden hyväksi.

1.13 ETSK pyytää EU:lta koordinoituja toimenpiteitä, joilla kanavoidaan osa kehitysavusta tai muista varoista kestävyysajattelun mukaisen maatalouden sekä yrittäjyyden edistämiseen ja ohjelmiin nuorten kouluttamiseksi kalastajan ammattiin. Kunnan elinot saattaisivat tehdä merirosvouksesta somalinuorille vähemmän houkuttelevan uravaihtoehdon.

## 2. Merirosvous: monitahoinen ongelma

### 2.1 Merirosvouksen monisyisyys

2.1.1 Kun taustana on kauppa-alueita vastaan Adeninlahdella, Somalian altaassa, Arabianmerellä ja Intian valtamerellä tehtyjen merirosvohyökkäysten laajeneminen viimeksi kuluneina viitenä vuotena, saattavat tilastotiedot antaa sen harhaanjohtavan kuvan, että nyt oltaisiin pääsemässä merirosvousongelman herroiksi. Olisi virheellistä olettaa niin, koska silloin sivuutettaisiin imitointivaikutus ja merirosvouksen laajeneminen Länsi-Afrikan alueella. Merirosvousongelma on valitettavasti maailmanlaajuinen pulma, jota ilmenee myös Indonesiassa, Malakansalmessa ja Singaporensalmessa, Etelä-Kiinan merellä ja Etelä-Amerikassa. Tuoreimpien tilastotietojen mukaan (tilanne 24. syyskuuta 2012) Somaliassa on tapahtunut 50, Guineanlahdella 34 ja Indonesiassa 51 merirosvohyökkäystä.

2.1.2 Emäalusten hyödyntäminen on lisännyt merirosvojen toiminnan tuloksekkuutta. He vaihtelevat taktiikkaansa jatkuvasti, ja heillä on käytössään kohteiden havaitsemista helpottavia laitteita sekä välineitä murtautuakseen aluksissa olevien puolustuksellisten rakenteiden läpi. Tämä kaikki on tehnyt heistä aggressiivisempia, sofistikoituneempia ja väkivaltaisempia, mikä on eräissä tapauksissa johtanut merenkulkijoiden surmiin.

2.1.3 Merirosvous on aivan aluksi ongelma merenkululle ja kehittyy sitten humanitaariseksi, kauppapoliittiseksi ja globaalisti taloudelliseksi ongelmaksi, joka vaikuttaa kuluttajiin kautta maailman. Sen aiheuttamat kustannukset voivat muuttua sitäkin sietämättömämmiksi, mikäli tavaroiden ja energian toimitusketju häiriintyy, ellei maailmanyhteisö puutu merirosvoukseen tehokkain ottein tai jos merenkulkijoiden ammattijärjestöt kieltäytyvät purjehtimisesta merirosvojen temmelyskenttänä oleville alueille. Niiden kautta purjehtii kahdeksantoistatuhatta alusta vuosittain. Adeninlahden ja Afrikan sarven alueen merirosvous on EU:lle strateginen uhka, koska sillä on vaikutuksia liikenteeseen tärkeimmässä Euroopan ja Aasian välisessä liikennekäytävässä. Varustamot valitsevat enenevästi merireitin Hyväntoivoniemen ympäri välttyäkseen käyttämästä Suezin kanavaa. Merirosvouksesta on tullut erittäin tuottoisaa rikollista liiketoimintaa, joka vetoaa kyseisen alueen nuoriin uravalintana. Merirosvouksen kustannukset eivät ole missään suhteessa kyseessä olevien merirosvojen lukumäärään (heitä on Somaliassa suunniteltu 1 500). Merirosvous haittaa EU:n ruoka-avun toimittamista perille juuri silloin, kun Afrikan kuivuuden uhrit sitä eniten tarvitsisivat. Merivoimien läsnäoloa Intian valtamerellä on verrattu "Euroopan kokoisella alueella partiointiin 20 poliisiauton voimin".

2.1.4 On sietämätöntä, että merirosvousrikokset sekä kansainvälisen lain ja järjestyksen (Yhdistyneiden kansakuntien merioikeuskonferenssin [UNCLOS] vuoden 1982 yleissopimuksen) heikentäminen jäävät rankaisematta, ja EU:n täytyy osoittaa voimakasta poliittista tahtoa tehdä siitä loppu. Somalian rannikon edustalla tapahtuvaa merirosvousta käsittelevä YK:n kontaktiryhmä on antanut virikkeen laatia maailmanlaajuisen strategia, johon sisältyy ehkäiseviä ja varoittavia toimia sekä toiminnallisia ohjeita merivoimien yhteistyön kehittämiseksi, merirosvoja koskevista syytetoimista ja heidän rahoitusresurssiensa jäljittämisestä.

2.1.5 EU:n valvonnassa on 40 prosenttia maailman merenkulkusektorista, eikä unionilla ole varaa antaa merirosvouksen laajentua hallitsemattomasti. Kuten liikenneasioista vastaava Euroopan komission jäsen Siim Kallas on todennut, ”Merirosvous on todellinen uhka EU:n liikennepoliitikalle”. Sen lisäksi uhattuina ovat EU:n ulkomaankauppa, energiahuolto ja energiavarustus, merenkulkijoiden hyvinvointi ja humanitaarisen avun ohjaaminen perille.

## 2.2 Merirosvouksen aiheuttamat inhimilliset menetykset

2.2.1 Vuonna 2011 merirosvot murhasivat ainakin seitsemän merimiestä ja vahingoittivat 39:ää. Vuonna 2012 on 225 merirosvohyökkäyksen ja 24 kaappauksen yhteydessä murhattu kuusi ja otettu panttivangiksi 448 merenkulkijaa (tilanne 24. syyskuuta 2012). Kesäkuun 30. päivänä vuonna 2012 merirosvoilla oli hallussaan 11 kaappaamaansa alusta, ja Somalissa pidettiin panttivankeina 218:aa merimiestä. Somalian rannikolla tapahtuneissa merirosvojen hyökkäyksissä on vuodesta 2007 surmattu 43 merenkulkijaa ja 2 653 on otettu panttivangiksi.

2.2.2 Kansainväliset varustamojärjestöt ja merenkulkijoiden ammatilliset järjestöt (esim. kansainvälinen merenkulkutoimisto [International Chamber of Shipping, ICS], Euroopan yhteisön kansallisten varustamoyhdistysten keskusjärjestö [European Community Shipowners' Associations, ECSA], Euroopan kuljetustyöntekijöiden liitto [European Transport Workers' Federation, ETF], Aasian laivanvarustajien foorumi [Asian Shipowners' Forum, ASF], 31 merenkulkualan kansainvälisen organisaation muodostuma ryhmittymä SOS [”Save Our Seafarers”]) ovat yhdistäneet voimansa lisätäkseen tietoisuutta merirosvouksen aiheuttamista inhimillisistä ja taloudellisista menetyksistä. Ne toimivat joukkoviestimien välityksellä ja järjestämällä tapaamisia poliittisten päättäjien ja elinkeinoelämän edustajien kanssa korkeimmalla tasolla. Aasian laivanvarustajien foorumin 24. toukokuuta 2012 julkistamien tietojen mukaan seitsemän viimeksi kuluneen vuoden aikana merirosvohyökkäyksissä on 62 merimiestä menettänyt henkensä ja 4 000 otettu panttivangiksi, ja somalit ovat kaappanneet suunnilleen 200 alusta. Vaikka merirosvohyökkäysten lukumäärä Intian valtamerellä on vähentynyt ensimmäistä kertaa viiteen vuoteen (2007–2012), on surmattujen merenkulkijoiden lukumäärä viimeisten kahden vuoden aikana kolminkertaistunut (DP Worldin hallituksen puheenjohtaja Sultan AHMED BIN SULAYEM, 30. kesäkuuta 2012). Itsetyytyväisyyteen ei siis ole aihetta.

2.2.3 Merirosvous tukahdutetaan huolehtimalla siitä, ettei rikosta tapahdu ensinkään, ei estämällä rahan maksaminen rikoksen uhrien saamiseksi vapauteen. Merenkulkijoiden surmia ei pidä hyväksyä ”oheisvaurioina” sodassa merirosvousta vastaan (*Nautilus International*).

## 2.3 Merirosvouksen aiheuttamat taloudelliset menetykset

2.3.1 Kaksi merirosvouksen talousnäkökohtia käsittelevää raporttia ansaitsee tulla mainituksi:

2.3.2 Joulukuussa 2010 julkaistussa raportissa *The Economic Cost of Maritime Piracy* (Merirosvouksen aiheuttamat taloudelliset menetykset) analysoidaan välittömiä kustannuksia: lunnasrahat, vakuutusmaksut, purjehtiminen kiertoteitse Hyväntoivonniemen ympäri, pelotteeksi tarvittavat turvatoimet, aseistetut vartijat, kolmen sotilaallisen merioperaation toteuttaminen, merirosvoja koskevat syytetoimet, merirosvouksen torjuntaan panostavien organisaatioiden rahoittaminen, inhimilliset kärsimykset. Raportissa arvioidaan kustannusten kohoavan vuosittain 7–12 miljardiin Yhdysvaltain dollariin. Lisäksi *One Earth Foundation* arvioi, että vuosina 2009–2010 maksettiin lunnasrahoina 830 miljoonaa Yhdysvaltain dollaria ja että pelotevarustuksen ja yksityisten aseistettujen vartijoiden kustannukset ovat vuosittain 360 miljoonaa – 2,5 miljardia Yhdysvaltain dollaria.

2.3.3 Toukokuussa 2011 julkaistussa raportissa *The Economics of Piracy* (Merirosvouksen ekonomia) analysoidaan merirosvojen, rahoittajien, tilinpitäjien ja aseidentoimittajien ”arvoketjua”. Siinä osoitetaan, että merirosvous voi olla valintana monin verroin muita tuottoisampi, kun mittapuuna käytetään asukas-kohtaista BKT:ta Somaliassa (merirosvon tulot saattavat olla 67–157-kertaiset keskimääräisiin somalialaisen tuloihin verrattuna). Raportissa tähdennetään, että on välttämätöntä päästä perille epävirallisesta Hawala-rahansiirtojärjestelmästä. Merirosvouksen vuosittain aiheuttamiksi kustannuksiksi arvioidaan raportissa 4,9–8,3 miljardia Yhdysvaltain dollaria.

## 3. EU:n toimet

### 3.1 Unionin toimielimet

3.1.1 Eurooppa-neuvosto ja Kansainvälinen merenkulkujärjestö (IMO) ilmaisivat jälleen 15. toukokuuta 2012 Lontoossa antamassaan yhteisessä julistuksessa kumppanuudesta merirosvouksen ja aseellisten ryöstöjen torjumiseksi läntisellä Intian valtamerellä, että ne aikovat päättäväisesti lujittaa toimintavalmiuksiaan merirosvouksen ja aseellisten ryöstöjen estämiseksi sekä kehittää meriasioiden hallintoa läntisellä Intian valtamerellä. Djiboutin käytännösäännöistä on tullut keskeinen väline, jonka avulla 18 itäafrikkalaista valtiota pystyy muokkaamaan alueen oman vastauksen kyseiseen ongelmaan. Tämän lisäksi EU tuki Kansainvälisen kauppakamarin meriasioiden yksikköä (*International Maritime Bureau, IMB*) taloudellisesti kolmen vuoden ajan siihen kuuluvan merirosvousta koskevan raportointikeskuksen (*IMB Piracy Reporting Centre*) toiminnan rahoittamiseksi. Raportointikeskuksen tehtäväksi on määrätty merirosvouksen ja aluksiin kohdistettavien aseellisten ryöstöjen tukahduttaminen.

3.1.2 Merirosvousta käsittelevää kansainvälinen kontaktiryhmä tutkii menetelmiä, joiden avulla päästään käsiin niihin, jotka korjaavat merirosvouksesta hyödyn: somalialaiset verkostojen johtajat, joille 300–500 miljoonaa euroon kohoavat lunnasrahat päätyvät, tallettavat ne pankkeihin – ja mahdollisesti jopa EU:ssa oleviin. ETSK vaatii painokkaasti, että nämä lunnasrahat pitää jäljittää ja takavarikoida, jotta merirosvous menettää houkuttavuutensa liiketoimintana.

3.1.3 EU:n toimia Afrikan sarven alueella koordinoivan erityisedustajan nimittäminen on askel oikeaan suuntaan ja jatkoa Afrikan sarvea koskevien strategisten puitteiden hyväksymiselle.

3.1.4 ETSK on tyytyväinen Euroopan parlamentin 10. toukokuuta 2012 antamaan päätöslauselmaan merirosvouksesta. Siinä kehoitetaan EU:n toimielimiä kehittämään koordinoitua tehostakseen toimintaansa merirosvoja vastaan ja Somalian jälleerakentamiseksi täysivaltaisena valtiona.

3.1.5 ETSK on monilukuisissa vuodesta 2008 lähtien antamissaan lausunnoissa ilmaissut huolensa aseellisten ryöstöjen ja merirosvouden leviämisen Kaakkois-Aasiassa ja Afrikassa<sup>(1)</sup>. Komitea on kehottanut komissiota edistämään asiaankuuluvasti toimivaltaisten tuomioistuinten perustamista vastauksena nykyisin esiintyvään merirosvojen rankaisematta jäämiseen. Komitea asettui jyrkästi vastustamaan merenkulkijoiden aseistamista. ETSK kehotti painokkaasti komissiota pohtimaan yhdessä jäsenvaltioiden kanssa merenkulkijoiden kouluttamista merirosvohyökkäysten torjuntaan.

3.1.6 Maaliskuun 7. päivänä vuonna 2010 aiheesta ”Merenkulkualan ammattien houkuttelevuus” järjestämässään konferenssissa ETSK määrittä merirosvouden yhdeksi tekijöistä, jotka vievät merialan ammatteilta kiinnostavuutta ja tekevät tyhjäksi kampanjoinnin kyseisten ammattien vetovoiman kasvattamiseksi.

## 3.2 Euroopan tason työmarkkinaosapuolet (ECSA ja ETF)

3.2.1 Euroopan yhteisön kansallisten varustamoyhdistysten keskusjärjestö ECSA ja Euroopan kuljetustyöntekijöiden liitto (ETF) antoivat 31. heinäkuuta 2012 yhteisen julistuksen, jossa ne ilmaisevat huolensa siitä, että hyökkäykset ovat jatkuneet,

(1) ETSK:n lausunto aiheesta ”Euroopan unionin yhdenmety meripoliittikka”, EUVL C 211, 19.8.2008, s. 31.

ETSK:n lausunto aiheesta ”EU:n meriliikennepoliittikka vuoteen 2018 saakka: strategiset tavoitteet ja suositukset”, EUVL C 255, 22.9.2010, s. 103.

ETSK:n lausunto aiheesta ”Merivalvonnan yhdenmityminen: EU:n merialalle yhteinen tietojenvaihtoympäristö”, EUVL C 44, 11.2.2011, s. 173.

ETSK:n lausunto aiheesta ”Euroopan unionin ja Afrikan kumppanuus – Afrikan ja Euroopan yhteydet: kohti tiiviimpää liikenneyhteistyötä”, EUVL C 18, 19.1.2011, s. 69.

ETSK:n lausunto aiheesta ”Ehdotus – Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi merenkulkijoiden vähimmäiskoulutuksesta annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin 2008/106/EY muuttamisesta”, EUVL C 43, 15.2.2012, s. 69.

ETSK:n lausuntoa aiheesta ”Merityötä koskeva yleissopimus/Lippuvaltion ja satamavaltion velvollisuudet” EUVL C 299, 4.10.2012, s. 153.

vaikka kansainväliset ja Euroopan unionin toimet ovat tuottaneet menestystä. Ne totesivat merirosvouden perinpohjaisen kitkemisen kuuluvan välttämättä tärkeimpiin kysymyksistä, joita Meriliikenteen alakohtaisen neuvottelukomitean (*Sectoral Social Committee for Maritime Transport, SSDC*) tulee käsitellä.

## 4. EU:n toimenpiteiden sovittaminen paremmin yhteen

4.1 Merirosvous on monitahoinen ongelma, joka pystytään ratkaisemaan vain soveltamalla kokonaisvaltaista, koordinoitua toimintamallia maalla ja merellä. EU:lla on ainutlaatuiset edellytykset tarjota sellainen käyttöön: unioni on kyseisellä alueella arvostusta nauttiva osapuoli niin diplomaattisesta, kauppa-, liikenne- ja sotilaspoliittisesta kuin humanitaarisesta näkökulmasta tarkasteluna.

4.2 Merenkulkijoiden maksama hinta on edelleen korkea. Tulee tehdä kaikella tarmolla työtä, jotta estetään heidän fyysisen, henkisen ja psykologisen koskemattomuutensa joutumisen vaaran alaiseksi. Kansainvälinen merenkulkutoimisto ICS on koonnut laivanvarustajia varten hyvien käytänteiden ohjeiston kärsimään joutuneiden merenkulkijoiden ja heidän perheidensä avustamiseen.

4.3 Koska merirosvouden perimmäiset syyt vaativat pysyvän ratkaisun löytämistä maan kamaralla, on olennaisen tärkeää, että kehitetään valmiuksia Somaliassa, jotta rikolliset eivät jää rankaisematta ja jotta oikeusvaltio pystytään palauttamaan. EU:n lippuvaltioiden on sitouduttava tiukemmin takaamaan merivoimien toiminnan parempi koordinointi ja merirosvoja koskevat syytötoimet.

4.4 Merirosvous tuli uudelleen voimakkaasti kuvaan mukaan vuonna 2007. Nyt tarvitaan poliittista tahtoa ensisijaistaa tämä kysymys EU:n poliittisella asialistalla ja lisätä sotilaslentokoneita ja merivoimien aluksia varten tarvittavia voimavaroja. Euroopan ulkosuhdehallinnon EUH:n ja Euroopan komission pitää yhteistyössä Eurooppa-neuvoston kanssa määrittää toimivaltuuksien lohkot merirosvoutsentorjunnassa ja valmiuksien kehittämisessä Somaliassa. Maailmanpankki, Interpol ja Europol voivat antaa apuaan kamppailussa lunnasrahojen peräämiseksi.

4.5 Merirosvouden vastainen EU:n jäsenvaltioiden lainsäädäntö on tarpeen saattaa ajan tasalle:

— Syytötoimista merirosvoja vastaan vastaavia lainkäyttöelimiä koskevaa oikeudellista kehystä on selkiytettävä, koska merirosvousta ei eräissä maissa enää määritellä rikokseksi.

— On ehdotettu lunnasrahojen maksamisen kieltämistä, mutta sen kaltaisella kiellolla voi olla odottamattomia vaikutuksia ja se voi saattaa ihmishenkiä entistäkin suurempaan vaaraan. Kun kaikki asiaan vaikuttavat tekijät otetaan huomioon, lunnasrahojen maksaminen tulisi sallia EU:ssa.

- Asianmukaisesti valtuutettujen aseistettujen yksityisten vartijoiden käyttämisen tulisi olla sallittua jäsenvaltioissa edellyttäen, että on asetettu tiukka oikeudellinen kehys, jonka mukaan muun muassa vartijoiden koulutus kuuluu heidän työnantajajäsenvaltionsa vastuulle ja jossa asetetaan päällikön vastuun edellytykset esimerkiksi tilanteessa, jossa on avattu tuli.
- EU:n tulisi tutkia alueen rannikkovaltioiden kanssa ongelmia, joita syntyy siitä, että alueen kautta kulkee laivoja, joilla on aseistettuja vartijoita.

Bryssel 16. tammikuuta 2013

*Euroopan talous- ja sosiaalikomitean  
puheenjohtaja*  
Staffan NILSSON

---