

Stanovisko Európskeho hospodárskeho a sociálneho výboru na tému „Námorné pirátstvo: posilnenie reakcie EÚ“ (stanovisko z vlastnej iniciatívy)

(2013/C 76/03)

Spravodajkyňa: **Dr. BREDIMA**

Európsky hospodársky a sociálny výbor sa 12. júla 2012 rozhodol v súlade s článkom 29 ods. 2 svojho rokovacieho poriadku vypracovať stanovisko z vlastnej iniciatívy na tému

„Námorné pirátstvo: posilnenie reakcie EÚ“

(stanovisko z vlastnej iniciatívy).

Odborná sekcia pre dopravu, energetiku, infraštruktúru a informačnú spoločnosť poverená vypracovaním návrhu stanoviska výboru v danej veci prijala svoje stanovisko 26. novembra 2012.

Európsky hospodársky a sociálny výbor na svojom 486. plenárnom zasadnutí 16. a 17. januára 2013 (schôdza zo 16. januára 2013) prijal 147 hlasmi za, pričom 1 člen hlasoval proti a 8 členovia sa hlasovania zdržali, nasledujúce stanovisko:

1. ZávERY

1.1 Európska občianska spoločnosť si plne neuvedomuje závažnosť problému námorného pirátstva. EHSV chce vzbudiť väčší záujem občianskej spoločnosti a európskej verejnosti s cieľom podnietiť členské štáty a inštitúcie EÚ ku konkrétnym opatreniam zameraným na odstránenie tohto problému. V roku 2011 bol boju proti pirátstvu venovaný Svetový námorný deň. Mnohstranný charakter pirátstva si vyžaduje holistický a nie ad hoc fragmentárny prístup. Pirátstvo nie je vzdialeným problémom, ktorý existuje niekde v Indickom oceáne a týka sa len napadnutých lodí a námorníkov na týchto lodiach. V mnohých aspektoch má dôsledky na európskych spotrebiteľov a daňových poplatníkov, pričom nie je len „symptomom, s ktorým možno žiť“.

EHSV požaduje, aby inštitúcie EÚ a členské štáty prejavili konkrétnu politickú vôľu s cieľom nájsť pre problematiku pirátstva trvalé riešenie.

1.2 EÚ disponuje jedinečným súborom nástrojov s riešeniami siahajúcimi od obchodu a rozvojovej pomoci až po vojenskú prítomnosť, budovanie štátu a rekonštrukciu.

1.3 EHSV víta rozhodnutie Bezpečnostnej rady OSN a EÚ o predĺžení operácie EU NAVFOR –ATALANTA do decembra 2014 a o rozšírení oblasti jej pôsobnosti na východnú a južnú časť Indického oceánu a somálske pobrežie. Domnieva sa, že EU NAVFOR by mala dostať silnejší mandát s rozhodnejšími pravidlami nasadenia. EHSV vyzýva na dodržanie pevných záväzkov týkajúcich sa počtu lodí, ktoré členské štáty poskytujú na túto operáciu.

1.4 Veľmi dôležité je nedávne prepojenie Regionálnej dohody o spolupráci v boji proti pirátstvu a ozbrojeným

lúpežiam na lodiach v Ázii (ReCAAP) s etickým kódexom z Džibuti a uzavretie bilaterálnych dohôd týkajúcich sa prenasledovania pirátov medzi EÚ a Keňou, Seychelami, Mauríciom a inými krajinami.

1.5 EHSV súhlasí s tým, aby Európska služba pre vonkajšiu činnosť (ESVČ) zriadila misiu na budovanie regionálnych námorných kapacít (EUCAP NESTOR), ktorá by pomáhala krajinám v regióne Afrického rohu pri vytváraní hlavného plánu boja proti pirátstvu, pri príprave súvisiacej legislatívy a podpore kapacity pobrežnej stráže.

1.6 EHSV žiada členské štáty EÚ a štáty, ktoré sú v prístupovom procese alebo majú s EÚ uzavreté dohody o pridružení, aby v súlade s článkom 105 Dohovoru Organizácie Spojených národov o morskom práve z 10. decembra 1982 posilnili právne kroky v oblasti boja proti pirátstvu a stíhania pirátov na otvorenom mori.

1.7 EHSV vyzýva odvetvie lodnej dopravy, aby uplatňovalo revidované odvetvové najlepšie postupy riadenia (BMP 4) týkajúce sa sebaobranných opatrení na palube lodí. EHSV vyzýva členské štáty, ktoré zvažujú umožniť nasadenie kvalifikovanej súkromnej ozbrojenej stráže na ochranu ohrozených lodí, aby postupovali v súlade s príslušnými usmerneniami Medzinárodnej námornej organizácie (IMO) a definovali presný právny rámec, ktorý okrem iného stanoví podmienky týkajúce sa zodpovednosti veliteľa lode, predovšetkým v prípade začatia strelby. Nasadenie súkromnej ozbrojenej stráže nie je samostatným riešením a nemalo by sa stať pravidlom - ide o doplnok k BMP. Vyzývame členské štáty, aby organizovali konvoje s vojenským sprievodom a zaistili pozemné vojenské jednotky (jednotky vyčlenené na ochranu plavidiel) pod záštitou OSN, ktoré by boli schopné nalodiť sa, keď loď prechádza cez vysokorizikové oblasti.

1.8 EHSV nesúhlasí s obmedzovaním platenia výkupného, pretože by to malo kontraproduktívne dôsledky a pre rukojemníkov by to znamenalo ešte väčšie riziko. Výkupné zostáva momentálne nástrojom na zaistenie bezpečného návratu námorníkov, ktorí sú využívaní ako ľudské štíty. EHSV odsudzuje pirátske praktiky vykonávania popráv alebo mučenia námorníkov ako formy vyvíjania nátlaku s cieľom získať výkupné.

1.9 EHSV sa domnieva, že kľúčom na vyriešenie problému pirátstva je vysledovanie príslušných finančných tokov a rázny zásah proti nim. Víta zameranie pozornosti na finančníkov a koordináciu databáz s cieľom lepšie pochopiť obchodný model pirátstva. V EÚ by sa mal zostaviť čierny zoznam finančných inštitúcií zapojených do prania peňazí pochádzajúcich z pirátskej činnosti. V tejto súvislosti sa oceňuje práca Europolu a Eurojustu.

1.10 EHSV vyzýva inštitúcie EÚ, aby sa zaoberali výrazným nárastom ozbrojených lúpeží na mori (ARAS) a krádeží ropy v západnej Afrike a Guinejskom zálive. Keďže sa modus operandi pre ARAS značne odlišuje od praktík somálskych pirátov, mali by sa podporovať opatrenia špecifické pre tento región. Z oblastí Indického oceánu postihnutých pirátstvom sa denne vyvážajú tri milióny barelov ropy a 50 % objemu svetovej kontajnerovej dopravy.

1.11 EHSV zdôrazňuje, že je potrebné okamžite oslobodiť 218 námorníkov, ktorí sú v súčasnosti držaní ako rukojemníci, a podporuje organizovanie protipirátskeho výcviku sebaobranu pre námorníkov a zriaďovanie zdravotných stredísk pre námorníkov, ktorí boli držaní ako rukojemníci. Tri medzinárodné dohovory (Dohovor Medzinárodnej námornej organizácie o normách výcviku, osvedčení a strážnej služby námorníkov z roku 2010, Medzinárodný kódex bezpečnosti lodí a prístavných zariadení z roku 2004 a Dohovor o práci na mori z roku 2006) poskytujú právny základ pre výcvik pred nalodením, výcvik a tréning na lodi, repatriáciu, odškodné, vytváranie rodinných vzťahov a starostlivosť o námorníkov po ich prepustení. EHSV vyzýva EÚ, aby podporila tieto dohovory a vypracovala nové, obsiahne pokyny pre starostlivosť o námorníkov, ktorí boli alebo by sa mohli stať obeťmi pirátstva, ako aj starostlivosť o ich rodiny. EÚ by mala zohrávať vedúcu úlohu pri dosiahnutí zmien a doplnení týchto medzinárodných dohovorov tak, aby sa zohľadnili opatrenia týkajúce sa námorníkov držaných ako rukojemníkov.

1.12 Voľby, ktoré sa konali v Somálsku 20. augusta 2012, boli kľúčovou udalosťou v dejinách tohto nefunkčného štátu. EHSV sa zaväzuje, že bude spolupracovať v rámci budúcej činnosti EÚ v oblasti poskytovania pomoci pri budovaní občianskej spoločnosti v tejto krajine podobnou formou ako v prípade ostatných afrických krajín.

1.13 EHSV požaduje koordinovanú činnosť EÚ, aby tak časť rozvojovej pomoci alebo iných zdrojov na výcvikové programy bola určená pre mladých rybárov a na podporu udržateľného poľnohospodárstva a podnikania. Dôstojné životné podmienky pre mladých Somáľčanov by mohli viesť k zníženiu atraktívnosti pirátstva.

2. Mnohostranný problém pirátstva

2.1 Zložitosť pirátstva

2.1.1 Po piatich rokoch stupňujúcich sa pirátskych útokov na obchodné lode v Adenskom zálive, Somálskej panve, Arabskom mori a Indickom oceáne môžu štatistické údaje zavádzajúco naznačovať, že sa tento problém dostal pod kontrolu. Takáto domnienka by klamlivo ignorovala efekt napodobňovania pirátstva a jeho eskaláciu v západnej Afrike. Pirátstvo je bohužiaľ celosvetovým problémom, ktorý sa vyskytuje tiež v Indonézii, Melackom a Singapurskom prielive, Juhočínskom mori a v Južnej Amerike. Podľa najnovších údajov (z 24. septembra 2012) bolo zaznamenaných 50 incidentov v Somálsku, 34 v Guinejskom zálive a 51 v Indonézii.

2.1.2 K zvýšeniu úspešnosti pirátskej činnosti prispelo používanie materských lodí. Prostredníctvom stále sa meniacej taktiky a vybavenia uľahčujúceho identifikáciu cieľov a nástrojov určených na vniknutie do lodných citadel sa piráti stávajú agresívnejší, dômyselnejší a násilnejší, čo v niektorých prípadoch vedie k stratám na životoch námorníkov.

2.1.3 Pirátstvo sa začalo ako námorný problém, postupne však z neho vznikol humanitárny, obchodný a globálny hospodársky problém s dôsledkami na spotrebiteľov na celom svete. Straty, ktoré z toho plynú, by sa mohli ešte znásobiť v prípade narušenia reťazca dodávok tovaru a energie v prípade, ak svetové spoločenstvo účinne nezakročí voči aktivitám pirátov alebo ak sa odborové zväzy námorníkov odmietnu plaviť v postihnutých oblastiach. Týmito oblasťami ročne prechádza 18 000 plavidiel. Pirátstvo v Adenskom zálive/v oblasti Afrického rohu je strategickou hrozbou pre EÚ, pretože má dôsledky na dopravu v hlavnom európsko-ázijskom koridore. Spoločnosti čoraz viac využívajú námornú trasu okolo Mysu Dobrej nádeje s cieľom vyhnúť sa Suezskému prieplavu. Pirátstvo sa stalo veľmi lukratívnou trestnou obchodnou činnosťou a príťažlivou kariérou pre mladíkov v tejto oblasti. Straty, ktoré z neho vyplývajú, sú neúmerne počtu zapojených pirátov (v Somálsku ich je približne 1 500). Pirátstvo komplikuje dodávky potravinovej pomoci z EÚ určenej pre obeť sucha v Afrike, kde ju najviac potrebujú. Prítomnosť vojenských lodí v Indickom oceáne sa prirovnáva k snahe hliadkovať v celej Európe pomocou 20 policajných vozidiel.

2.1.4 Beztriestnosť pirátskych činov a porušovanie medzinárodného práva a poriadku (dohovor UNCLOS z roku 1982) sú neprípustné. EÚ musí preto prejavíť silnú politickú vôľu na likvidáciu pirátstva. Kontaktná skupina OSN pre pirátstvo pri somálskom pobreží iniciovala vypracovanie globálnej stratégie vrátane preventívnych a odradzujúcich opatrení, operačných usmernení pre lepšiu spoluprácu námorných síl, trestného stíhania pirátov a vysledovania finančných zdrojov.

2.1.5 EÚ ovláda 40 % svetovej lodnej dopravy, a preto si nemôže dovoliť nekontrolované stupňovanie pirátskej činnosti. Ako v tejto súvislosti uviedol člen Európskej komisie zodpovedný za dopravu Kallas, „námorné pirátstvo je skutočnou hrozbou pre dopravnú politiku EÚ“. Okrem toho je ohrozený aj zahraničný obchod EÚ, dodávky energie a ich bezpečnosť, blahobyť námorníkov a poskytovanie humanitárnej pomoci.

2.2 Straty na ľudských životoch v dôsledku pirátstva

2.2.1 V roku 2011 piráti zabili minimálne sedem námorníkov a 39 zranili. V roku 2012 (údaje z 24. septembra) došlo k 225 útokom a 24 únosom lodí, počas ktorých bolo zabitých šesť námorníkov a 448 ďalších sa stalo rukojemníkmi. Dňa 30. júna 2012 piráti zajali 11 lodí a 218 námorníkov vzali v Somálsku za rukojemníkov. Počas pirátskych akcií pri somálskom pobreží bolo od roku 2007 zabitých vyše 43 námorníkov a 2 653 bolo držaných v zajatí.

2.2.2 Medzinárodní vlastníci lodí a združenia námorníkov (napr. Medzinárodná komora lodnej dopravy [ICS], Združenie vlastníkov lodí Európskeho spoločenstva [ECSA], Európska federácia pracovníkov v doprave [ETF], Fórum ázijských vlastníkov lodí [ASF], združenie 31 medzinárodných organizácií pôsobiacich v medzinárodnom námornom odvetví s názvom SOS – „Save Our Seafarers“) sa spojili s cieľom zvýšiť informovanosť o ľudských a ekonomických nákladoch pirátstva prostredníctvom médií a nadväzovaním kontaktov s politikmi a priemyslom na najvyššej úrovni. Africké pohotovostné sily (ASF) informovali (24. mája 2012), že počas uplynulých siedmich rokov prišlo v dôsledku pirátskych útokov o život 62 námorníkov a 4 000 bolo zajatých na približne 200 lodiach unesených Somáľčanmi. Zatiaľ čo počet útokov pirátov v Indickom oceáne po prvý raz počas uplynulých piatich rokov (2007 - 2012) poklesol, počet zabitých námorníkov sa za posledné dva roky strojnásobil (Sultan AHMED BIN SULAYEM/predseda predstavenstva DP, 30. 6. 2012). Nie je preto žiaden dôvod na spokojnosť.

2.2.3 Boj proti pirátstvu spočíva v prvom rade v zabránení tohto trestného činu a nie v bránení vyplácania výkupného za

jeho obeť. Strany na životoch námorníkov by nemali byť akceptované ako „vedľajšie škody“ v boji proti pirátstvu (Nautilus International).

2.3 Hospodárske straty spôsobené pirátstvom

2.3.1 Za zmienku stoja dve správy o hospodárskych stratách spôsobených pirátstvom:

2.3.2 Správa s názvom „Hospodárske straty spôsobené námorným pirátstvom“ (The Economic Cost of Maritime Piracy - december 2010) analyzuje priame náklady: výkupné, poistné, presmerovanie trasy okolo Mysu Dobrej nádeje, odrádzajúce opatrenia, ozbrojená stráž, vyslanie troch námorných misií, trestné stíhanie, financovanie protipirátskych organizácií a humanitárne náklady. Celkové ročné náklady sa odhadujú na 7 – 12 miliárd USD. Podľa odhadov organizácie One Earth Foundation dosiahli v období 2009 – 2010 náklady na výkupné výšku 830 miliónov USD a náklady na odstrašujúce vybavenie/súkromnú ozbrojenú stráž predstavovali 360 miliónov – 2,5 miliardy USD ročne.

2.3.3 Správa s názvom „Ekonomika pirátstva“ (The Economics of Piracy - máj 2011) analyzuje „hodnotový reťazec“ medzi pirátmi, finančníkmi, účtovníkmi a dodávateľmi zbraní. Ukazuje, že v porovnaní so somálskym HDP na jedného obyvateľa môže byť pirátstvo oveľa výnosnejšou voľbou (príjmy pirátov môžu byť 67 – 157-krát vyššie, než je priemerný príjem v Somálsku). Zameriava sa na potrebu vystopovať neformálny systém prevodu financií Hawala a odhaduje ročné náklady na 4,9 – 8,3 miliardy USD.

3. Činnosť EÚ

3.1 Európske inštitúcie

3.1.1 Európska únia a Medzinárodná námorná organizácia v spoločnom vyhlásení o partnerstve v boji proti pirátstvu a ozbrojeným lúpežiam v západnej časti Indického oceánu (Londýn, 15. mája 2012) zdôraznili odhodlanie zvýšiť svoju schopnosť bojovať proti námornému pirátstvu a ozbrojeným lúpežiam a zlepšiť námorné riadenie v západnej časti Indického oceánu. „Etický kódex z Džibuti“ sa stal kľúčovým nástrojom, ktorý 18 štátom východnej Afriky umožňuje formulovať regionálnu odpoveď na tento problém. EÚ okrem toho tri roky finančne podporovala Medzinárodný námorný úrad (IMB), pokiaľ ide o činnosť jeho Centra pre oznamovanie pirátskych útokov, ktoré sa venuje boju proti pirátstvu a ozbrojeným lúpežiam na lodiach.

3.1.2 Kontaktná skupina OSN pre pirátstvo pri somálskom pobreží skúma metódy zasahovania proti príjemcom, pretože výkupné vo výške 300 – 500 miliónov EUR inkasujú lídri somálskych sietí, ktorí potom tieto prostriedky ukladajú v bankách, a to dokonca možno aj v EÚ. EHSV žiada vysledovanie a zhabanie týchto prostriedkov z výkupného, aby tak pirátstvo nebolo už viac atraktívnou činnosťou.

3.1.3 V nadväznosti na strategický rámec pre oblasť Afrického rohu je vymenovanie osobitného splnomocnenca koordinujúceho činnosť EÚ v tejto oblasti krokom správnym smerom.

3.1.4 EHSV víta uznesenie Európskeho parlamentu o námornom pirátstve z 10. mája 2012, ktoré je zamerané na lepšiu koordináciu inštitúcií EÚ pri zvyšovaní úsilia v boji proti pirátstvu a obnove Somálska ako suverénneho štátu.

3.1.5 V sérii stanovísk od roku 2008 EHSV vyjadril obavy v súvislosti s nárastom ozbrojených lúpeží a pirátstva v juhovýchodnej Ázii a Afrike⁽¹⁾. Vyzval Komisiu, aby podporila zriadenie vhodných jurisdikcií s cieľom riešiť terajšiu beztretnosť pirátov a kategoricky sa postavil proti ozbrojovaniu námorníkov. EHSV vyzval Komisiu, aby spolu s členskými štátmi preskúmala protipirátsky výcvik námorníkov.

3.1.6 Na konferencii na tému „Príťažlivosť námorníckeho povolania“ (7. marca 2010) EHSV označil pirátstvo za jeden z faktorov odrádzajúcich od výkonu povolania námorníka a poškodujúci kampaň na podporu jeho atraktivity.

3.2 Európski sociálni partneri (ECSA/ETF)

3.2.1 Združenie vlastníkov lodí Európskeho spoločenstva (ECSA) a Európska federácia pracovníkov v doprave (ETF) vyjadrili v spoločnom vyhlásení z 31. júla 2012 obavy v súvislosti s pokračujúcimi útokmi, ku ktorým dochádza napriek úspešným medzinárodným a európskym snahám. Otázke

⁽¹⁾ Stanovisko EHSV na tému „Integrovaná námorná politika Európskej únie“, Ú. v. EÚ C 211, 19.8.2008, s. 31.

Stanovisko EHSV na tému „Strategické ciele a odporúčania pre politiku EÚ v oblasti námornej dopravy do roku 2018“, Ú. v. EÚ C 255, 22.9.2010, s. 103.

Stanovisko EHSV na tému „Smerom k integrácii námorného dozoru: Spoločné prostredie na zdieľanie informácií pre námornú oblasť EÚ“, Ú. v. EÚ C 44, 11.2.2011, s. 173.

Stanovisko EHSV na tému „Partnerstvo medzi Európskou úniou a Afrikou – Spojenie Afriky a Európy: Prehľadovanie spolupráce v oblasti dopravy“, Ú. v. EÚ C 18, 19.1.2011, s. 69.

Stanovisko EHSV na tému „Minimálna úroveň prípravy námorníkov“, Ú. v. EÚ C 43, 15.2.2012, s. 69.

Stanovisko EHSV na tému „Dohovor o pracovných normách v námornej doprave/zodpovednosti vlajkového štátu a prístavného štátu“, Ú. v. EÚ C 299, 4.10.2012, s. 153.

odstránenia pirátstva priradili vysokú prioritu v rámci programu rokovanií Výboru pre sociálny dialóg v odvetví námornej dopravy (SSDC).

4. Koordinovanejšia reakcia EÚ

4.1 Pirátstvo je komplexným, mnohostranným problémom, ktorý možno vyriešiť len holistickým koordinovaným prístupom na pevnine a na mori. EÚ má jedinečnú pozíciu na zaistenie takéhoto prístupu: v regióne je vysoko rešpektovaným subjektom z diplomatického, obchodného, dopravného, vojenského a humanitárneho hľadiska.

4.2 Námorníci platia aj naďalej vysokú daň. Všetky snahy by mali viesť k tomu, aby sa zabránilo ohrozeniu ich fyzickej, duševnej a psychickej integrity. Medzinárodná komora lodnej dopravy (ICS) zostavila pre lodné spoločnosti príručku osvedčených postupov pre poskytovanie pomoci postihnutým námorníkom a ich rodinám.

4.3 Vzhľadom na to, že základné príčiny pirátstva si vyžadujú dlhodobé riešenie na pevnine, budovanie kapacít v Somálsku má zásadný význam pre ukončenie beztretnosti a opätovné nastolenie právneho štátu. Vlajkové štáty EÚ musia prejavovať väčšiu odhodlanosť, aby sa zaistila lepšia koordinácia námorných síl a trestné stíhanie pirátov.

4.4 Keďže pirátstvo je od roku 2007 na vzostupe, je v súčasnosti potrebná politická vôľa na to, aby sa tento problém stal jednou z priorit politiky agendy EÚ a vyčlenili sa vyššie finančné prostriedky na väčší počet vojenských lietadiel a lodí. Európska služba pre vonkajšiu činnosť a Európska komisia by mali spolupracovať s Európskou radou s cieľom vymedziť oblasti právomocí pre zásahy v boji proti pirátstvu a pre budovanie kapacít v Somálsku. Svetová banka, Interpol a Europol môžu pomôcť v snahách o vysledovanie výkupného.

4.5 Právne predpisy členských štátov EÚ v oblasti boja proti pirátstvu treba zaktualizovať:

— vzhľadom na to, že v niektorých štátoch pirátstvo už nie je trestným činom, by mal byť vytvorený jasnejší právny rámec pre jurisdikcie zodpovedné za stíhanie pirátov,

— pokiaľ ide o návrhy na postavenie únosov mimo zákon, takýto zákaz môže mať neželané účinky a môže ešte viac ohroziť životy. V EÚ by malo byť povolené vyplácať po zväžení výkupné,

- v členských štátoch by malo byť povolené zamestnávanie riadne akreditovanej súkromnej ozbrojenej stráže za predpokladu presného právneho rámca, na základe ktorého bude okrem iného členský štát poverený zodpovednosťou za výcvik tejto stráže a ktorý stanoví podmienky zodpovednosti veliteľa lode, predovšetkým v prípade začatia strelby,
- EÚ by mala spolu s pobrežnými štátmi regiónu preskúmať problémy vyplývajúce z tranzitu lodí s ozbrojenou strážou na palube.

V Bruseli 16. januára 2013

Predseda
Európskeho hospodárskeho a sociálneho výboru
Staffan NILSSON
