

Mnenje Evropskega ekonomsko-socialnega odbora o pomorskem piratstvu: Okrepljen odziv EU (mnenje na lastno pobudo)

(2013/C 76/03)

Poročevalka: **ga. BREDIMA**

Evropski ekonomsko-socialni odbor je 12. julija 2012 sklenil, da bo v skladu s členom 29(2) poslovnika pripravil mnenje na lastno pobudo o naslednji temi:

Pomorsko piratstvo: okrepljen odziv EU

(mnenje na lastno pobudo).

Strokovna skupina za promet, energijo, infrastrukturo in informacijsko družbo, zadolžena za pripravo dela Odbora na tem področju, je mnenje sprejela 26. novembra 2012.

Evropski ekonomsko-socialni odbor je mnenje sprejel na 486. plenarnem zasedanju 16. in 17. januarja 2013 (seja z dne 16. januarja) s 147 glasovi za, 1 glasom proti in 8 vzdržanimi glasovi.

1. Sklepi

1.1 Resnosti problema pomorskega piratstva se evropska civilna družba še ni popolnoma zavedla. EESO želi povečati ozaveščenost civilne družbe in evropskega javnega mnenja, da se države članice in institucije EU mobilizirajo ter sprejmejo konkretne ukrepe za izkoreninjenje tega pojava. Leta 2011 je bil svetovni dan pomorstva posvečen boju proti piratstvu. Njegova večplastna narava bo zahtevala celostno ukrepanje in ne razdrobljen *ad hoc* pristop. Piratstvo ni oddaljeno vprašanje, ki se pojavlja nekje v Indijskem oceanu in prizadene zgolj napadene ladje in njihove pomorščake. Njegove posledice v več vidikih čutijo evropski potrošniki in davkoplačevalci ter ni „simptom, s katerim je mogoče živeti“.

EESO zagovarja konkretno politično voljo institucij EU in držav članic, da se najde trajna rešitev za problem piratstva.

1.2 EU ima edinstveno zbirko orodij z rešitvami, ki segajo vse od trgovine in razvojne pomoči do vojaške prisotnosti, oblikovanje države ter obnove.

1.3 EESO pozdravlja sklepe Varnostnega sveta OZN in EU, da se trajanje operacije EU/NAVFOR–ATALANTA podaljša do decembra 2014, njeno območje delovanja pa razširi na vzhodni in južni del Indijskega oceana ter na somalijsko obalo. Meni, da je treba operaciji EU NAVFOR podeliti krepkejši mandat z odločnejšimi pravili delovanja. EESO poziva k močni zavezi glede števila plovil, ki jih države članice EU namenjajo za to operacijo.

1.4 Nedavna vzpostavitev povezave med regionalnim sporazumom o sodelovanju v boju proti piratstvu in oboroženemu ropu na morju v Aziji (*Regional Cooperation Agreement on*

Combating Piracy and Armed Robbery against Ships in Asia - ReCAAP) in kodeksom ravnanja iz Džibutija ter sklenitev dvostranskih sporazumov za pregon piratov med EU in Kenijo, Sejšeli, Mauritiusom in drugimi državami, sta zelo pomembna.

1.5 EESO podpira vzpostavitev misije za krepitev regionalnih pomorskih zmogljivosti Evropske službe za zunanje delovanje (ESZD). Misija EUCAP NESTOR bo državam Afriškega roga pomagala pri pripravi krovnega načrta za boj proti piratstvu, pri oblikovanju ustrezne zakonodaje ter podpori zmogljivosti obalne straže.

1.6 EESO države članice EU in države, ki so v pristopnem procesu k EU ali imajo z njo sklenjene pridružitvene sporazume, poziva k izvrševanju pravnih ukrepov proti piratstvu in k pregonu piratov na odprtem morju v skladu s členom 105 Konvencije Združenih narodov o pomorskem mednarodnem pravu (UNCLOS) z dne 10. decembra 1982.

1.7 EESO spodbuja ladijske prevoznike k uporabi revidiranih najboljših praks upravljanja tega sektorja (*Best Management Practices*, BMP 4) v zvezi z ukrepi za samozaščito na krovu ladij. EESO države članice poziva k premisleku o tem, da dovolijo uporabo usposobljenih zasebnih oboroženih varnostnikov za zaščito ranljivih ladij, da zagotovijo uskladitev z ustreznimi smernicami Mednarodne pomorske organizacije (IMO) in oblikujejo strog pravni okvir, ki bi med drugim določil pogoje glede odgovornosti poveljnika ladje, zlasti v primeru, da pride do streljanja. Vendar pa uporaba zasebnih oboroženih varnostnikov sama po sebi ni rešitev in tudi ne sme postati norma, temveč je dopolnilo BMP. Države članice se spodbuja, da organizirajo vojaško spremstvo in zagotovijo kopenske vojaške enote (*Vessel Protection Detachments* – enote za varovanje ladij) pod okriljem ZN, ki so sposobne izvesti vkrcanje na krov ladje med njenim tranzitom iz zelo tveganih območij.

1.8 EESO nasprotuje omejevanju plačila odkupnin, ki bi lahko imelo nasprotni učinek in bi talce lahko izpostavilo še večjemu tveganju. Zaenkrat ostajajo podkupnine instrument za zagotavljanje varne vrnitve pomorščakov, ki se jih uporablja kot živi ščit. EESO obsoja prakso piratov, ki z usmrčitvami ali mučenjem pomorščakov izvajajo pritisk za plačilo odkupnin.

1.9 EESO meni, da je ključ za rešitev problema piratstva v izsleditvi in zatiranju s tem povezanih finančnih tokov. Pozdravlja osredotočanje na financiranje tovrstnih dejavnosti in na usklajevanje podatkovnih baz za boljše razumevanje poslovnega modela piratstva. Na ravni EU je treba sestaviti črni seznam finančnih institucij, vključenih v pranje piratskega denarja. V zvezi s tem je treba pohvaliti delo Europol in Eurojusta.

1.10 EESO poziva institucije EU k iskanju rešitve za povečanje števila oboroženih ropov na morju ter kraje nafte v Zahodni Afriki in Gvinejskem zalivu. Ker se način izvajanja oboroženih ropov na morju zelo razlikuje od načina delovanja somalijskih piratov, je treba za to regijo podpreti posebne ukrepe. Prek območij Indijskega oceana, ki jih ogroža piratstvo, se dnevno opravi prevoz treh milijonov sodčkov nafte in 50 % svetovne trgovine s kontejnerji.

1.11 EESO poudarja, da je treba nujno osvoboditi 218 pomorščakov, ki jih trenutno zadržujejo kot talce, in spodbuja poklicno usposabljanje pomorščakov proti piratstvu, da so se sposobni zaščititi, ter klinike za pomorščake, zadržane kot talce. Tri mednarodne konvencije (Mednarodna konvencija o standardih za usposabljanje, izdajanje spričeval in ladijsko stražarjenje pomorščakov iz leta 2010, Mednarodni kodeks o zaščiti ladij in pristanišč pred terorističnimi dejanji iz leta 2004 in Konvencija o delovnih standardih v pomorstvu iz leta 2006) zagotavljajo pravno podlago za usposabljanje pred vkrcanjem, urjenje in vaje na krovu, repatriacijo, odškodnino, vzpostavitev družinskih vezi in nego po izpustitvi pomorščakov. EESO EU spodbuja h krepitvi teh konvencij in oblikovanju novih obsežnih smernic za dobrobit pomorščakov, ki so ali lahko postanejo žrtve piratstva, ter njihovih družin. EU bi morala imeti vodilno vlogo pri spreminjanju teh mednarodnih konvencij, da se upoštevajo ukrepi za pomorščake, zadržane kot talce.

1.12 Volitve 20. avgusta 2012 so bile ključni dogodek v zgodovini propadle somalijske države. EESO se zavezuje, da bo sodeloval v prihodnjih ukrepih EU za pomoč pri procesu oblikovanja somalijske civilne družbe v skladu s podobnimi ukrepi v drugih afriških državah.

1.13 EESO poziva EU k usklajenim ukrepom za usmeritev dela razvojne pomoči ali drugih virov na programe usposabljanja mladih za poklic ribiča, za spodbujanje trajnostnega kmetijstva in podjetništva. Dostojni življenjski pogoji za mlade Somalce bi lahko zmanjšali privlačnost sodelovanja pri piratstvu.

2. Večplastni problem piratstva

2.1 Zapletena narava piratstva

2.1.1 Po petih letih vse številnejših piratskih napadov na trgovske ladje v Adenskem zalivu, obalnih vodah Somalije, Arabskem morju in Indijskem oceanu lahko statistični podatki zavajajoče kažejo, da je problem piratstva pod nadzorom. S takšno predpostavko bi zmotno zanemarili učinek posnemanja in povečanje piratstva v Zahodni Afriki. Problem piratstva je na žalost svetovni problem, ki se pojavlja tudi v Indoneziji, Melanški/Singapurski ožini, Južnokitajskem morju in morju Južne Amerike. Po trenutnih podatkih z dne 24. septembra 2012 je bilo 50 incidentov v Somaliji, 34 v Gvinejskem zalivu ter 51 v Indoneziji.

2.1.2 Uporaba matičnih ladij je piratom omogočila uspešnejše delovanje. Zaradi taktik, ki se ves čas spreminjajo, opreme, ki omogoča lažje določanje tarč, ter orodij, s katerimi se je mogoče prebiti v zavarovane prostore na krovu, so dejanja piratov postala bolj napadalna, dovršena in nasilna, kar tu in tam privede do smrti pomorščakov.

2.1.3 Piratstvo se začne kot pomorski problem, vendar preraste v humanitarni, trgovinski in globalni gospodarski problem, ki prizadene potrošnike po vsem svetu. Njegovi stroški se lahko povečajo v primeru motnje v dobavni verigi blaga in energije, če svetovna skupnost ne bo zmožna učinkovito obravnavati piratskih dejanj ali če bi sindikati pomorščakov odklonili plovbo po problematičnih območjih. Letno ta območja prečka osemnajst tisoč ladij. Piratstvo v Adenskem zalivu oz. na območju Afriškega roga je strateška grožnja EU, saj vpliva na promet v glavnem koridorju med Evropo in Azijo. Podjetja vse pogosteje uporabljajo morsko pot okrog Rta dobrega upanja, da bi se izognila Sueškemu prekopu. Piratstvo je postalo zelo donosna kriminalna dejavnost ter je na tem območju za mlade zelo privlačna poklicna pot. Njegovi stroški so nesorazmerni s številom piratov, ki pri tem sodelujejo (v Somaliji okoli 1 500). Piratstvo ovira dobavo pomoči EU v hrani, ko jo žrtve afriške suše najbolj potrebujejo. Prisotnost pomorskih sil v Indijskem oceanu se lahko primerja s „patruljiranjem območja celotne Evrope z 20 policijskimi vozili“.

2.1.4 Nekaznovanje piratskih dejanj in spodbujanje mednarodnega reda in miru (Konvencija UNCLOS iz leta 1982) je nedopustno in EU mora pokazati močno politično voljo, da to izkorenini. Kontaktna skupina Združenih narodov za piratstvo ob Somaliji je spodbudila oblikovanje globalne strategije, vključno s preprečevalnimi in odvračilnimi ukrepi, operativnim vodenjem za boljše sodelovanje pomorskih sil, pregonom piratov in izsleditvijo njihovih finančnih virov.

2.1.5 EU, ki nadzoruje 40 % svetovnega pomorskega prometa, si ne more privoščiti nenadzorovanega porasta piratstva. Komisar Kallas, pristojen za promet, je izjavil: „Piratstvo na morju dejansko ogroža prometno politiko EU“. Poleg tega so ogrožene zunanja trgovina EU, dobava in varnost energije, dobrobit pomorščakov in zagotavljanje človekoljubne pomoči.

2.2 Cena piratstva v človeških življenjih

2.2.1 Leta 2011 so pirati umorili več kot sedem pomorščakov, 39 pa jih je bilo ranjenih. V letu 2012 je bilo po podatkih z dne 24. septembra 2012 v 225 napadih in 24 primerih ugrabitev umorjenih 6 pomorščakov, 448 pa jih je bilo zajetih kot talcev. 30. junija 2012 so pirati v Somaliji zajeli 11 plovil z 218 pomorščaki kot talci. Od leta 2007 dalje je bilo v piratskih napadih ob somalijski obali ubitih več kot 43 pomorščakov, 2 653 pomorščakov pa so pirati zadržali kot talce.

2.2.2 Mednarodna združenja ladjarjev in pomorščakov (npr. Mednarodna zbornica za plovbo - ICS, Združenje ladjarjev Evropske skupnosti - ECSA, Evropska federacija delavcev v prometu - ETF, Forum azijskih ladjarjev - ASF, združenje SOS „Save Our Seafarers“, ki ga sestavlja 31 mednarodnih organizacij pomorskega sektorja) so združila moči, da bi s pomočjo medijev in tudi z navezovanjem stikov s politiki in industrijo na najvišji ravni povečala ozaveščenost glede cene v človeških življenjih in gospodarske cene piratstva. Forum ASF je 24. maja 2012 razkril, da je v zadnjih sedmih letih zaradi piratskih dejanj umrlo 62 pomorščakov, zajetih je bilo 4 000 talcev, Somalski pirati pa so ugrabili okoli 200 ladij. Čeprav se je število piratskih napadov v Indijskem oceanu prvič v petih letih (2007–2012) zmanjšalo, se je število ubitih pomorščakov v zadnjih dveh letih potrojilo (Sultan AHMED BIN SULAYEM/predsednik DP World 30. 6. 2012). Zato ni razloga za samozadovoljstvo.

2.2.3 Za omejitev piratstva je treba najprej preprečiti kazniva dejanja, ne pa preprečevati plačil, s katerimi se zagotovi svoboda

žrtvam tega kaznivega dejanja. Smrt pomorščakov ne sme biti sprejeta kot „postranska škoda“ v vojni proti piratstvu (*Nautilus International*).

2.3 Gospodarska cena piratstva

2.3.1 Vredno je omeniti dve poročili o ekonomskem vidiku piratstva:

2.3.2 Dokument „Gospodarski strošek pomorskega piratstva“ (december 2010) analizira neposredne stroške: odkupnine, zavarovalne premije, spremembo poti okoli Rta dobrega upanja, odvračilne varnostne ukrepe, oborožene varnostnike, napotitev treh pomorskih misij, sodne pregone, financiranje organizacij za boj proti piratstvu, humanitarne stroške. Ocenjuje, da se skupni letni strošek giblje med 7 in 12 milijardami ameriških dolarjev. Poleg tega je One Earth Foundation ocenila, da so v letih 2009 in 2010 stroški odkupnin znašali 830 milijonov ameriških dolarjev, letni strošek opreme za odvrčanje oz. zasebnih oboroženih varnostnikov pa je bil med 360 milijoni in 2,5 milijarde ameriških dolarjev.

2.3.3 Dokument „Ekonomski vidik piratstva“ (maj 2011) analizira piratsko vrednostno verigo med pirati, financerji, računovodji in dobavitelji orožja. Kaže na to, kako je lahko piratstvo glede na BDP na prebivalca Somalije izbira, ki se bolj izplača (dohodki piratov so lahko 67-krat do 157-krat višji od povprečnega dohodka v Somaliji). Osredotoča se na potrebo, da se sledi neformalnemu sistemu za prenos denarja *hawala*, in ocenjuje, da se letni stroški gibajo med 4,9 in 8,3 milijarde ameriških dolarjev.

3. Ukrepanje EU

3.1 Evropske institucije

3.1.1 Evropska unija in Mednarodna pomorska organizacija (IMO) sta v skupni izjavi o partnerstvu za boj proti pomorskemu piratstvu in oboroženim ropom v zahodnem Indijskem oceanu (London, 15. maj 2012) ponovno poudarila odločenost, da se poveča njuna zmogljivost boja proti pomorskemu piratstvu in oboroženim ropom ter izboljša pomorsko upravljanje v zahodnem Indijskem oceanu. Kodeks ravnanja iz Džibutija je postal ključni instrument, ki 18 državam vzhodne Afrike omogoča oblikovanje regionalnega odziva na ta problem. Poleg tega je EU finančno podprla Mednarodni urad za pomorstvo (IMB) za obdobje treh let, in sicer v zvezi z dejavnostmi centra IMB za poročanje o piratstvu, katerega namen je zatiranje piratstva in oboroženih ropov ladij.

3.1.2 Mednarodna kontaktna delovna skupina za piratstvo preučuje metode zatiranja prejemnikov odkupnin, saj odkupnine v znesku od 300 do 500 milijonov EUR prejmejo somalijski vodje mrež, ki jih potem naložijo na bančne račune – po možnosti celo v bankah EU. EESO poziva k temu, da se tovrstne odkupnine izsledijo in zasežejo, da piratstvo ne bo več privlačen posel.

3.1.3 Po sprejetju strateškega okvira za Afriški rog je imenovanje posebnega predstavnika za usklajevanje ukrepov EU v tej regiji korak v pravo smer.

3.1.4 EESO pozdravlja resolucijo Evropskega parlamenta o pomorskem piratstvu z dne 10. maja 2012, katere namen je boljše usklajevanje institucij EU pri pospeševanju prizadevanj za boj proti piratom in obnovo Somalije kot suverene države.

3.1.5 V vrsti preteklih mnenj od leta 2008 je EESO izrazil zaskrbljenost glede širjenja oboroženih ropov in piratstva v jugovzhodni Aziji in Afriki⁽¹⁾. Komisijo je pozval k spodbujanju oblikovanja ustreznih jurisdikcij za spoprijemanje s problemom sedanjega nekaznovanja piratov in strogo nasprotoval oborožitvi pomorščakov. EESO je Komisijo še pozval, naj z državami članicami preuči usposabljanje pomorščakov za boj proti piratstvu.

3.1.6 EESO je na svoji konferenci o *privlačnosti pomorskih poklicev* z dne 7. marca 2012 piratstvo opredelil kot eno od ovir pri opravljanju poklica pomorščaka in kampanjah za predstavljanje privlačnosti tega poklica.

3.2 Evropski socialni partnerji (ECSA/ETF)

3.2.1 Združenje ladjarjev Evropske skupnosti (ECSA) in Evropska federacija delavcev v prometu (ETF) sta 31. julija 2012 v skupni izjavi izrazila zaskrbljenost glede nadaljevanja napadov kljub uspešnim mednarodnim in evropskim prizadevanjem. Izkoreninjenje piratstva sta uvrstili visoko na agendo odbora sektorskega socialnega dialoga za pomorski promet.

⁽¹⁾ Mnenje EESO o celostni pomorski politiki za Evropsko unijo, UL C 211, 19.8.2008, str. 31.

Mnenje EESO o strateških ciljih in priporočilih za pomorsko prometno politiko EU do leta 2018, UL C 255, 22.9.2010, str. 103.

Mnenje EESO - Na poti k povezovanju pomorskega nadzora: Skupno okolje za izmenjavo informacij na področju pomorstva EU, UL C 44, 11.2.2011, str. 173.

Mnenje EESO o partnerstvu med Evropsko unijo in Afriko – Povezovanje Afrike in Evrope: Krepitev sodelovanja na področju prometa, UL C 18, 19.1.2011, str. 69.

Mnenje EESO o minimalni ravni izobraževanja pomorščakov, UL C 43, 15.2.2012, str. 69.

Mnenje EESO o Konvenciji o delovnih standardih v pomorstvu/odgovornosti države zastave in države pristanišča; UL C 229, 4.10.2012, str. 153.

4. Bolj usklajen odziv EU

4.1 Piratstvo je zapleten, večplasten problem in ga je mogoče rešiti zgolj s celostnim usklajenim pristopom tako na kopnem kot na morju. EU ima edinstven položaj za zagotovitev takšnega pristopa: v regiji je spoštovani akter z diplomatskega, trgovinskega, prometnega, vojaškega in človekoljubnega vidika.

4.2 Pomorščaki še naprej plačujejo visoko ceno. Vsa prizadevanja bi morala privedi do tega, da se prepreči ogrožanje njihove fizične, duševne in psihološke integritete. Mednarodna zbornica za plovbo (ICS) je zbrala smernice dobre prakse za ladjarska podjetja kot prispevek v pomoč prizadetim pomorščakom in njihovim družinam.

4.3 Ker temeljni razlogi za razvoj piratstva zahtevajo dolgoročno rešitev na kopnem, je krepitev zmogljivosti v Somaliji ključnega pomena za to, da se konča nekaznovanje in ponovno vzpostavi vladavina prava. Potrebna je večja zavezanost držav zastave EU, da se omogoči boljše usklajevanje pomorskih sil in pregon piratov.

4.4 Ker se je piratstvo leta 2007 znova pojavilo, je zdaj potrebna politična volja, da se ga uvrsti na vrh politične agende EU in povečajo viri za dodatna vojaška letala in plovila. Evropska služba za zunanje delovanje in Evropska komisija bi morali sodelovati z Evropskim svetom, da se opredelijo področja pristojnosti za ukrepanje pri boju proti piratstvu in za krepitev zmogljivosti v Somaliji. Svetovna banka, Interpol in Europol lahko pomagajo v boju proti lovu na odkupnine.

4.5 Države članice EU morajo posodobiti zakonodajo na področju boja proti piratstvu:

— Ker se piratstvo v nekaterih državah ne obravnava več kot kaznivo dejanje, je treba oblikovati jasnejši pravni okvir glede jurisdikcij, pristojnih za pregon piratov.

— V zvezi s predlogi za prepoved odkupnin: takšna prepoved lahko ima neželene učinke in še bolj ogrozi življenje. V splošnem bi moralo biti plačilo odkupnine v EU dovoljeno.

- Zaposlovanje ustrezno pooblaščenih zasebnih oboroženih varnostnikov bi moralo biti v državah članicah dovoljeno, pod pogojem, da se s strogim pravnim okvirom usposabljanje varnostnikov med drugim uvrsti v pristojnost države članice, ki bi varnostnike uvedla, in določijo pogoji glede odgovornosti poveljnika ladje, zlasti v primeru, da pride do streljanja.
- EU mora z obalnimi državami te regije preučiti probleme, ki jih povzročata tranzit ladij z oboroženimi varnostniki na krovu.

V Bruslju, 16. januarja 2013

Predsednik
Evropskega ekonomsko-socialnega odbora
Staffan NILSSON
