

Eiropas Ekonomikas un sociālo lietu komitejas atzinums par tematu "Jūras pirātisms: ES reaģēšanas pasākumu pastiprināšana" (pašiniciatīvas atzinums)

(2013/C 76/03)

Ziņotāja: **Dr. BREDIMA kdze**

Eiropas Ekonomikas un sociālo lietu komiteja saskaņā ar Reglamenta 29. panta 2. punktu 2012. gada 12. jūlijā nolēma sagatavot pašiniciatīvas atzinumu par tematu

"Jūras pirātisms: ES reaģēšanas pasākumu pastiprināšana"

(pašiniciatīvas atzinums).

Par Komitejas dokumenta sagatavošanu atbildīgā Transporta, enerģētikas, infrastruktūras un informācijas sabiedrības specializētā nodaļa savu atzinumu pieņēma 2012. gada 26. novembrī.

Eiropas Ekonomikas un sociālo lietu komiteja 486. plenārajā sesijā, kas notika 2013. gada 16. un 17. janvārī (16. janvāra sēdē), ar 147 balsīm par, 1 balsi pret un 8 atturoties, pieņēma šo atzinumu.

1. Secinājumi

1.1. Eiropas pilsoniskā sabiedrība vēl nav pilnībā apzinājusies jūras pirātisma radītās situācijas nopietnību. EESK vēlas palielināt pilsoniskās sabiedrības izpratni un rosināt Eiropas sabiedrisko domu, lai mobilizētu dalībvalstis un ES iestādes konkrētai rīcībai, kas vērsta uz pirātisma apkarošanu. Pasaules jūrnieceības diena 2011. gadā bija veltīta cīņai pret pirātismu. Pirātisma daudzšķautņainās būtības dēļ būs vajadzīga holistiska, nevis *ad hoc* epizodiska rīcība. Pirātisms nav attālināta parādība, kas izpaužas kaut kur Indijas okeānā, skarot vienīgi kuģus, kuriem uzbrūks, un to jūrniekus. Tas dažādos aspektos ietekmē Eiropas patērētājus un nodokļu maksātājus un nav "simptoms, ar ko var sadzīvot".

EESK atbalsta ES iestāžu un dalībvalstu reālu politisko gribu izstrādāt ilgtermiņa risinājumu pirātisma jautājumā.

1.2. Eiropas Savienībai ir unikāls instrumentu klāsts — sākot no palīdzības tirdzniecības un attīstības jomā līdz militārajai klātbūtnei, valsts veidošanai un atjaunošanai.

1.3. EESK atzinīgi vērtē ANO Drošības padomes un ES lēmumus pagarināt *EU/NAVFOR-ATALANTA* operāciju līdz 2014. gada decembrim un paplašināt operāciju zonu uz austrumiem un dienvidiem Indijas okeānā un Somālijas piekrastē. Komiteja uzskata, ka *EU NAVFOR* būtu jāpiešķir lielākas pilnvaras ar pastiprinātiem spēka lietošanas noteikumiem. EESK aicina ievērot stingras saistības attiecībā uz to kuģu skaitu, ko dalībvalstis nosūta minētās operācijas veikšanai.

1.4. Ļoti svarīga ir Reģionālā sadarbības līguma par cīņu pret pirātismu un bruņotu laupīšanu pret kuģiem Āzijā (*ReCAAP*)

nesenā sasaiste ar Džibuti rīcības kodeksu un ES noslēgtie divpusējie nolīgumi ar Keniju, Seišelu Republiku, Maurīcijas Republiku un citām valstīm par pirātu kriminālvajāšanu.

1.5. EESK atbalsta Eiropas Ārējās darbības dienesta (EĀDD) izveidoto misiju saistībā ar reģiona jūras spēku izveidi. *EUCAP NESTOR* palīdzēs Āfrikas raga valstīm sagatavot ģenerālplānu pirātisma apkarošanai, izstrādāt attiecīgos tiesību aktus un atbalstīt krasta apsardzes jaudu.

1.6. EESK aicina ES dalībvalstis, kandidātvalstis un valstis, kam ir noslēgti asociācijas nolīgumi ar ES, veikt tiesvedību pret pirātismu un pirātu kriminālvajāšanu atklātās jūrās saskaņā ar 1982. gada ANO Jūras tiesību konvencijas 105. pantu.

1.7. EESK mudina kuģniecības nozares pārstāvjus attiecībā uz paš aizsardzības pasākumiem uz kuģiem piemērot pārskatīto nozares pārvaldības paraugpraksi (*Best Management Practices, BMP 4*). EESK aicina dalībvalstis, kuras paredz atļaut izmantot kvalificētu privātu, bruņotu apsardzi, pildīt Starptautiskās Jūrnieceības organizācijas (*IMO*) attiecīgās direktīvas un izstrādāt stingru tiesisko sistēmu, kurā cita starpā noteikti kuģa kapteiņa atbildības nosacījumi, jo īpaši, gadījumos, kad tiek atklāta uguns. Privātas bruņotas apsardzes izmantošana nav pastāvīgs risinājums, tai nav jāklūst par normu, un tā vienīgi papildina *BMP*. Dalībvalstīm iesaka organizēt konvojus, ko pavada militāras struktūras, kā arī nodrošināt sauszemes militārās vienības (*Vessel Protection Detachments – VPDs*), kas darbojas ANO aizbildnībā un kam atļauts uzkāpt uz kuģiem, kuri šķērso augsta riska zonas.

1.8. EESK iebilst pret izpirkuma maksājumu ierobežošanu, kam būtu negatīva ietekme un kas radītu vēl lielāku apdraudējumu ķīlniekiem. Pagaidām izpirkuma maksa joprojām ir instruments, ar ko garantēt drošu atgriešanos jūrniekiem, kuri tiek izmantoti kā dzīvais vairogs. EESK nosoda pirātu praksi — nogalināt vai spīdzināt jūrniekus, lai piespiestu maksāt izpirkumu.

1.9. EESK uzskata, ka būtiskākais veids, kā risināt pirātisma problēmu, ir izsekot un apturēt iesaistītās finanšu plūsmas. Komiteja atzinīgi vērtē finansētāju identificēšanu un datu bāzu koordinēšanu, lai labāk spētu izprast pirātu “biznesa modeli”. ES būtu jāizveido pirātisma naudas atmazgāšanā iesaistīto finanšu iestāžu “melns saraksts”. Šajā sakarā atzinīgi vērtējams ir *Europol* un *Eurojust* veiktais darbs.

1.10. EESK aicina ES iestādes pievērsties bruņotas laupīšanas uz jūras (*armed robbery at sea, ARAS*) eskalācijai un naftas zādzībām Rietumāfrikā un Gvinejas līcī. Tā kā *ARAS modus operandi* ļoti atšķiras no tā, kā rīkojas Somālijas pirāti, minētajam reģionam vajadzētu paredzēt īpašus atbalsta pasākumus. Pirātisma skartajās zonās Indijas okeānā ik dienu tiek pārvadāti trīs miljoni barelu naftas un 50 % no visas pasaules konteineru tirdzniecības plūsmas.

1.11. EESK uzsver, ka steidzami jāatbrīvo 218 jūrnieki, kas pašreiz tiek turēti gūstā kā ķīlnieki, un mudina veikt jūrnieku profesionālo paš aizsardzības apmācību pretpirātisma jomā un izveidot veselības aprūpes klīnikas tiem jūrniekiem, kuri turēti gūstā kā ķīlnieki. Trīs starptautiskas konvencijas (2010. gada Konvencija par jūrnieku sagatavošanas, sertificēšanas un sardzes pildīšanas standartiem, 2004. gada Starptautiskais kuģu un ostas iekārtu aizsardzības kodekss) un 2006. gada Konvencija par darbu jūrniecībā) nodrošina tiesisko pamatu attiecīgai apmācībai un sagatavošanai pirms uzņemšanas uz kuģa un atrodoties uz kuģa, repatriācijai, kompensācijām, ģimenes saziņas nodrošināšanai un jūrnieku aprūpei pēc atbrīvošanas. EESK rosina ES stiprināt minētās konvencijas un izstrādāt jaunas visaptverošas pamatnostādnes to jūrnieku un viņu ģimeņu labklājībai, kuri ir kļuvuši vai var kļūt par pirātisma upuriem. ES vajadzētu uzņemties vadošo lomu šo starptautisko konvenciju grozīšanā, ņemot vērā ar ķīlnieku statusā turētajiem jūrniekiem saistītos pasākumus.

1.12. Vēlēšanas 2012. gada 20. augustā bija izšķirošs notikums disfunkcionālās valsts Somālijas vēsturē. EESK aņemas piedalīties turpmākajos ES pasākumos, lai palīdzētu nostiprināt Somālijas pilsonisko sabiedrību līdzīgi, kā tas darīts attiecībā uz pārējām Āfrikas valstīm.

1.13. Nolūkā veicināt ilgtspējīgu lauksaimniecību un uzņēmējdarbību EESK aicina ES uzsākt koordinētu darbību, lai novirzītu daļu no attīstības palīdzības vai citiem resursiem uz programmām, ar kurām apmācīt jauniešus zvejnieka profesijā. Pienācīgi dzīves apstākļi Somālijas jauniešiem varētu mazināt pirātu karjeras pievilcību.

2. Pirātisma problēmas daudzšķautnainais raksturs

2.1. Pirātisma komplikācija

2.1.1. Piecus gadus pēc pirātu uzbrukumu eskalācijas uz tirdzniecības kuģiem Adenas jūras līcī, Somālijas ūdeņos, Arābu jūrā un Indijas okeānā statistikas dati var būt maldinoši attiecībā uz to, ka pirātisma problēma ir samazināta. Šāds pieņēmums kļūdaini ignorētu pirātisma eskalāciju un līdzīgu ietekmi Rietumāfrikā. Pirātisma problēma diemžēl ir visas pasaules problēma, kuras izpausmes redzamas arī Indonēzijā, Malakas/Singapūras jūras šaurumos, Dienvidķīnas jūrās un Dienvidamerikā. Jaunākie dati (uz 2012. gada 24. septembri) liecina, ka Somālijā bijuši 50 starpgadījumi, Gvinejas līcī — 34 un Indonēzijā — 51.

2.1.2. Bāzes kuģu izmantošana ir ļāvusi pirātiem darboties vēl sekmīgāk. Pastāvīgi mainīgā taktika un aprīkojums, kas atvieglo mērķu identificēšanu, un instrumenti, kuri dod iespēju ielauzties uz kuģiem ierīkotajās “citadelēs”, ir padarījuši pirātu uzbrukumus agresīvākus, viltīgākus un nežēlīgākus, un to rezultātā jūrnieki dažkārt arī iet bojā.

2.1.3. Pirātisms sākotnēji ir jūrniecības problēma, kas pārvēršas sabiedriskā, tirdzniecības un globālā ekonomikas problēmā, ietekmējot visas pasaules patērētājus. Tā radītais kaitējums varētu vēl palielināties preču un enerģijas piegādes ķēdes pārrāvuma gadījumā, ja pasaules sabiedrība konstruktīvi nevērsīsies pret pirātu darbību vai jūrnieku apvienības atteiksies kuģot pirātisma skartajās zonās. Minētās zonas katru gadu šķērso 18 000 kuģu. Pirātisms Adenas līcī/Āfrikas raga reģionā ir stratēģisks drauds Eiropas Savienībai, jo tas iespaido satiksmi galvenajā Eiropas-Āzijas koridorā. Kuģniecības uzņēmumi arvien vairāk izmanto Labās Cerības raga jūras ceļu, lai izvairītos no Suecas kanāla. Pirātisms ir kļuvis par ļoti ienesīgu noziedzīgu darbību un par pievilcīgu karjeru jauniešiem. Tā radītais kaitējums ir nesamērīgs ar iesaistīto pirātu skaitu (Somālijā aptuveni 1 500). Pirātisms kavē ES sniegtās pārtikas palīdzības piegādi, kad tā visvairāk vajadzīga Āfrikas sausuma upuriem. Jūras spēku klātbūtne Indijas okeānā ir kā “patrulēšana Eiropas teritorijā ar 20 policijas automašīnām”.

2.1.4. Pirātisma izpausmju nesodāmība un starptautisko tiesību un kārtības (1982. gada ANO Jūras tiesību konvencijas) neievērošana nav pieļaujama, un ES jāizrāda stingra politiskā griba izskaust pirātismu. ANO Somālijas piekrastes pirātisma jautājumu kontaktgrupa veicināja globālas stratēģijas izstrādi, tai skaitā preventīvos un pārliecināšanas pasākumus, operatīvās vadlīnijas labākai sadarbībai ar jūras spēkiem, pirātu kriminālvaļāšanai un viņu finanšu resursu izsekošanai.

2.1.5. ES, kas kontrolē 40 % pasaules kuģniecības, nevar atļauties nekontrolējamu pirātisma eskalāciju. Transporta komisārs Kallas kgs ir norādījis: "Pirātisms jūrā ir reāls drauds ES transporta politikai". Bez tam ir apdraudēta arī ES ārējā tirdzniecība, ergoapgāde un energodrošība, jūrnieku labklājība un humānās palīdzības piegāde.

2.2. Pirātisma radītais kaitējums cilvēkiem

2.2.1. Pirāti 2011. gadā ir nogalinājuši vairāk nekā septiņus jūrniekus un 39 — ievainojuši. 2012. gadā (pēc 24. septembra datiem) 225 uzbrukumos un 24 nolaupīšanās seši jūrnieki ir nogalināti, bet 448 — saņemti gūstā. Pirāti 2012. gada 30. jūnijā Somālijā sagrāba 11 kuģus ar 218 jūrniekiem, kuri šobrīd ir pirātu ķīlnieki. Pirātu uzbrukumos Somālijas piekrastē kopš 2007. gada ir nogalināti vairāk nekā 43 jūrnieki, un 2 693 jūrnieki ir bijuši pirātu ķīlnieki.

2.2.2. Starptautiskās kuģu īpašnieku un jūrnieku asociācijas (piem., Starptautiskā kuģniecības palāta (*International Chamber of Shipping, ICS*), Eiropas Kopienas Kuģu īpašnieku asociācija (*EKKĪA*), Eiropas Transporta darbinieku federācija (*European Transport Workers Federation, ETF*), Āzijas Kuģu īpašnieku forums (*Asian Shipowners Forum, ASF*) un grupa SOS "Save Our Seafarers" ["Glābiet mūsu jūrniekus" – tulk. piez.], kurā ir 31 starptautiskās jūrniecības nozares organizācija) apvienojās, lai, izmantojot plašsaziņas līdzekļus un vērsties pie politiķiem un nozares augstākajām amatpersonām, palielinātu informētību par pirātisma radītajiem zaudējumiem sabiedrībai un ekonomikai. ASF 2012. gada 24. maijā informēja, ka pēdējos septiņos gados pirātu uzbrukumu rezultātā ir gājuši bojā 62 jūrnieki un 4 000 jūrnieku ir turēti kā ķīlnieki uz somāliešu nolaupītajiem aptuveni 200 kuģiem. Lai gan pirātu uzbrukumu skaits Indijas okeānā pirmo reizi piecos gados (2007.-2012.g.) ir samazinājies, nogalināto jūrnieku skaits pēdējos divos gados ir palielinājies trīskārt (*Sultan AHMED BIN SULAYEM/DP World Chairman 30.6.2012*). Tādējādi nav pamata pašpmierinātībai.

2.2.3. Pirātisma ierobežošana pirmām kārtām nozīmē nepieļaut noziegumu, nevis nepieļaut maksājumus, kas nodrošina

brīvību minētā nozieguma upuriem. Jūrnieku nāves gadījumus nedrīkst uzskatīt par "netiešiem zaudējumiem" karā pret pirātismu (*Nautilus International*).

2.3. Pirātisma radītais kaitējums ekonomikai

2.3.1. Jāatzīmē divi ziņojumi par pirātisma ietekmi uz ekonomiku.

2.3.2. Ziņojumā "Jūras pirātisma radītais kaitējums ekonomikai" (2010. gada decembris) analizētas tiešās izmaksas: izpirkuma maksas, apdrošināšanas prēmijas, maršruta maiņa, apbraucot Labās Cerības ragu, iebiedējoši drošības pasākumi, bruņota apsardze, jūras spēku trīs misiju izvietošana, kriminālvaļāšanas, pretpirātisma organizāciju finansēšana, humanitāri zaudējumi. Kopējās gada izmaksas novērtētas 7 līdz 12 miljardu ASV dolāru apmērā. Turklāt organizācija "One Earth Foundation" aplēsusi, ka izpirkuma maksas apmērs 2009.–2010. gadā bijis 830 miljoni ASV dolāru, bet iebiedēšanas/apsardzes bruņojums un aprīkojums gadā izmaksā no 360 miljoniem līdz 2,5 miljardiem dolāru.

2.3.3. Ziņojumā "Pirātisma ekonomika" (2011. gada maijs) analizēta "vērtību ķēde", kas saista pirātus, finansētājus, grāmatvežus, ieroču piegādātājus. Ziņojumā norādīts, ka pirātisms var būt daudz ienesīgāka izvēle salīdzinājumā ar IKP uz vienu cilvēku Somālijā (pirāta ienākumi var būt 67-157 reizes lielāki nekā somāliešu vidējie ienākumi). Ziņojumā galvenā uzmanība pievērsta nepieciešamībai līdzsekot "Hawala" neoficiālajai naudas pārskaitījumu sistēmai, un gada izmaksas ir lēstas 4,9 līdz 8,3 miljardu ASV dolāru apmērā.

3. ES rīcība

3.1. Eiropas iestādes

3.1.1. Kopīgajā deklarācijā par partnerību jūras pirātisma un bruņotas laupīšanas apkarošanā Indijas okeāna rietumdaļā (2012. gada 15. maijā Londonā) Eiropas Savienība un Starptautiskā Jūrniecības organizācija (*IMO*) atkārtoti puda stingru apņemšanos palielināt rīcības spēju jūras pirātisma un bruņotu laupīšanu apkarošanā un uzlabot jūrniecības pārvaldību Indijas okeāna rietumdaļā. Džibuti rīcības kodekss ir kļuvis par galveno instrumentu, kas dod iespēju 18 valstīm Austrumāfrikā izstrādāt reģionālus reaģēšanas pasākumus uz minēto problēmu. Turklāt trīs gadus ES finansāli atbalstīja Starptautisko Jūrniecības biroju (*IMB*) saistībā ar darbu, ko veic Ziņošanas par pirātismu centrs (*Piracy Reporting Centre*), kas izveidots, lai novērstu pirātismu un bruņotu laupīšanu pret kuģiem.

3.1.2. Starptautiskā pirātisma apkarošanas kontaktgrupa pēta iespējas noteikt stingrus pasākumus pret naudas saņēmējiem, jo Somālijas grupējumu vadītāji saņem izpirkuma maksas 300-500 miljonu EUR apmērā un nogulda šo naudu bankās, iespējams, pat ES bankās. EESK aicina izsekot un konfiscēt šādas izpirkuma maksas, lai pirātisms vairs nebūtu pievilcīgs ienākumu gūšanas veids.

3.1.3. Pēc Stratēģiskās programmas Āfrikas ragam pieņemšanas Īpašā pārstāvja ES rīcības koordinēšanai iecelšana ir solis pareizajā virzienā.

3.1.4. EESK atzinīgi vērtē Eiropas Parlamenta 2012. gada 10. maija rezolūciju par jūras pirātismu, kuras mērķis ir labāk koordinēt ES iestāžu darbību, lai pastiprinātu pasākumus pirātisma apkarošanai un Somālijas kā suverēnas valsts atjaunošanai.

3.1.5. Daudzajos atzinumos kopš 2008. gada EESK ir izteikusi bažas par bruņotas laupīšanas un pirātisma izplatību Dienvidaustrumāzijā un Āfrikā⁽¹⁾. Komiteja aicināja Komisiju veicināt atbilstošu jurisdikciju izveidi, lai risinātu jautājumu par pirātu pašreizējo nesodāmību, un kategoriski iebilda pret jūrnieku apbruņošanu. EESK mudināja Komisiju kopā ar dalībvalstīm izskatīt jautājumu par jūrnieku apmācību pretpirātisma jomā.

3.1.6. Konferencē "Jūrniecības profesiju pievilcīgums" (2010. gada 7. martā) EESK norādīja, ka pirātisms ir viens no faktoriem, kas kavē cilvēkus izvēlēties jūrnieka profesiju un diskreditē arī kampaņas, kas domātas jūrnieku piesaistīšanai.

3.2. Eiropas sociālie partneri (EKKĪA/ETF)

3.2.1. Eiropas Kopienas Kuģu īpašnieku asociācija (EKKĪA) un Eiropas Transporta darbinieku federācija (ETF) 2012. gada 31. jūlijā pieņēma kopīgu deklarāciju, kurā pauda bažas par

(1) EESK atzinums par tematu "Integrēta Eiropas Savienības jūrniecības politika", OV C 211, 19.8.2008., 31. lpp.

EESK atzinums par tematu "Komisijas paziņojums Eiropas Parlamentam, Padomei, Eiropas Ekonomikas un sociālo lietu komitejai un Reģionu komitejai "Stratēģiskie mērķi un rekomendācijas ES jūras transporta politikai 2018. gada perspektīvā", OV C 255, 22.9.2010., 103. lpp.

EESK atzinums par tematu "Komisijas paziņojums Padomei, Eiropas Parlamentam, Eiropas Ekonomikas un sociālo lietu komitejai un Reģionu komitejai "Ceļā uz jūrniecības pārraudzības integrēšanu – vienota vide informācijas apmaiņai ES jūrniecības jomā", OV C 44, 11.2.2011., 173. lpp.

EESK atzinums par tematu "Komisijas paziņojums Eiropas Parlamentam un Padomei "Eiropas Savienības un Āfrikas partnerattiecības – savienot Āfriku un Eiropu: Ceļā uz intensīvāku sadarbību transporta jomā", OV C 18, 19.1.2011., 69. lpp.

EESK atzinums par tematu "Priekšlikums Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvai, ar ko groza Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvu 2008/106/EK par jūrnieku minimālo sagatavotības līmeni", OV C 43, 15.2.2012., 69. lpp.

EESK atzinums par tematu "Konvencija par darbu jūrniecībā/karoga valsts un ostas valsts atbildība" OV C 299, 4.10.2012., 153. lpp.

nepārtrauktajiem uzbrukumiem, neraugoties uz sekmīgi veiktajiem starptautiskajiem un ES pasākumiem. Nozaru sociālā dialoga komitejai jūras transporta jomā (*Sectoral Social Dialogue Committee for Maritime Transport, SSDC*) pirātisma izskaušana ir viens no galvenajiem darba kārtības punktiem.

4. Koordinētāki ES reaģēšanas pasākumi

4.1. Tā kā pirātisms ir kompleksa, daudzšķautņaina problēma, to iespējams atrisināt, nosakot holistisku, koordinētu pieeju krastā un uz jūras. Eiropas Savienībai ir unikālas iespējas nodrošināt šādu pieeju — minētajā reģionā tā ir respektēta ieinteresētā puse diplomātiskajā, tirdzniecības, transporta, militārajā un humanitārajā jomā.

4.2. Jūrniekiem joprojām tiek nodarīts ievērojams kaitējums. Jādara viss iespējamais, lai novērstu apdraudējumu viņu fiziskajai, garīgajai un psiholoģiskajai neaizskaramībai. Starptautiskā kuģniecības palāta (*ICS*) ir izstrādājusi labas prakses pamatnostādnes kuģošanas sabiedrībām, lai atbalstītu cietušos jūrniekus un viņu ģimenes.

4.3. Tā kā pirātisma pamatcēloņu likvidēšanai ir vajadzīgs ilgtermiņa risinājums krastā, spēju veidošana Somālijā ir nepieciešama, lai izbeigtu nesodāmību un atjaunotu tiesiskumu. ES karoga valstīm jāpieliek lielākas pūles, lai nodrošinātu jūras spēku labāku koordinēšanu un pirātu kriminālvajāšanu.

4.4. Kopš pirātisma atdzimšanas 2007. gadā šobrīd ir vajadzīga politiskā griba piešķirt minētajai problēmai prioritāti ES politikas programmā un palielināt militārajai aviācijai un karakuģiem paredzētos resursus. Eiropas Ārējās darbības dienestam (EĀDD) un Eiropas Komisijai būtu jāsadarbojas ar Eiropadomi, lai apzinātu kompetences jomas pirātisma apkarošanā un jūras spēku izveidē Somālijā. Pasaules Banka, Interpols un Eiropols var palīdzēt izsekot izpirkuma maksu plūsmas.

4.5. Jāaktualizē ES dalībvalstu tiesību akti pirātisma apkarošanas jomā.

— Tā kā dažās valstīs pirātisms vairs netiek kvalificēts kā noziedzīgs nodarījums, būtu jānosaka precīzāks juridiskais pamats attiecībā uz jurisdikcijām, kas ir atbildīgas par pirātu kriminālvajāšanu.

— Attiecībā uz priekšlikumiem pasludināt izpirkuma maksas ārpus likuma — šādam aizliegumam varētu būt nevēlamas sekas, un tas vēl vairāk apdraudētu cilvēku dzīvību. Tādēļ ES būtu jāatļauj maksāt izpirkuma maksas.

-
- Dalībvalstīs būtu jāatļauj nodarbināt pienācīgi akreditētu privātu bruņoto apsardzi ar nosacījumu, ka tiek ieviesta stingra tiesiska sistēma, kurā paredzēta arī šādas apsardzes apmācība attiecīgās dalībvalsts pārraudzībā un kurā cita starpā noteikti kuģa kapteiņa atbildības nosacījumi, īpaši gadījumos, kad tiek atklāta uguns.
 - ES vajadzētu kopīgi ar attiecīgajā reģionā esošajām piekrastes valstīm izpētīt problēmas, ko rada tādu kuģu tranzīts, uz kuriem atrodas bruņota apsardze.

Briselē, 2013. gada 16. janvārī

*Eiropas Ekonomikas un sociālo lietu komitejas
priekšsēdētājs*
Staffan NILSSON
