



EVROPSKÁ
KOMISE

VYSOKÁ PŘEDSTAVITELKA
EVROPSKÉ UNIE
PRO ZAHRANIČNÍ VĚCI A
BEZPEČNOSTNÍ
POLITIKU

V Bruselu dne 6.3.2014
JOIN(2014) 9 final

SPOLEČNÉ SDĚLENÍ EVROPSKÉMU PARLAMENTU A RADĚ

**Za otevřenou a bezpečnou globální námořní oblast:
prvky pro námořní bezpečnostní strategii Evropské unie**

SPOLEČNÉ SDĚLENÍ EVROPSKÉMU PARLAMENTU A RADĚ

Za otevřenou a bezpečnou globální námořní oblast: prvky pro námořní bezpečnostní strategii Evropské unie

I Úvod

Námořní zájmy Evropy jsou zásadním způsobem propojeny s kvalitou života, prosperitou a bezpečností jejích občanů a společenství. Přibližně 90 % zahraničního obchodu EU a 40 % jejího obchodu v rámci EU využívá přepravu po moři. Evropská unie je třetím největším dovozcem a celosvětově pátým největším producentem v odvětví rybolovu a akvakultury. Jejími přístavy každoročně projde více než 400 milionů cestujících. Evropská unie je závislá na mořích a oceánech otevřených a bezpečných pro volný obchod, dopravu a cestovní ruch i z hlediska ekologické rozmanitosti a hospodářského rozvoje. Pokud by se nedokázala chránit před nejrůznějšími hrozbami a riziky pro námořní dopravu, mohly by se moře a oceány stát dějištěm mezinárodních konfliktů, terorismu a organizovaného zločinu.

Vzhledem k tomu se Evropská unie nachází pod tlakem, aby dělala více, rychleji a s menším vynaložením zdrojů, a to prostřednictvím posilování spolupráce mezi různými odvětví a vnitrostátními orgány. Jelikož vnitřní a vnější dimenze námořní bezpečnosti jsou navzájem stále více provázány, je k tomu, aby se dosáhlo soudržnosti mezi specificky odvětvovými a vnitrostátními politikami a umožnilo civilním a vojenským orgánům reagovat společně a efektivně, nutná jednotná cílů a úsilí všech zúčastněných stran. Operace Atalanta námořních sil pod vedením Evropské unie v Somálsku spojená s rozsáhlou pomocí EU potvrdila účinnost koordinovaného přístupu.

Evropská rada v prosinci 2013 zdůraznila význam zabezpečení strategických zájmů EU v oblasti námořní bezpečnosti před celou řadou rizik a hrozeb. Pokud jde o konkrétní cíle, v Limassolském prohlášení z roku 2012 EU zdůraznila „důležitost lepší námořní správy, včetně hlubší spolupráce“¹. Námořní bezpečnostní strategie EU by se mohla stát základem pro příspěvek EU k řádné správě věcí veřejných na moři založené na pravidlech, a to jak v teritoriálních vodách, tak na volném moři.

Námořní bezpečnostní strategie EU by usnadnila strategický, meziodvětvový přístup k námořní bezpečnosti.² Východiskem by měla být koordinace v rámci EU, rozvoj další součinnosti EU s členskými státy a mezi členskými státy navzájem a spolupráce s mezinárodními partnery v souladu se stávajícími smlouvami a právními předpisy, jakož i v souladu s Úmluvou Organizace spojených národů o mořském právu (UNCLOS) jako úhelným kamenem takového přístupu.

Taková strategie by neusilovala o vytváření nových struktur, programů nebo právních předpisů, ale snažila by se navázat na stávající úspěchy a prohlubovat je. Měl by být zachován soulad se stávajícími politikami EU.³

¹ Přijato evropskými ministry odpovědnými za integrovanou námořní politiku.

² Výraz „meziodvětvový“ odkazuje na akce nebo spolupráci mezi různými mořskými nebo námořními funkcemi (např. námořní bezpečnost, ochrana mořského prostředí, kontrola rybolovu, cla, ochrana hranic, prosazování práva a obrana).

³ Například: nařízení (ES) č. 725/2004 o zvýšení bezpečnosti lodí a přístavních zařízení, směrnice 2005/65/ES o zvýšení zabezpečení přístavů a nařízení (ES) č. 324/2008 o postupech provádění inspekci Komise v oblasti bezpečnosti námořní dopravy.

Měla by se prohloubit spolupráce se stávajícími mezivládními a mezinárodními iniciativami.⁴ Rozvoj koordinovaného přístupu k námořní bezpečnosti by rovněž zvýšil potenciál našich moří z hlediska růstu a vytváření pracovních míst, jak je stanoveno ve strategii růstu EU – Evropa 2020⁵.

II Námořní bezpečnostní zájmy

Klíčovými strategickými zájmy EU v oblasti námořní bezpečnosti jsou:

- předcházení konfliktům, zachování míru a upevňování mezinárodní bezpečnosti v součinnosti s mezinárodními partnery. To podporuje mezinárodní námořní spolupráci a právní stát, usnadňuje námořní obchod a přispívá k udržitelnému rozvoji,
- ochrana EU před bezpečnostními hrozbami v oblasti námořní dopravy včetně ochrany kritické námořní infrastruktury, jako jsou přístavy a terminály, zařízení v pobřežních vodách, podvodní potrubí, telekomunikační kabely, vědecko-výzkumné a inovační projekty a další hospodářské činnosti na moři,
- účinná kontrola námořních vnějších hranic Unie s cílem zabránit protiprávním činnostem,
- ochrana globálního dodavatelského řetězce pro EU, volnost plavby, právo pokojného proplutí lodí plujících pod vlajkou členských států EU a bezpečnost a ochrana jejich námořníků a cestujících,
- předcházení nezákonnému, nehlášenému a neregulovanému (NNN) rybolovu.

III Hrozby pro bezpečnost námořní dopravy

Hrozby pro bezpečnost námořní dopravy jsou rozmanité, představují riziko pro evropské občany a poškozují strategické zájmy EU. Tyto hrozby pro bezpečnost námořní dopravy mají řadu dopadů v oblastech různých politik. Bezpečnost námořní dopravy přímo či nepřímo ohrožují sociální, hospodářské a environmentální jevy, jakými jsou změna klimatu a poškozování mořských ekosystémů a vyčerpávání přírodních zdrojů, jež dopadá na pobřežní oblasti členských států a dalších zemí, moře a oceány. Byly zjištěny tyto bezpečnostní hrozby pro námořní dopravu:

- námořní teritoriální spory, akty agrese a ozbrojené konflikty mezi státy,
- šíření zbraní hromadného ničení, včetně chemických, biologických, radiologických a jaderných hrozeb,
- námořní pirátství a ozbrojené loupeže na moři,
- terorismus a jiná úmyslná protiprávní činnost namířená proti lodím, nákladu a cestujícím, přístavům a přístavním zařízením a kritické námořní infrastruktuře, včetně kybernetických útoků proti informačním systémům,

⁴ Takovými, jako je Fórum pro funkce pobřežních stráží Evropské unie, Mezinárodní námořní organizace nebo Fórum velitelů evropských vojenských námořních sil.

⁵ KOM(2010) 2020 v konečném znění.

- přeshraniční a organizovaný zločin, včetně nedovoleného námořního obchodu se zbraněmi, s drogami a s lidmi, jakož i nezákonného, nehlášeného a neregulovaného rybolovu,
- potenciální důsledky nezákonného vypouštění látek nebo znečištění moří v důsledku nehod pro životní prostředí,
- potenciální dopady přírodních katastrof, mimořádných událostí a změny klimatu na systém námořní dopravy, a zejména na námořní infrastrukturu,
- podmínky na moři a v pobřežní zóně, jež snižují potenciál pro růst a vytváření pracovních míst v odvětví námořních činností a námořní dopravy.

IV Účel této strategie

Vzhledem ke složitosti stávajících politických nástrojů a velkému počtu aktérů a právních předpisů na vnitrostátní úrovni a na úrovni EU by tato strategie měla podporovat začlenění, být komplexní a měla by navázat na již dosažené úspěchy.

Dobрым příkladem je komplexní přístup EU k boji proti pirátství u břehů Somálska. To vyžaduje mnohostranné akce propojující civilní a obrannou spolupráci; budování kapacit a rozvoj partnerství; finanční a soudní vyšetřování, místní, regionální a mezinárodní diplomatické úsilí a politické závazky, jakož i výzkum a inovace a spolupráci s průmyslem.

Účelem této strategie je usnadnit meziodvětvový přístup k námořní bezpečnosti. Toho by bylo dosaženo sledováním těchto čtyř strategických cílů:

a. Co nejlépe využívat stávající schopnosti na vnitrostátní a evropské úrovni

Každý členský stát postupem času vyvinul své vlastní systémy, struktury a přístup pro zajištění své námořní bezpečnosti, přičemž k úspěchu nevede pouze jedna jediná metoda. Toto úsilí je podporováno agenturami EU, jako je Evropská obranná agentura (EDA) a Satelitní středisko Evropské unie (EUSC), jakož i Evropská agentura pro námořní bezpečnost (EMSA), Evropská agentura pro řízení operativní spolupráce na vnějších hranicích členských států Evropské unie (Frontex) a Evropská agentura pro kontrolu rybolovu (EFCA), které vyvinuly specifické systémy a schopnosti pro námořní dohled v jednotlivých odvětvích. Pro zajištění optimální reakce na hrozby by tato strategie měla podporovat příslušné orgány a agentury na všech úrovních v jejich úsilí s cílem zvýšit účinnost námořní bezpečnosti a usnadnit meziodvětvovou spolupráci mezi stranami zainteresovanými na námořní bezpečnosti.

b. Podporovat efektivní a spolehlivá partnerství v globální námořní oblasti

Vzhledem ke skutečně mezinárodní povaze námořních spojení, globálních zásobovacích řetězců a lodní dopravy jsou strategické námořní zájmy EU nejlépe zabezpečeny partnerstvími s jinými zainteresovanými stranami nebo mezinárodními organizacemi. Schopnost Unie spolupracovat s mezinárodními partnery má přímý dopad na její schopnost hájit své zájmy. Strategie by měla učinit z EU důvěryhodného, spolehlivého a efektivního partnera v globální námořní oblasti připraveného a schopného převzít svou mezinárodní odpovědnost.

c. Podporovat nákladovou efektivnost

V době, kdy jsou veřejné výdaje pod tlakem a zdroje jsou omezené, měla by tato strategie vyústit v nákladově efektivní přístup k námořní bezpečnosti. Námořní bezpečnost EU je převážně organizována na základě vnitrostátních systémů a specifických odvětvových

přístupů, z nichž potenciálně vyplývají nákladnější a méně účinné operace. Účinnost námořních operací by měla být zvýšena zlepšením meziodvětvové spolupráce, umožněním lepší komunikace mezi vnitrostátními systémy a systémy EU, vytvořením efektivních civilních a vojenských rozhraní a promítáním výsledků vědecko-technického rozvoje do politiky.

d. Zvýšit solidaritu mezi členskými státy

Jediný teroristický útok na moři nebo přerušení jedné nebo více významných plavebních cest by mohly mít katastrofální dopad na několik členských států, na EU jako celek nebo na třetí země. Předcházení incidentům, jejich zjišťování a reakce na ně vyžadují spolupráci všech stran zainteresovaných na námořní bezpečnosti.

Nebude-li existovat shoda ohledně námořních zón, např. pokud jde o vymezení výlučných ekonomických zón, mohlo by to představovat další hrozbu v určitých oblastech, např. ve Středomoří.

Cílem této strategie by mělo být posílit vzájemnou podporu mezi členskými státy a umožnit společné plánování pro nepředvídané události, řízení rizik, předcházení konfliktům a reakci na krize a řešení krizí.

V Organizování reakce EU: navázání na dosažené úspěchy a další zlepšování

Strategie usilující o dosažení lepší námořní správy by měla vycházet ze čtyř stěžejních zásad:

- *Meziodvětvový přístup:* všichni partneři, počínaje civilními a vojenskými orgány (prosazování práva, ochrana hranic, celní kontrola a kontrola rybolovu, orgány pro ochranu životního prostředí, dohled nad lodní dopravou, výzkum a inovace, loďstva) a konče průmyslem (lodní doprava, soukromé bezpečnostní agentury, komunikační technologie, podpora schopností, sociální partneři), musí lépe spolupracovat.
- *Funkční integrita:* neměl by se měnit mandát, povinnosti ani pravomoci každé zúčastněné strany. Důraz by měl být naopak kladen na to, kterých konkrétních funkcí nebo úkolů lze lépe dosáhnout spoluprací s jinými zúčastněnými stranami.
- *Námořní multilateralismus:* multilateralismus je klíčovou zásadou při řešení složitých otázek, které vyžadují mezinárodní reakci a mezinárodní spolupráci v námořní oblasti. EU je silnější a její zájmy jsou lépe chráněny, vystupuje-li vůči mezinárodním partnerům jednotně.
- *Dodržování pravidel a zásad:* EU se zasazuje o dodržování mezinárodního práva, lidských práv a demokracie a o plné dodržování Úmluvy OSN o mořském právu a cílů, které jsou v ní zakotveny, jako klíčových prvků řádné správy na moři založené na pravidlech.

Tyto čtyři zásady jsou uplatněny v pěti oblastech lepší spolupráce.

a. Vnější činnost

Vnější činnost EU na podporu námořní bezpečnosti a správy sahá od politických dialogů s mezinárodními partnery až po podporu budování námořních kapacit a vojenských operací k odstrašení pirátství a ozbrojených loupeží na moři. S cílem podpořit lepší správu oceánů by mohla EU lépe a ve větší míře využívat postupů, které se nejlépe osvědčily ve vnitřních politikách týkajících se aspektů námořní bezpečnosti. Toho by mohlo být využito například při podpoře úsilí partnerských zemí o zvýšení úrovně jejich přístavů a přístavních zařízení a

bezpečnosti lodí tak, aby byly splněny požadavky stanovené v Mezinárodním předpisu o bezpečnosti lodí a přístavních zařízení (ISPS), vydaném Mezinárodní námořní organizací (IMO), a požadavky Úmluvy o práci na moři a Úmluvy o dokladech totožnosti námořníků, jež přijala Mezinárodní organizace práce (ILO) k zajištění bezpečnosti a ochrany námořníků.

Úspěch operace Atalanta námořních sil pod vedením EU při odstrašování pirátství u pobřeží Somálska, spojený s rozsáhlým programem spolupráce ze strany EU na zemi i na moři přispěl k omezení příčin nebezpečí na moři. Je třeba jej analyzovat a vyvodit z něj poučení, které může být využito i jinde. Jiným modelem, který přinesl pozitivní výsledky v boji proti pirátství v jihovýchodní Asii a do kterého byly zapojeny jednotlivé členské státy EU, je Regionální dohoda o spolupráci v boji proti pirátství a ozbrojeným loupežím na lodích v Asii (ReCAAP). Tyto příklady dokládají hodnotu spolupráce v oblasti námořní bezpečnosti.

Regionální aspekty

Některé námořní zóny nebo území v rámci globální námořní oblasti jsou vzhledem ke svému strategickému významu nebo zvýšenému riziku krizí či nestability pro EU a její členské státy obzvláště důležité.

Kritický význam má Středozemní moře, Atlantský oceán a globální síť plavebních cest do a z Asie, Afriky, Severní a Jižní Ameriky.

Zvýšenou pozornost je nutno věnovat vodám obklopujícím africký kontinent včetně Guinejského zálivu a uplatňovat zde mezinárodně koordinovaný přístup.⁶ Zvýšený výskyt pirátství a ozbrojených loupeží na moři v Guinejském zálivu zdůrazňuje potřebu koordinovaných opatření EU, včetně propojení stávající a budoucí pomoci EU při budování kapacit s opatřeními, jež přijímají státy tohoto regionu.

Důležitou oblastí spolupráce se stal Adenský záliv vzhledem k přítomnosti mezinárodních partnerů chránících ohroženou lodní dopravu a bojujících proti pirátství. Přítomnost EU v Adenském zálivu prostřednictvím operace Atalanta námořních sil pod vedením EU, spojená s rozsáhlou podporou z jiných nástrojů EU pro spolupráci, má pozitivní vliv na jiné oblasti politiky a upevňuje a zlepšuje civilní a vojenskou spolupráci. Výsledky operace Atalanta spolu s dlouhodobými opatřeními v oblasti spolupráce by měly být zachovány, aby se zajistilo, že se v budoucnu pirátství opět nerozšíří.

EU podporuje vypracování integrované námořní strategie pro Afriku na období do roku 2050 a je připravena spolupracovat v námořních otázkách s Africkou unií a jejími členskými státy.

Mnoho problémů existuje v námořních oblastech východní a jihovýchodní Asie. Mohutný, ale nerovnoměrný hospodářský rozvoj, rostoucí počet obyvatel a protichůdné nároky na území a námořní zdroje vytvářejí nebezpečnou směsici sporů, nestability a krizí.

Otevření možných dopravních cest protínajících Arktidu a využívání jejích přírodních a nerostných zdrojů bude přinášet mimořádné problémy v oblasti životního prostředí, ke kterým je nutno přistupovat s maximální pozorností, a spolupráce s partnery bude mít zásadní význam.⁷

⁶ Viz „Prvky pro strategickou reakci EU na problémy v Guinejském zálivu“, JOIN(2013) 31 final, 18.12.2013.

⁷ Udržování dobré mezinárodní spolupráce v arktické oblasti a podpora regionální stability byly určeny jako strategický zájem Evropské unie. Viz společné sdělení o vývoji politiky Evropské unie vůči arktické oblasti, JOIN(2012) 19 final ze dne 26.6.2012.

Oblasti pro lepší spolupráci

Unie

- by měla zajistit koordinovaný přístup k otázkám námořní bezpečnosti na mezinárodních fórech, jakými jsou skupina G8, OSN, IMO, ILO, NATO, Africká unie a její subregionální organizace, Unie pro Středomoří, Sdružení národů jihovýchodní Asie (ASEAN), Interpol, a s třetími zeměmi,
- by měla plánovat pravidelná námořní cvičení „pod vlajkou EU“ s třetími zeměmi v rámci operací společné bezpečnostní a obranné politiky (SBOP) nebo v rámci cvičení EU s cílem více zviditelnit EU v globální námořní oblasti,
- by měla usilovat o posílení a podporu regionálních reakcí EU v jiných oblastech světa postižených námořním pirátstvím, zejména co nejlepším využíváním iniciativ přijímaných v rámci společné zahraniční a bezpečnostní politiky (SZBP), jakož i zintenzivněním přípravy na budoucí nepředvídané námořní události prostřednictvím širších vnějších opatření,
- by měla v návaznosti na stávající spolupráci EU provádět činnosti zaměřené na budování námořních bezpečnostních kapacit spolu s třetími zeměmi a s mezinárodními organizacemi s cílem dále zlepšovat 1) řádnou námořní správu a právní normy, včetně trestního soudnictví a prosazování námořního práva; 2) bezpečnost přístavů a námořní dopravy na mezinárodně dohodnutou úroveň; 3) schopnost spravovat své vlastní hranice a 4) boj proti nezákonnému, nehlášenému a neregulovanému rybolovu,
- by měla podporovat třetí země při vytváření a modernizaci jejich schopností provádět pátrací a záchranné akce v souladu s mezinárodními závazky,
- by měla usilovat o zlepšení ujednání o sdílení informací s mezinárodními partnery, včetně sousedních zemí, která EU prosazuje v širším regionu Indického oceánu.

b. Informovanost o situaci na moři, dohled a sdílení informací

Přístup ke včasným a přesným informacím a ke zpravodajským informacím je klíčový pro vytvoření společné informovanosti o situaci na moři, která zase vede k lepším operacím a účelnějšímu využívání omezených zdrojů. Pokroku bylo již dosaženo prostřednictvím některých systémů EU, které slouží různým oblastem politiky, a v některých případech přesahují rámec jednoho odvětví.

Jedná se zejména o tyto systémy: SafeSeaNet, systém Unie pro sledování a informace o námořní dopravě ve vodách EU, spravovaný Evropskou agenturou pro námořní bezpečnost, k zajištění provádění právních předpisů EU; společný komunikační a informační systém pro případy mimořádných událostí (CECIS), usnadňující komunikaci během námořních incidentů a katastrof a spravovaný generálním ředitelstvím pro humanitární pomoc a civilní ochranu (ECHO) Komise; systém sledování plavidel spravovaný Evropskou agenturou pro kontrolu rybolovu a členskými státy a podporující společnou rybářskou politiku; síť námořního dohledu (Marsur), spravovaná Evropskou obrannou agenturou a podporující společnou zahraniční a bezpečnostní politiku; evropský systém ostrahy hranic (EUROSUR)⁸, který

⁸ Nařízení (EU) č. 1052/2013 ze dne 22. října 2013, kterým se zřizuje systém EUROSUR, Úř. věst. L 295, 6.11.2013, s. 11.

zlepšuje přehled o situaci a schopnost reakce členských států a agentury EU Frontex na vnějších hranicích a také společné prostředí pro sdílení informací (CISE) o námořní oblasti EU, které v poslední době společně vyvíjí EU a členské státy EU/EHP, dále posílí interoperabilitu a vytvoří rámec pro interoperabilitu mezi vnitrostátními systémy a systémy EU, zejména pomocí společného datového modelu.

Námořní dohled je stále ještě z větší části organizován podle odvětví a po vnitrostátní linii. To může vést k nedostatečnému využití dostupných schopností dohledu. Orgány členských států EU jsou podporovány odvětvovými systémy a přístupy EU. Vzorová řešení pro zlepšování civilní a vojenské spolupráce na vnitrostátní a evropské úrovni byla vyvinuta v rámci systému EUROSUR. Od civilních a vojenských orgánů se požaduje, aby sdílely informace o incidentech a hlídkách prostřednictvím národních koordinačních center pro ostrahu hranic, jakož i zpravodajské informace prostřednictvím vnitrostátních situačních obrazů, a koordinovaly své činnosti v reakcích na hrozby na vnějších hranicích.

V souladu s cíli námořní bezpečnostní strategie EU již evropský program pozorování Země Copernicus vyvíjí komplexní přístup zaměřený na koordinovanější využití vesmírných systémů a technologií dálkového průzkumu a z nich odvozených aplikací pro poskytování meziodvětvových služeb v oblasti námořního dohledu.

Technologie vesmírného a leteckého dohledu umožňují pozorování obtížně přístupných oblastí a přispívají k lepšímu zjišťování a sledování malých plavidel používaných při pašování drog, pirátství a migraci. Od roku 2013 agentura Frontex, Evropská agentura pro námořní bezpečnost a Satelitní středisko EU (EUSC) zavádějí službu pro účely společného využívání nástrojů ostrahy, včetně systémů hlášení lodí, satelitních snímků a pozorovacích letounů s posádkou. Složky této služby, které jsou určeny pro pozorování Země, budou od roku 2014 podporovány v rámci programu Copernicus.

Informovanost o situaci na moři, dohled a sdílení informací by měly být podporovány výzkumnými a inovačními činnostmi s cílem zlepšit a zvýšit jejich efektivitu.

Oblasti pro lepší spolupráci

- Členské státy by měly být vyzvány, aby zajistily, že do konce roku 2014 všechny civilní a vojenské orgány odpovědné za ostrahu námořních hranic budou sdílet informace prostřednictvím vnitrostátních situačních obrazů získaných pomocí systému EUROSUR a budou pravidelně spolupracovat prostřednictvím národních koordinačních center systému EUROSUR.
- Komise a vysoká představitelka by v koordinaci s členskými státy měly dále zlepšovat civilní a vojenskou a přeshraniční spolupráci a interoperabilitu systémů ostrahy hranic a námořní bezpečnosti s cílem vytvářet komplexní „informovanost o stavu na moři“ za účelem zlepšení včasného varování a usnadnění včasné reakce.
- Komise a vysoká představitelka by měly zajistit jednotný přístup v rámci probíhající práce agentur EDA, EFCA, EMSA, ESA, EUSC, Frontex, jakož i v rámci programu pozorování Země (Copernicus) a programu Galileo / služby EGNOS (evropská služba pro pokrytí geostacionární navigací) s cílem podpořit námořní dohled v EU a v globální námořní oblasti a provádění misí v rámci společné bezpečnostní a obranné politiky.

c. Rozvoj schopností a budování kapacit

Rozvoj nezbytných a nákladově efektivních kapacit vyžaduje jednotný přístup. Ten by měl zahrnovat další zapojení veřejných a soukromých aktérů, včetně sociálních partnerů a měl by

navazovat na dosažené úspěchy. Evropská agentura pro řízení spolupráce na vnějších hranicích Frontex koordinuje využití zdrojů a personálu, jež poskytují pohraniční orgány různých členských států, při společných operacích. Dalšími příklady budování kapacit jsou zvýšená schopnost reakce na teroristické útoky proti plavidlům plujícím ve vodách EU a sdílení osvědčených postupů, které vyvinula síť zvláštních policejních zásahových jednotek z členských států ATLAS.

Cílem iniciativy „slučování a společného využívání“, kterou prosazuje Evropská obranná agentura, je slučovat vojenské schopnosti členských států pro dosažení vyšší úrovně a společně je využívat, čímž přispívá k lepšímu využití omezeného (vojenského) potenciálu. To zlepšuje efektivitu, udržitelnost a interoperabilitu tohoto potenciálu a jeho nákladovou efektivitu.

Oblasti pro lepší spolupráci

- Komise a vysoká představitelka by měly identifikovat oblasti kapacit a technologie, kde by harmonizace mohla přinést lepší interoperabilitu, měly by vypracovat technické programy a stanovit postup a mezníky pro její dosažení.
- Komise by v koordinaci s vysokou představitelkou měla zkoumat přidanou hodnotu schopností dvojího užití vlastněných, spravovaných nebo pronajatých EU v oblasti kritické schopnosti, jakou je námořní dohled, z hlediska jejich přínosu pro členské státy.⁹
- Komise by měla zkoumat, jak může úzká spolupráce mezi vnitrostátními orgány a s vnitrostátními orgány provádějícími námořní dohled přispět k posílení ochrany hranic, k prosazování námořního práva a k pátracím a záchranným akcím v rámci stávající koncepce integrované správy hranic.
- Mělo by se plně uplatňovat stávající právní předpisy o bezpečnosti přístavů, přístavních zařízení a lodí v EU / pod vlajkou EU a případně by se měly modernizovat nebo dále propracovat. Komise a členské státy musí podpořit větší sdílení osvědčených postupů, analýzy rizik a informací o hrozbách, podle potřeby ve spolupráci se sociálními partnery působícími v odvětví přístavů a námořní dopravy.
- Komise by v koordinaci s členskými státy měla koordinovat jejich výzkumné úsilí zaměřené na rozvoj znalostní základny, technologií a dalších prostředků pro zvýšení jejich schopností předvídat, provádět dohled a zmírňovat rizika.

d. Řízení rizik, ochrana kritické námořní infrastruktury a reakce na krize

Hlavními cíli zůstávají zmírňování rizik a předcházení incidentům; avšak ochrana stavu mořského prostředí EU, ochrana její kritické námořní infrastruktury a její schopnost reagovat na krize závisejí na vysoké úrovni připravenosti, předvídavosti a reakční schopnosti. Určitý soubor vzájemně provázaných opatření je již zaveden, ale EU může svou reakční schopnost ještě zlepšit. Lze toho dosáhnout v návaznosti na stávající schopnosti a opatření, jako jsou právní předpisy o bezpečnosti lodí a přístavních zařízení, které stanoví minimální bezpečnostní požadavky pro lodě, přístavy a vládní agentury. Klíčovým faktorem úspěchu je v této souvislosti také zapojení soukromého sektoru.

Celní orgány EU provádějí posouzení bezpečnostních rizik u příchozího nákladu dříve, než je náklad v cizím státě naložen na plavidlo. Sdělení Komise o řízení rizik a bezpečnosti

⁹ V úzké shodě s přístupem stanoveným ve sdělení Komise o obraně, COM(2013) 542 final.

dodavatelského řetězce zdůrazňuje důležitost meziodvětvové spolupráce.¹⁰ Vyzývá ke zvýšení kapacity pro řízení rizik, jež by umožnilo sledovat rizika spojená s pohybem nákladu, a to posílením rámce EU pro řízení rizik, včetně komplexních systémů pro zpracování předběžných informací o nákladu a využití oprávněných hospodářských subjektů pro zajištění nepřetržitého obchodu.

Jiným příkladem je model společné integrované analýzy rizik vyvinutý agenturou Frontex, který umožňuje rychleji zjišťovat problémy vznikající na vnějších námořních hranicích a rychleji na ně reagovat.

V rámci ochrany plavidel na moři vzrostlo používání smluvně zajištěného soukromého ozbrojeného bezpečnostního personálu (PCASP). Některé země stanovily vnitrostátní pravidla upravující využívání a chování PCASP. Je žádoucí usilovat o společnou závaznou normu pro PCASP na palubě plavidel plujících pod vlajkou EU.

Oblasti pro lepší spolupráci

- Komise a vysoká představitelka by v koordinaci s členskými státy měly uplatňovat společný komplexní přístup k řízení námořních bezpečnostních rizik s cílem dosáhnout společné analýzy rizik. To by pomohlo definovat oblasti námořního bezpečnostního zájmu v globální námořní oblasti a usnadnilo by přechod od přístupu vycházejícího z hlídkování k přístupu vycházejícímu ze zpravodajských informací.
- Komise a vysoká představitelka by měly přijít s iniciativami zaměřenými na posílenou civilní a vojenskou a přeshraniční spolupráci v oblasti reakce na námořní krize a plánování pro nepředvídané události v souvislosti s definovanými bezpečnostními hrozbami.
- Členské státy a příslušné zainteresované strany by měly posoudit odolnost námořní dopravy vůči přírodním katastrofám a změně klimatu a přijmout vhodná opatření a měly by sdílet osvědčené postupy, aby se zmírnila související rizika.
- Komise by měla zvážit navržení požadavků EU, které by upravovaly použití PCASP, s cílem zajistit společnou normu pro bezpečnostní agentury z členských států a na palubě plavidel plujících pod vlajkou EU. EU by měla usilovat o zavedení závazných norem pro PCASP na mezinárodní úrovni prostřednictvím Mezinárodní námořní organizace.
- Komise se zavazuje, že zajistí, aby se právní předpisy a opatření na zlepšení námořní bezpečnosti a bezpečnosti dodavatelského řetězce doplňovaly a byly soudržné.

e. Výzkum a inovace, vzdělávání a výcvik v oblasti námořní bezpečnosti

Inovativní technologie a postupy přispívají k větší účinnosti, udržitelnosti a efektivitě operací. Sociálně-ekonomický výzkum a inovace mohou napomoci k omezení situací vedoucích ke společenským konfliktům nebo k trestné činnosti na moři. Výzkum v oblasti námořní bezpečnosti by mohl těžit z jasné vize meziodvětvových potřeb a ze schopností dvojího užití.

Inovace založené na výzkumu a rozvoji znalostí, jakož i vzdělávání a výcvik mohou přispět k dosažení cílů stanovených v agendě „modrého růstu“.¹¹ Rozsáhlé výsledky přinesl již sedmý rámcový program EU pro výzkum a vývoj (FP7), a zejména jeho téma bezpečnostní výzkum.

¹⁰ Komise byla Radou požádána, aby sdělení o řízení rizik, COM(2012) 793 final, rozpracovala v roce 2014 do strategického a akčního plánu.

¹¹ COM(2012) 494 final.

Těchto výsledků by mělo být lépe využito v rozvoji politik a pro jejich uplatnění na trhu, přičemž lze využít také součinnosti s programy členských států a s evropskými strukturálními a investičními fondy. Komise bude i nadále podporovat výzkum a vývoj v oblasti námořní bezpečnosti.

Námořní bezpečnostní strategie vyžaduje globální partnery ve výzkumu a vývoji. Program Horizont 2020 je otevřený mezinárodním partnerům. Společné výzkumné středisko (JRC) Komise navázalo vztahy spolupráce s mezinárodními partnery ve výzkumu a vývoji za účelem provádění konkrétních výzkumných činností souvisejících s námořním dohledem.

Oblasti pro lepší spolupráci

- Komise, vysoká představitelka a členské státy by měly usilovat o začlenění výcvikových kurzů týkajících se námořní bezpečnosti, které jsou k dispozici, do společného kalendáře námořního výcviku a zvážit otevření těchto kurzů třetím zemím s cílem dohodnout se na minimálních normách společného výcviku.
- Komise a vysoká představitelka by v koordinaci s členskými státy měly vytvořit spojenou civilní a vojenskou agendu pro výzkum v oblasti námořní bezpečnosti (včetně schopností dvojího užití) s cílem zamezit duplicitě a zvýšit efektivitu výzkumného úsilí.
- Komise a vysoká představitelka by měly v úzké spolupráci se zainteresovanými stranami z oblasti průmyslu, včetně sociálních partnerů, vytvořit síť pro rozvoj znalostí a odborné způsobilosti v oblasti námořní bezpečnosti, která bude zahrnovat výzkumné instituce a střediska pro postgraduální studium a bude poskytovat podporu Námořní akademii práce Mezinárodní organizace práce.
- Komise by v úzké koordinaci s členskými státy a dalšími příslušnými aktéry měla i nadále usilovat o zlepšení operativní a technické schopnosti Unie a vnitrostátních orgánů zjišťovat a sledovat malá plavidla.

VI: Závěry a návazná opatření

Zlepšování spolupráce v oblasti námořní bezpečnosti EU je mimořádně náročným, avšak životně důležitým úkolem. K tomu, aby mohla posílit svou reakci na hrozby pro svou námořní bezpečnost, potřebuje EU spolupráci napříč odvětvími. Ta zahrnuje mnohé a rozmanité partnery na vnitrostátní úrovni, na úrovni EU a na mezinárodní úrovni. Jedná se o dlouhodobý proces navazující na stávající pracovní metody a dosažené úspěchy, který bude představovat spíše evoluci než revoluci.

Námořní bezpečnost EU bude zásadně posílena, bude-li za vůdčí zásadu přijata povinnost poctivě spolupracovat. Dále upevněna bude partnerstvími mezi všemi stranami zainteresovanými na námořní bezpečnosti, na úrovni EU a v rámci členských států. Tato partnerství by měla zahrnovat také průmysl, sociální partnery a občanskou společnost.

Rostoucí bezpečnostní úloha EU by měla být v souladu s celosvětovým vývojem. Silné podpory a odhodlání je zapotřebí také ze strany soukromého sektoru a výzkumných institucí, které jsou klíčovými aktéry při zvyšování námořní bezpečnosti a zabezpečení strategických námořních zájmů EU. Pro každou z určených oblastí by měly být vypracovány konkrétní akční plány pro zajištění lepší spolupráce.

Komise a vysoká představitelka budou spolupracovat s Radou v určených oblastech s cílem vypracovat podrobnější plán postupu. Začlenění námořní bezpečnosti do politik EU má v této souvislosti zásadní význam pro přetavení politických cílů v úspěchy.* * *