

## Europos ekonomikos ir socialinių reikalų komiteto nuomonė dėl piratavimo jūroje. ES kovos su piratavimu stiprinimas (nuomonė savo iniciatyva)

(2013/C 76/03)

Pranešėja **Anna BREDIMA**

Europos ekonomikos ir socialinių reikalų komitetas, vadovaudamasis Darbo tvarkos taisyklių 29 straipsnio 2 dalimi, 2012 m. liepos 12 d. nusprendė parengti nuomonę savo iniciatyva dėl

*Piratavimo jūroje. ES kovos su piratavimu stiprinimas*

(nuomonė savo iniciatyva).

Transporto, energetikos, infrastruktūros ir informacinės visuomenės skyrius, kuris buvo atsakingas už Komiteto parengiamąjį darbą šiuo klausimu, 2012 m. lapkričio 26 d. priėmė savo nuomonę.

486-ojoje plenarinėje sesijoje, įvykusioje 2013 m. sausio 16–17 d. (sausio 16 d. posėdis), Europos ekonomikos ir socialinių reikalų komitetas priėmė šią nuomonę 147 nariams balsavus už, 1 – prieš ir 8 susilaukė.

### 1. Išvados

1.1 Europos pilietinė visuomenė dar ne visiškai suvokia piratavimo jūroje problemos rimtumą. EESRK nori didinti pilietinės visuomenės jautrumą ir formuoti Europos viešąją nuomonę, kad būtų galima mobilizuoti valstybes nares ir ES institucijas konkreitiems veiksams piratavimui išnaikinti. 2011 m. Pasaulinė jūros diena buvo skirta kovai su piratavimu. Kadangi jo pobūdis yra daugialypis, būtinos holistinės, o ne pavienės *ad hoc* priemonės. Piratavimas nėra mums tolimesnė problema, nuo kurios kenčia tik kažkur Indijos vandenyne puldinėjami laivai ir jūrininkai. Jis daro daugialypį neigiamą poveikį Europos vartotojams ir mokesčių mokėtojams ir tai nėra „simptomas, kuris netrukdo gyventi“.

EESRK pasisako už konkrečią ES institucijų ir valstybių narių politinę valią galutinai išspręsti piratavimo problemą.

1.2 ES gali pasinaudoti unikaliomis priemonėmis, pradedant prekyba ir vystomąja pagalba ir baigiant karinių pajėgų įvedimu, valstybės kūrimu ir pertvarka.

1.3 EESRK palankiai vertina JT Saugumo Tarybos ir ES sprendimus pratęsti EU/NAVFOR–ATALANTA operaciją iki 2014 m. gruodžio mėn., o operacijas išplėsti į rytus ir pietus Indijos vandenyne bei Somalio pakrantėje. Komitetas mano, jog EU/ NAVFOR turėtų būti suteiktas tvirtesnis mandatas su griežtesnėmis veiksnių pradžios taisyklėmis. EESRK ragina tvirtai laikytis išsipareigojimo dėl šių operacijų siunčiamų ES valstybių narių laivų skaičiaus.

1.4 Labai svarbus neseniai atliktas Regioninio bendradarbiavimo susitarimo dėl kovos su piratavimu ir ginkluotais laivų

apipilėjimais Azijoje (ReCAAP) susiejimas su Džibučio elgesio kodeksu ir ES dvišalių susitarimų dėl piratų baudžiamojo persekiojimo sudarymas su Kenija, Seišeliais, Mauricijumi ir kitomis šalimis.

1.5 EESRK teigiamai vertina Europos išorės veiksnių tarnybos (EIVT) misiją stiprinti Regioninius jūrinius pajėgumus. „EUCAP NESTOR“ padės Somalio pusiasalio šalims sukurti kovos su piratavimu generalinį planą, parengti atitinkamus teisės aktus ir teiks paramą pakrančių apsaugai.

1.6 EESRK reikalauja, kad ES valstybės narės ir ES narystės siekiančios valstybės arba valstybės, sudariusios su ES asociacijos sutartis, pagal 1982 m. gruodžio 10 d. Jungtinių Tautų jūrų teisės konvencijos (toliau – UNCLOS konvencija) 105 straipsnį užtikrintų teisinių veiksnių prieš piratavimą vykdymą ir piratų atviroje jūroje baudžiamąjį persekiojimą.

1.7 EESRK skatina laivybos bendroves taikyti Geriausią valdymo praktiką siekiant apsaugoti nuo piratavimo (BMP-4). EESRK ragina valstybes nares, numatančias leisti naudotis kvalifikuota privačia ginkluota apsauga menkai apsaugotuose laivuose, laikytis atitinkamų Tarptautinės jūrų organizacijos (TJO) rekomendacijų ir numatyti griežtą teisinę sistemą, kurioje be kitų sąlygų būtų apibrėžta laivo kapitono atsakomybė, ypač tuo atveju, kai paleidžiama ugnis. Naudojimas privačia ginkluota apsauga nėra vienintelis sprendimas ir neturėtų tapti norma, o tik papildyti Geriausią valdymo praktiką. Valstybės narės raginamos organizuoti karinį konvojų ir apsirūpinti JT globojamais sausumos kariniais daliniais (Laivų apsaugos padaliniai), kurie būtų laive jam plaukiant per didelės rizikos rajonus.

1.8 EESRK nepitaria išpirkos mokėjimo suvaržymams, kurie duotų priešingus rezultatus, o įkaitams iškiltų dar didesnis pavojus. Kol kas išpirkos lieka saugų jūrininkų, kurie naudojami kaip „gyvieji skydai“, sugrįžimą užtikrinančia priemone. EESRK smerkia jūrininkų egzekuciją ar kankinimą, kurio griebiasi piratai, norėdami išsireikalauti išpirkos sumokėjimo.

1.9 EESRK mano, jog sprendžiant piratavimo problemą, svarbiausia susekti susijusius finansinius srautus ir juos perimti. Jis pritaria, jog kovą reikia nukreipti į finansuotojus ir koordinuoti duomenų bazes, kad būtų galima geriau suprasti piratavimo verslo modelį. ES turėtų būti sudarytas su piratavimo pinigų plovimu susijusių finansinių institucijų juodasis sąrašas. Šiuo požiūriu reikėtų pagirti Europolo ir Eurojusto darbą.

1.10 EESRK ragina ES institucijas spręsti paaštrėjusių ginkluoto plėšikavimo jūroje (ARAS) ir naftos vagysčių problemą Vakarų Afrikoje bei Gvinėjos įlankoje. Kadangi ARAS *modus operandi* skiriasi nuo Somalio piratų, reikėtų remti specifines šiam regionui skirtas priemones. Kasdien per Indijos vandenyno rajonus, kur siaučia piratai, vežama trys milijonai barelių naftos ir 50 proc. visų pasaulinės prekybos konteinerių.

1.11 EESRK pabrėžia, jog būtina skubiai išlaisvinti 218 jūrininkų, kurie šiuo metu yra laikomi įkaitais, ir ragina rengti jūrininkams kovos su piratavimu profesinį mokymą, kad jie galėtų apsiginti, bei steigti jūrininkų, kurie buvo paimti įkaitais, sveikatos priežiūros klinikas. Trys tarptautinės konvencijos (2010 m. konvencija dėl jūrininkų rengimo, atestavimo ir budėjimo normatyvų, 2004 m. Tarptautinis laivų ir uosto įrenginių apsaugos (ISPS) kodeksas, ir 2006 m. Konvencija dėl darbo jūrų laivyboje) sudaro teisinį jūrininkų rengimo prieš pradėdant plaukiojimą, treniruočių ir pratybų laive, repatriacijos, kompensavimo, ryšių su šeima palaikymo ir priežiūros po išlaisvinimo pagrindą. EESRK ragina ES sustiprinti šias konvencijas ir suformuluoti naujas, išsamias gaires, skirtas jūrininkams, kurie buvo piratavimo aukos ar gali jomis tapti, ir jų šeimoms. ES turėtų atlikti pagrindinį vaidmenį keičiant šias tarptautines konvencijas, kad būtų atsižvelgta į priemones, taikomas laikomų įkaitais jūrininkų atžvilgiu.

1.12 2012 m. rugpjūčio mėn. surengti rinkimai buvo lemiamas įvykis žlugusios Somalio valstybės istorijoje. EESRK išipareigoja ateityje bendradarbiauti vykdant ES veiksmus, skirtus padėti stiprinti šios šalies pilietinę visuomenę remiantis panašiais veiksmais kitose Afrikos šalyse.

1.13 EESRK prašo imtis koordinuotų veiksmų, kad dalis vystomosios pagalbos ar kitų išteklių būtų skiriama jaunimui skirtoms žvejo profesijos mokymo programoms, tvaraus žemės ūkio ir verslumo skatinimui. Jei Somalio jaunimas turėtų deramas gyvenimo sąlygas, piratavimas jiems būtų mažiau patrauklus.

## 2. Daugialypė piratavimo problema

### 2.1 Piratavimo problemos sudėtingumas

2.1.1 Jau penkerius metus Adeno įlankoje, Somalio baseine, Arabų jūroje ir Indijos vandenyne piratų išpuolių prieš prekybinius laivus skaičius didėja, tačiau statistiniai duomenys gali sudaryti klaidingą nuomonę, jog piratavimo problema jau pažabota. Dėl tokios prielaidos būtų klaidingai nekreipiamas dėmesys į analogiškų piratavimo atvejų dažnėjimą Vakarų Afrikoje. Piratavimas, deja, yra pasaulinė problema, su kuria susiduriama Indonezijoje, Malakos ir Singapūro sąsiauriuose, Pietų Kinijos jūroje ir Pietų Amerikoje. 2012 m. rugsėjo 24 d. duomenimis, Somalyje registruota 50 incidentų, Gvinėjos įlankoje – 34 incidentai, Indonezijoje – 51 incidentas.

2.1.2 Užgrobtų laivų (vadinamųjų „bazinių laivų“, angl. *motherships*) naudojimas padidino piratų išpuolių sėkmingumą. Kadangi piratai nuolat keičia savo taktiką ir metodus, padedančius geriau identifikuoti taikinius ir pasirinkti įsibrovimo į laivus priemones, jų išpuoliai tapo agresyvesni, modernesni ir žiauresni, dėl kurių kartais pasitaiko jūreivių žūčių.

2.1.3 Piratavimas pirmiausia yra jūrinė problema, kuri perauga į humanitarinę, prekybos ir pasaulinės ekonomikos problemą, dėl kurios kenčia vartotojai visame pasaulyje. Jei pasaulio bendruomenė nesiims efektyviai spręsti piratavimo problemos arba jei jūrininkų sąjungos atsisakytų plaukti į pavojingus rajonus, nutrūktų prekių ir energijos tiekimo grandinė ir piratavimo kaina dar padidėtų. Kasmet per šiuos rajonus plaukia 18 000 laivų. Piratavimas Adeno įlankoje/Afrikos Kyšulyje kelia strateginį pavojų ES, kadangi šiuos rajonus kerta pagrindinis Europos–Azijos jūrų koridorius. Laivybos kompanijos, siekdamos išvengti Sueco kanalo, vis dažniau naudojami Gerosios Vilties Kyšulio jūrų maršrutu. Piratavimas tapo labai pelningu nusikalstamu verslu ir patrauklia šio regiono jaunimui karjera. Jo kaina neproporcinga piratų skaičiui (Somalyje jų yra apie 1 500). Piratavimas trukdo pristatyti ES pagalbą maistu, kai jos itin reikia sausros aukoms Afrikoje. Indijos vandenyne dislokuotos jūrų pajėgos prilygsta „20 policijos automobilių, patruluojančių visoje Europos teritorijoje.“

2.1.4 Piratavimo ir tarptautinės teisės bei tvarkos pažeidimų nebaudžiamumas (1982 m. UNCLOS konvencija) yra netoleruotini, ir ES turi parodyti stiprią politinę valią šią praktiką nutraukti. JT kontaktinė grupė piratavimo jūroje prie Somalio krantų klausimais paskatino parengti visuotinę strategiją, įskaitant prevencines ir atgrasomąsias priemones, geresnio jūrų bendradarbiavimo vykdant operacijas gaires, numatyti piratų baudžiamąjį persekiojimą ir jų finansinių išteklių susekimą.

2.1.5 ES, kuri kontroliuoja 40 proc. pasaulio laivybos, negali sau leisti nesuvaldomo piratavimo masto didėjimo. Kaip pareiškė už transportą atsakingas Komisijos narys Siim Kallas, „piratavimas kelia realią grėsmę ES transporto politikai. Be to, tai kelia pavojų ES užsienio prekybai, energijos tiekimui ir saugumui, jūrininkų gerovei ir humanitarinės pagalbos teikimui“.

## 2.2 Žmogiškoji piratavimo kaina

2.2.1 2011 m. piratai nužudė 7 jūrininkus ir daugiau kaip 39 sužeidė. Per 2012 m. (rugsėjo 24 d. duomenimis) įvykdyti 225 išpuoliai ir užgrobti 24 laivai, 6 jūrininkai nužudyti, 448 paimti įkaitais. 2012 m. birželio 30 d. Somalio piratai užgrobė 11 laivų ir paėmė įkaitais 218 jūrininkų. Nuo 2007 m. per piratų išpuolius prie Somalio krantų nužudyti daugiau kaip 43 jūrininkai, 2 653 jūrininkai paimti įkaitais.

2.2.2 Tarptautinės laivų savininkų ir jūrininkų asociacijos (pavyzdžiui, Tarptautiniai laivybos rūmai [ICS], Europos bendrijos laivų savininkų asociacija [ECSA], Europos transporto darbuotojų federacija [ETF], Azijos laivų savininkų forumas [ASF], SOS „gelbėkite mūsų jūrininkus“ grupė, vienijanti 31 tarptautinę jūrų pramonės organizaciją), suvienijo pastangas, siekdamos didinti informuotumą apie piratavimo žmogiškąją ir ekonominę kainą per žiniasklaidą arba tiesiogiai kreipdamosi į aukščiausio lygio politikus ir pramonės atstovus. Azijos jūrininkų forumas (ASF) (2012 m. gegužės 24 d.) atskleidė, kad per pastaruosius 7 metus dėl piratų veiksmų žuvo 62 jūrininkai, 4 000 buvo laikomi įkaitais maždaug dviejuose šimtuose Somalio piratų užgrobtų laivų. Pirmą kartą per pastaruosius penkerius metus (2007-2012 m.) sumažėjo piratų išpuolių Indijos vandenyne skaičius, tačiau nužudytų jūrininkų skaičius per paskutinius dvejus metus išaugo tris kartus (Sultonas Ahmed bin Sulayem, DP World bendrovės valdybos pirmininkas, 2012 m. birželio 30 d.). Taigi, nusiraminti negalime.

2.2.3 Pažabojant piratavimą pirmiausia reikia užkirsti kelią nusikaltimams, o ne išpirkoms, kurios užtikrina šio nusikaltimo

aukoms laisvę. Jūrininkų mirtys neturėtų būti laikomos „atsitiktinėmis karo su piratavimu aukomis“ (Nautilus International).

## 2.3 Ekonominė piratavimo kaina

2.3.1 Verti dėmesio šie du pranešimai apie piratavimo ekonomiką:

2.3.2 pranešime „Ekonominė piratavimo jūroje kaina“ (2010 m. gruodis) analizuojamos tiesioginės sąnaudos: išpirkos, draudimo išmokos, maršruto keitimas aplink Gerosios Vilties Kyšulį, atgrasomosios saugumo priemonės, ginkluota apsauga, trijų karinių misijų dislokavimas, teismo procesai, kovos su piratavimu organizacijų finansavimas, humanitarinės pagalbos kaina. Preliminariais duomenimis kasmet tai kainuoja 7-12 milijardų JAV dolerių. Be to, fondas „One Earth Foundation“ paskaičiavo, kad per 2009–2010 m. buvo išmokėta išpirkų už 830 mln. JAV dolerių, o atgrasomosioms priemonėms ir privačiai ginkluotai apsaugai kasmet išleidžiama nuo 360 mln. iki 2,5 mlrd. JAV dolerių.

2.3.3 pranešime „Piratavimo ekonomika“ (2011 m. gegužė) nagrinėjama piratavimo „vertės grandinė“, apimanti piratus, finansuotojus, finansininkus, ginklų tiekėjus. Jame parodyta, kad remiantis BVP, tenkančiu vienam gyventojui Somalyje, piratavimas yra kur kas labiau apsimokantis pasirinkimas (piratų pajamos gali 67-157 kartus viršyti vidutinės somaliečio pajamas). Pabrėžiama būtinybė susekti neoficialią Hawala pinigų pervedimo sistemą ir nurodoma, kad metinė piratavimo kaina siekia nuo 4,9 iki 8,3 mlrd. JAV dolerių.

## 3. ES veiksmai

### 3.1 Europos institucijos

3.1.1 Europos Sąjunga ir Tarptautinė jūrų organizacija savo Bendroje Deklaracijoje dėl partnerystės kovojant su piratavimu ir ginkluotu plėšimu jūroje vakarinėje Indijos vandenyno dalyje (2012 m. gegužės 15 d., Londonas) pakartojo savo pasiryžimą didinti kovos su piratavimu ir ginkluotu plėšimu jūroje pajėgumus ir gerinti jūrų valdymą vakarinėje Indijos vandenyno dalyje. „Džibučio elgesio kodeksas“ tapo pagrindine priemone, sudarančia galimybę 18 Rytų Afrikos šalių bendrai spręsti problemą. Be to, ES trejus metus teikė finansinę paramą Pranešimų apie piratavimą centrai prie Tarptautinio jūrininkystės biuro (IMB), kurio veikla skirta sustabdyti piratavimą ir ginkluotus išpuolius prieš laivus.

3.1.2 Tarptautinė kontaktinė darbo grupė piratavimo klausimais tiria būdus, kaip pažaboti pasipelnytojus, kadangi 300-500 milijonų eurų išpirkos atitenka Somalio tinklo vadeivoms, kurie šiuos pinigų laiko, galimas dalykas, net ir ES bankuose. EESRK primygtinai reikalauja atsekti ir konfiskuoti tokias išpirkas, kad piratavimas nustotų būti patraukliu verslu.

3.1.3 Priėmus Somalio pusiasaliui skirtą strateginę programą, specialiojo atstovo paskyrimas ES veiksams koordinuoti regione yra žingsnis teisinga linkme.

3.1.4 EESRK palankiai vertina Europos Parlamento rezoliuciją dėl piratavimo jūroje (2012 m. gegužės 10 d.), kurios tikslas – geriau koordinuoti ES institucijų veiksmus, kad būtų dedama daugiau pastangų stiprinti kovą su piratavimu ir atkurti Somalį kaip nepriklausomą valstybę.

3.1.5 Nuo 2008 m. priimtose nuomonėse EESRK reiškė susirūpinimą dėl prekybinių laivų užpuolimų plitimo ir gausėjančių ginkluotų plėšimų ir piratavimo jūroje atvejų, visų pirma pietryčių Azijoje ir Afrikoje<sup>(1)</sup>. Komitetas ragino Komisiją skatinti nustatyti atitinkamą jurisdikciją ir priimti reikiamus teisės aktus, kad būtų galima kovoti su šiuo metu nebaudžiamais piratais, ir kategoriškai pasisakė prieš jūrininkų apginklavimą. EESRK paragino Komisiją ir valstybes nares išnagrinėti jūrininkų rengimo klausimą kovos su piratavimu srityje.

3.1.6 2010 m. kovo 11 d. savo surengtoje konferencijoje „Su jūrininkyste susijusių profesijų patrauklumas“ EESRK nurodė piratavimą kaip vieną iš jūrininko profesijos nepatrauklumo priežasčių. Kita priežastis – kampanijų, skirtų jūrininko profesijos patrauklumui didinti, nepripažinimas.

## 3.2 Europos socialiniai partneriai (Europos bendrijos laivų savininkų asociacijos (ESCA) ir Europos transporto darbuotojų federacijos)

3.2.1 Europos bendrijos laivų savininkų asociacijos (ESCA) ir Europos transporto darbuotojų federacijos savo bendroje deklaracijoje (2012 m. liepos 31 d.) reiškia susirūpinimą nesibaigiančiais išpuoliais nepaisant sėkmingų tarptautinių ir Europos

pastangų. Piratavimo likvidavimas, jų manymu, turėtų būti prioritetas Sektorinio socialinio dialogo komiteto, atsakingo už jūrų transportą (SSDC), darbotvarkės klausimas.

## 4. Geriau koordinuojamos ES kovos su piratavimu priemonės

4.1 Piratavimo problema, kuri yra sudėtinga ir daugialypė, gali būti išspręsta tik holistinėmis, suderintomis priemonėmis krante ir jūroje. ES turi išskirtinę galimybę taikyti holistines priemones: ji aukštai vertinama regione diplomatinės, prekybos, transporto, kariniu ir humanitariniu požiūriais.

4.2 Jūrininkai ir toliau moka didelę kainą. Visos pastangos turėtų padėti išvengti pavojaus jūrininkų fiziniams, protiniams ir psichologiniams neliečiamumui. Tarptautiniai laivybos rūmai (ICS) sudarė gerosios praktikos rekomendacijas laivybos bendrovėms, siekiant padėti teikti paramą nukentėjusiems jūrininkams ir jų šeimoms.

4.3 Kadangi pagrindinės piratavimo priežastys reikalauja ilgalaikių sprendimų krante, pajėgumų stiprinimas Somalyje yra gyvybiškai svarbus nebaudžiamumui panaikinti ir teisei valstybei atkurti. ES vėliavos valstybės turi prisiimti daugiau atsakomybės, kad būtų užtikrintas geresnis karinių jūrų pajėgų koordinavimas ir piratų baudžiamasis persekiojimas.

4.4 Kadangi 2007 m. piratavimas vėl atgijo, dabar būtina pademonstruoti politinę valią ir pasiekti, kad ši problema taptų pirmaeiliumi ES politinės darbotvarkės klausimu ir būtų padidinti karinių jūrų pajėgų ir laivų ištekliai. Europos išorės veiksmų tarnyba (EEAS) ir Europos Komisija turėtų bendradarbiauti su Europos Vadovų Taryba siekiant nustatyti, kuriems sektoriams suteikti kovos su piratavimu ir gebėjimų stiprinimo Somalyje įgaliojimus. Pasaulio Bankas ir Interpolas gali padėti sekti išpirkų judėjimą.

4.5 Reikia atnaujinti ES valstybių narių kovai su piratavimu skirtus teisės aktus:

<sup>(1)</sup> EESRK nuomonė „Integruota jūrų politika Europos Sąjungai“, OL C 211, 2008 8 19, p. 31.

EESRK nuomonė „Europos Sąjungos jūrų transporto politikos strateginiai tikslai ir rekomendacijos iki 2018 m.“, OL C 255, 2010 9 22, p. 103.

EESRK nuomonė „Jūrų priežiūros integravimas. ES jūrų sričiai skirta bendra dalijimosi informacija aplinka“, OL C 44, 2011 2 11, p. 173. EESRK nuomonė „Europos Sąjungos ir Afrikos partnerystės tikslas – susieti Afriką ir Europą sustiprinant bendradarbiavimą transporto srityje“, OL C 18, 2011 1 19, p. 69.

EESRK nuomonė „Minimalus jūrininkų rengimas“, OL C 43, 2012 2 15, p. 69.

EESRK nuomonė „Konvencijos dėl darbo jūrų laivyboje. Vėliavos ir uosto valstybės įsipareigojimai“ (OL C 299, 2012 10 4, p. 153).

— kadangi kai kuriose šalyse piratavimas nelaikomas baudžiamuoju nusikaltimu, turėtų būti sukurtas aiškesnis teisinis pagrindas, skirtas jurisdikcijoms, atsakingoms už piratų baudžiamąjį persekiojimą;

— kalbant apie pasiūlymus uždrausti išpirkas, šis draudimas gali turėti nepageidaujamą poveikį ir kelti dar didesnę grėsmę jūrininkų gyvybei. Atsižvelgus į visa tai, Europos Sąjungoje turėtų būti leidžiama mokėti išpirkas;

- valstybėse narėse turėtų būti leidžiama pasinaudoti tinkamai akredituota privačia ginkluota apsauga tuo atveju, jeigu jose yra numatyta griežta teisinė sistema, kurioje be kita ko nustatyta, kad už šios apsaugos mokymą atsako valstybė narė, kurioje yra įsteigta ši apsauga ir reglamentuojama laivo kapitono atsakomybė, ypač tuo atveju, kai paleidžiama ugnis;
- kartu su regiono pakrančių valstybėmis ES turėtų išnagrinėti problemas, kurias kelia ginkluotą apsaugą turinčių laivų tranzitas.

2013 m. sausio 16 d., Briuselis

*Europos ekonomikos ir socialinių reikalų komiteto  
pirmininkas*  
Staffan NILSSON

---