



EUROPEISKA
KOMMISSIONEN

EUROPEISKA UNIONENS HÖGA
REPRESENTANT FÖR UTRIKES
FRÅGOR OCH
SÄKERHETSPOLITIK

Bryssel den 6.3.2014
JOIN(2014) 9 final

GEMENSAMT MEDDELANDE TILL EUROPAPARLAMENTET OCH RÅDET

**För ett öppet och säkert globalt sjöbevakningsområde –
inslag i en EU-strategi för sjöfartsskydd**

GEMENSAMT MEDDELANDE TILL EUROPAPARLAMENTET OCH RÅDET

För ett öppet och säkert globalt sjöbevakningsområde – inslag i en EU-strategi för sjöfartsskydd

I Introduktion

Europas sjöfartsintressen är starkt kopplade till dess medborgares och samhällets välfärd, välstånd och säkerhet. Cirka 90 % av EU:s utrikeshandel och 40 % av dess internhandeln transporteras sjövägen. EU är globalt den tredje största importören och den femte största producenten av fiske och vattenbruk. Över 400 miljoner passagerare passerar EU:s hamnar varje år. EU är beroende av öppna och säkra hav och oceaner för fri handel, transport, turism, ekologisk mångfald och för den ekonomiska utvecklingen. Om EU inte skyddar sig mot ett brett spektrum av hot och risker inom sjöfartsområdet kan det leda till att haven och oceanerna blir arenor för internationella konflikter, terrorism eller organiserad brottslighet.

Det är mot denna bakgrund som Europeiska unionen befinner sig under press att göra mer, att agera snabbare och med mindre resurser, genom att stärka samarbetet mellan olika sektorer och nationella myndigheter. Eftersom de interna och externa dimensionerna av sjöfartsskyddet sammanlänkas allt mer är det nödvändigt att alla berörda parter har ett gemensamt syfte och en gemensam strävan för att uppnå samstämmighet mellan sektorspecifika och nationella strategier och för att möjliggöra för civila och militära myndigheter att reagera effektivt tillsammans. EU:s marina insats Operation Atalanta utanför Somalias kust i kombination med EU:s omfattande samarbetsstöd har visat hur effektiv en helhetsstrategi är.

I december 2013 betonade EU-rådet vikten av att skydda EU:s strategiska sjöfartsskyddsintressen mot ett brett spektrum av risker och hot. När det gäller specifika mål betonar EU:s Limassoldeklaration (ej översatt) från 2012 ”importance of improved maritime governance including increased cooperation”.¹ En EU-strategi för sjöfartsskydd skulle kunna lägga grunden för att EU kan bidra till regelbaserad god förvaltning till havs, både i territorialvatten och på öppet hav.

En EU-strategi för sjöfartsskydd skulle underlätta en strategisk, sektorsövergripande strategi för sjöfartsskydd². EU-samordning och utvecklingen av ytterligare synergier med och mellan medlemsstaterna och samarbete med internationella partner bör vara utgångspunkten i enlighet med befintliga fördrag och befintlig lagstiftning. FN:s havsrättskonvention (Unclos) bör vara en hörnsten i denna strategi.

En sådan strategi skulle inte syfta till att skapa nya strukturer, nya program eller ny lagstiftning, utan till att bygga vidare på och förstärka befintliga framsteg. Överensstämmelse med befintlig EU-politik bör säkerställas.³

¹ Av EU-ministrar som ansvarar för en integrerad sjöfartspolitik.

² ”Sektorsövergripande” avser åtgärder eller samarbete mellan olika havs- eller sjöfartsfunktioner (t.ex. sjösäkerhet, skydd av havsmiljön, fiskerikontroll, tull, gränskontroll, brottsbekämpning och försvar).

³ Exempel: Förordning (EG) nr 725/2004 om förbättrat sjöfartsskydd på fartyg och i hamnanläggningar, direktiv 2005/65/EG om ökat hamnskydd och förordning (EG) nr 324/2008 om fastställande av reviderade förfaranden för kommissionens inspektioner på området för sjöfartsskydd.

Samarbete med befintliga mellanstatliga och internationella initiativ bör stärkas.⁴ Slutligen skulle utvecklingen av en samordnad strategi för sjöfartsskydd också öka tillväxt- och sysselsättningspotentialen i våra hav i enlighet med EU:s tillväxtstrategi – Europa 2020.⁵

II Sjöfartsskyddsintressen

EU:s viktigaste strategiska sjöfartsskyddsintressen är:

- Att förebygga konflikter, bevara freden och stärka den internationella säkerheten genom kontakter med internationella partner. Detta främjar internationellt sjöfartssamarbete och rättstillämpning, underlättar sjöfartshandel och bidrar till en hållbar utveckling.
- Att skydda EU mot hot mot sjöfartsskyddet inklusive skydd av kritisk infrastruktur för sjöfarten, t.ex. hamnar och terminaler, offshoreanläggningar, undervattensledningar, telekablar, vetenskaplig forskning, innovationsprojekt och annan ekonomisk verksamhet till sjöss.
- Effektiv kontroll av unionens yttre gränser för att förhindra olaglig verksamhet.
- Att skydda EU:s internationella leveranskedja, fri sjöfart, rätt till säker genomfart för fartyg som seglar under EU:s medlemsstaters flagg och säkerheten och tryggheten för fartygens sjöfolk och passagerare.
- Att förebygga olagligt, oreglerat och orapporterat fiske (IUU).

III Hot mot sjöfartsskyddet

Hoten mot sjöfartsskyddet är mångfacetterade, utgör en risk för de europeiska medborgarna och skadar EU:s strategiska intressen. Dessa hot får också en rad konsekvenser inom flera politikområden. Sociala fenomen, ekonomiska fenomen och miljöfenomen som klimatförändringar, nedbrytning av marina ekosystem och utarmning av naturresurser som inverkar på EU-medlemsstaters och andra länders kustområden, haven och oceanerna får direkta och indirekta konsekvenser för sjöfartsskyddet. Följande hot mot sjöfartsskyddet har identifierats:

- Territoriella tvister, aggressionshandlingar och väpnade konflikter mellan stater.
- Spridningen av massförstörelsevapen, inklusive kemiska, biologiska, radiologiska och nukleära hot.
- Piratdåd och väpnade rån till havs.
- Terrorism och andra avsiktliga olagliga handlingar riktade mot fartyg, last och passagerare, hamnar och hamnanläggningar och kritisk infrastruktur för sjöfarten, inklusive cyberattacker mot informationssystem.
- Gränsöverskridande och organiserad brottslighet, inklusive sjöburen handel med vapen, narkotika och människor samt IUU-fiske.

⁴ Till exempel kustbevakningssamarbetet ECGFF (European Union Coast Guard Functions Forum), Internationella sjöfartsorganisationen och forumet Chen (Chiefs of European Navies).

⁵ KOM(2010) 2020 final.

- Potentiella miljökonsekvenser av olagliga utsläpp eller oavsiktlig förorening av havet.
- Potentiella effekter av naturkatastrofer, extrema händelser och klimatförändringar på sjötransportsystemet och i synnerhet på den maritima infrastrukturen.
- Förhållanden till havs och i kustzonen som försvagar potentialen för tillväxt och sysselsättning inom havs- och sjöfartssektorn.

IV Syftet med den här strategin

Med tanke på hur komplexa de befintliga politiska instrumenten är och de myriader aktörer och lagar som är inblandade på nationell och EU-nivå, bör denna strategi vara inkluderande, heltäckande och bygga vidare på befintliga framsteg.

Ett bra exempel är EU:s övergripande strategi för att motverka piratdåd utanför Somalias kust. Denna strategi kräver multilaterala åtgärder som integrerar civilt samarbete och försvarssamarbete, kapacitetsuppbyggnad och utveckling av partnerskap, ekonomiska och rättsliga utredningar, lokala, regionala och internationella diplomatiska insatser och politiska åtaganden samt forskning och innovation och samarbete med industrin.

Syftet med denna strategi är att främja en sektorsövergripande strategi för sjöfartsskydd. Detta kan åstadkommas genom att uppnå följande fyra strategiska mål:

a. På bästa sätt utnyttja den befintliga kapaciteten på nationell och europeisk nivå

De enskilda medlemsstaterna har med tiden utvecklat egna system, strukturer och förhållningssätt till sjöfartsskyddet, utan att enas om någon enhetlig metod för att lyckas. Dessa insatser stöds av EU-organ, t.ex. Europeiska försvarsbyrån (EDA), Europeiska unionens satellitcentrum (EUSC), Europeiska sjösäkerhetsbyrån (Emsa), Europeiska byrån för förvaltningen av det operativa samarbetet vid Europeiska unionens yttre gränser (Frontex) och Europeiska fiskerikontrollbyrån (EFCA), som har utvecklat sektorspecifika system och kapacitet för övervakning till havs. För att säkerställa en optimal reaktion på hot bör denna strategi stödja berörda myndigheter och organ på alla nivåer i deras ansträngningar för att förbättra sjöfartsskyddets effektivitet och underlätta sektorsövergripande och gränsöverskridande samarbete mellan berörda parter inom sjöfartsskyddet.

b. Främja effektiva och trovärdiga partnerskap inom det globala sjöbevakningsområdet

Med tanke på den genuint internationella karaktär som sjövägar, globala försörjningskedjor och sjöfart har tillvaratas EU:s strategiska sjöfartsintressen bäst genom partnerskap med andra intressenter eller internationella organisationer. Unionens förmåga att samarbeta med internationella partner har en direkt inverkan på dess förmåga att tillvarata sina intressen. Strategin bör positionera EU som en trovärdig, pålitlig och effektiv partner inom det globala sjöbevakningsområdet, redo och beredd att ta sitt internationella ansvar.

c. Främja kostnadseffektivitet

I en tid när de offentliga utgifterna pressas och resurserna är begränsade bör denna strategi leda till en kostnadseffektiv metod för sjöfartsskydd. EU:s sjöfartsskydd är till stor del uppbyggt kring nationella system och sektorsspecifika strategier, vilket kan göra att insatser blir dyrare och mindre effektiva. Sjöfartsverksamheten bör effektiviseras genom att man förbättrar sektorsövergripande samarbete, möjliggör bättre kommunikation mellan nationella system och EU-system, skapar effektiva civil-militära samarbetsområden och omvandlar resultat från forskning och teknisk utveckling till politik.

d. Öka solidariteten mellan medlemsstaterna

En enda sjöburen terroristattack eller ett avbrott i en eller flera av de stora farlederna skulle kunna få katastrofala konsekvenser för flera medlemsstater, EU som helhet och tredjeländer. För att förebygga, upptäcka och reagera på incidenter krävs ett samarbete mellan alla berörda parter inom sjöfartsskydd.

Bristen på enighet om maritima zoner, exempelvis avgränsningen av exklusiva ekonomiska zoner, kan innebära ytterligare ett hot i vissa områden, till exempel i Medelhavet.

Denna strategi bör syfta till att främja ett ömsesidigt stöd mellan medlemsstaterna och att möjliggöra gemensam beredskapsplanering, riskhantering, konfliktförebyggande och krishantering.

V Organisera EU:s insatser: bygga vidare på och förbättra befintliga framsteg

En strategi som syftar till att uppnå en bättre havsförvaltning bör ha fyra hörnstensprinciper:

- *En sektorsövergripande strategi:* Alla partner från civila och militära myndigheter (brottsbekämpning, gränskontroll, tull- och fiskerikontroll, miljömyndigheter, sjöfartsövervakning, forskning och innovation, flottor) till industrin (frakt, privata säkerhets tjänster, kommunikationsteknik, kapacitetsstöd, arbetsmarknadens parter) måste samarbeta bättre.
- *Funktionell integritet:* Ingen förändring av mandat, ansvar eller befogenheter bör göras för någondera part. Fokus bör i stället ligga på vilka specifika funktioner eller uppgifter som kan utföras bättre genom att arbeta tillsammans med andra parter.
- *Multilateralt samarbete inom sjöfart:* En viktig princip när det handlar om komplexa frågor som kräver internationell respons och internationellt samarbete inom sjöbevakningsområdet är multilateralt samarbete. EU är starkare och dess intressen skyddas bäst när man talar med en röst med internationella partner.
- *Respekt för regler och principer:* EU verkar för respekt för internationell rätt, mänskliga rättigheter och demokrati samt fullständig efterlevnad av havsrättskonventionen och de mål som fastställs i konventionen som de viktigaste faktorerna för regelbaserad god förvaltning till havs.

Dessa fyra principer tillämpas inom fem områden för bättre samarbete.

a. Externa åtgärder

EU:s externa åtgärder till stöd för sjöfartsskydd och havsförvaltning varierar från politiska dialoger med internationella partner till att stödja kapacitetssuppleggnaden inom sjöfarten och militära operationer för att förhindra piratdåd och väpnade rån till havs. EU skulle kunna förbättra sättet på och i vilken utsträckning man drar nytta av bästa praxis för intern politik när det gäller aspekter av sjöfartsskydd, för att främja en bättre förvaltning av haven. Detta skulle kunna användas till exempel när man stöttar partnerländer för att få dem att förbättra standarden på sina hamnar, hamnanläggningar och fartygsskydd i syfte att uppfylla kraven i IMO:s (Internationella sjöfartsorganisationen) kod för sjöfartsskydd på fartyg och i hamnanläggningar (ISPS-koden) och ILO:s (Internationella arbetsorganisationen) sjöarbetskonvention och konvention om identitetshandlingar för sjöfolk för att garantera sjöfolks säkerhet och trygghet.

Framgångarna med EU:s marina insats Operation Atalanta i arbetet med att avskräcka piratdåd utanför Somalias kust i kombination med det omfattande samarbetsstödet från EU, både på land och till sjöss, har bidragit till att minska de bakomliggande orsakerna till otryggheten till sjöss. Detta bör analyseras för att identifiera vilka lärdomar som kan tillämpas på annat håll. En annan modell som har gett positiva resultat i kampen mot piratdåd i Sydostasien – och där enskilda EU-medlemsstater har medverkat – är det regionala samarbetsavtalet om att bekämpa piratdåd och väpnade rån mot fartyg i Asien (ReCAAP). Dessa exempel visar värdet av samarbete på sjöfartsskyddsområdet.

Regionala aspekter

Vissa maritima zoner eller områden inom det globala sjöbevakningsområdet är, på grund av deras strategiska värde eller på grund av att det finns risk för kris eller instabilitet i området, av särskild betydelse för EU och dess medlemsstater.

Medelhavet, Atlanten och det globala nätverket med farleder till och från Asien, Afrika och Amerika är av avgörande betydelse.

De vatten som omger den afrikanska kontinenten, bland annat Guineabukten, måste få ökad uppmärksamhet och en internationellt samordnad strategi. ⁶Ökade nivåer av piratdåd och väpnade rån till havs i Guineabukten understryker behovet av samordnade EU-åtgärder, inklusive sammankoppling av befintliga och framtida EU-stöd till kapacitetsuppbyggnad med de åtgärder som vidtagits av länderna i regionen.

Adenviken har blivit ett viktigt område för samarbete, på grund av närvaron av internationella partner som skyddar utsatta fartyg och bekämpar piratdåd. EU:s närvaro i Adenviken genom EU:s marina insats Operation Atalanta i kombination med det omfattande stödet från andra samarbetsinstrument i EU har en positiv effekt på andra politikområden och främjar en bättre civil-militär samverkan. Framgångarna med Operation Atalanta i kombination med samarbetsåtgärderna på längre sikt bör bevaras för att säkerställa att piratdåden inte upprepas.

EU stöder utvecklingen av den integrerade sjöfartsstrategin för Afrika 2050 och är redo att samarbeta med Afrikanska unionen och dess medlemsstater om sjöfartsfrågor.

Öst- och Sydostasiens havsområden innehåller en mängd utmaningar. En stark men ojämnt fördelad ekonomisk utveckling, en växande befolkning och konkurrerande anspråk på territorier och maritima resurser skapar en kraftfull kombination av konflikter, instabilitet och kriser.

Öppnandet av möjliga transportvägar genom Arktis och utvinning av regionens natur- och mineraltillgångar kommer att medföra särskilda miljömässiga utmaningar som måste hanteras med största omsorg, och samarbete med partner kommer att vara av största vikt.⁷

⁶ Se ”Inslag i EU:s strategi som svar på de utmaningar som finns i Guineabukten”, JOIN (2013)31 final, 18.12.2013.

⁷ Att upprätthålla ett bra internationellt samarbete i den arktiska regionen och att stödja stabilitet i regionen har identifierats som ett strategiskt intresse för EU. Se det gemensamma meddelandet om utvecklingen av Europeiska unionens politik för den arktiska regionen, av den 26 juni 2012, JOIN(2012) 19 final.

Områden för bättre samarbete

Unionen

- bör säkerställa en samordnad strategi för sjöfartsskyddsfrågor i internationella forum som G8, FN, IMO, ILO, Nato, Afrikanska unionen och dess subregionala organisationer, unionen för Medelhavsområdet, Sydostasiatiska nationers förbund (Asean), Interpol och med tredjeländer.
- bör planera in, regelbundna, "EU-flaggade" sjöfartsövningar med tredjeländer inom ramen för en GSFP-operation (GSFP = gemensam säkerhets- och försvarspolitik) eller en EU-övning, i syfte att förbättra EU:s synlighet i det globala sjöbevakningsområdet.
- bör sträva efter att stärka och stödja EU:s regionala åtgärder i andra piratdådsdrabbade områden runt om i världen, särskilt genom att på bästa sätt använda initiativen inom den gemensamma utrikes- och säkerhetspolitiken (Gusp) samt stärka förberedelsen för framtida oförutsedda händelser inom sjöfartsområdet genom mer omfattande externa åtgärder.
- bör, genom att bygga vidare på det befintliga EU-samarbetet, bedriva verksamhet för att bygga upp den maritima säkerhetskapaciteten med tredjeländer och regionala organisationer i syfte att fortsätta att förbättra 1) havsförvaltningen och rättstillämpningen, inklusive straffrätt och brottsbekämpning på sjöfartsområdet, 2) hamn- och sjöfartsskyddet i enlighet med internationellt överenskomna standarder, 3) förmågan att hantera egna gränser och 4) för att bekämpa IUU-fiske.
- bör stödja tredjeländer i upprättandet och uppgraderingen av deras sjöräddningskapacitet i enlighet med internationella åtaganden.
- bör sträva efter att förbättra informationsdelningen med internationella partner, inklusive grannländer, som EU förordar i det bredare området runt Indiska oceanen.

b. Maritim medvetenhet, övervakning och informationsdelning

Tillgång till aktuell och korrekt information och aktuella och korrekta underrättelser är av avgörande betydelse för att skapa en gemensam maritim medvetenhet som i sin tur leder till en bättre verksamhet och en mer effektiv användning av knappa resurser. Framsteg har redan gjorts via ett antal EU-system som betjänar olika politikområden och som i vissa fall går utöver en sektor.

Dessa system omfattar: SafeSeaNet, unionens system för sjötrafikövervakning och informationsutbyte för EU-vattnen som hanteras av Emsa för att säkerställa genomförandet av EU:s lagstiftning, det gemensamma kommunikations- och informationssystemet för olyckor (Cecis) som underlättar kommunikationen vid incidenter och katastrofer till sjöss och som hanteras av Generaldirektoratet för humanitärt bistånd och civilskydd (Echo), fartygsövervakningssystemet som hanteras av EFCA och medlemsstater och som stöder den gemensamma fiskeripolitiken, nätverket för sjöövervakning (Marsur) som hanteras av EDA och som stöder den gemensamma utrikes- och säkerhetspolitiken och det europeiska gränsövervakningssystemet (Eurosur)⁸ som förbättrar situationsmedvetenheten och

⁸ Förordning (EU) nr 1052/2013 av den 22 oktober 2013 om inrättandet av ett europeiskt gränsövervakningssystem (Eurosur), OJ L295/11, 6.11.2013.

reaktionsförmågan i medlemsstaterna och i EU:s gränsbyrå Frontex vid de yttre gränserna. Dessutom kommer den gemensamma miljön för informationsutbyte för EU:s sjöbevakningsområde (Cise) som för närvarande utvecklas gemensamt av EU och EU/EES-länderna att ytterligare stärka och skapa ett ramverk för interoperabilitet mellan nationella system och EU-system med hjälp av bland annat en gemensam datamodell.

Sjöövervakning är fortfarande till stor del organiserad utifrån sektorer och ländernas gränser. Detta kan leda till en suboptimal användning av tillgängliga övervakningsfunktioner. EU-medlemsstaternas myndigheter får stöd av EU:s sektorssystem och strategier. Förebildliga lösningar för att förbättra civil-militär samverkan på nationell och europeisk nivå har utvecklats inom ramen för Eurosurs. Civila och militära myndigheter är skyldiga att utbyta information om incidenter och patruller via de nationella samordningscentralerna för gränsövervakning och underrättelse via nationella situationsbilder samt att samordna sina aktiviteter när de bemöter hot vid de yttre gränserna.

I linje med målen för EU:s strategi för sjöfartsskydd utvecklar det europeiska jordobservationsprogrammet Copernicus redan en övergripande strategi för en mer samordnad användning av rymdsystem och fjärranalysteknik och deras tillämpningar för sektorsövergripande tjänster vid övervakning till sjöss.

Rymd- och luftbaserad övervakningsteknik möjliggör observation av områden som är svåra att komma åt och bidrar till förbättrad upptäckt och spårning av små fartyg som används för narkotikasmuggling, piratdåd och migration. Sedan 2013 håller Frontex, Emsa och EU:s satellitcentrum (EUSC) på att upprätta en tjänst för en kombinerad användning av övervakningsverktyg, bland annat fartygsrapporteringsystem, satellitbilder och bemannade övervakningsflygplan. Jordobservationskomponenter i denna tjänst kommer att få stöd inom ramen för Copernicus från och med 2014.

Maritim medvetenhet, övervakning och informationsdelning bör kompletteras med forskning och innovation för att förbättra och öka dess effektivitet.

Områden för bättre samarbete

- Medlemsstaterna bör uppmanas att säkerställa att samtliga civila och militära myndigheter med ansvar för maritim gränsövervakning i slutet av 2014 regelbundet delar information via Eurorsurs nationella situationsbilder och samarbetar via Eurosurs nationella samordningscentraler.
- Kommissionen och den höga representanten bör, i samarbete med medlemsstaterna, fortsätta att förbättra civil-militär samverkan, gränsöverskridande samarbete och interoperabilitet mellan system för sjöövervakning och sjöfartsskydd, i syfte att skapa övergripande "maritim medvetenhet" för att förbättra tidiga varningar och underlätta en snabb reaktion.
- Kommissionen och den höga representanten bör säkerställa en konsekvent strategi i det pågående arbetet av EDA, EFCA, Emsa, ESA, EUSC, Frontex samt jordobservationsprogrammet Copernicus och EU:s satellitnavigeringsprogram Galileo/Egnos, i syfte att stödja sjöövervakningen i EU och det globala sjöbevakningsområdet och genomförandet av GSFP-uppdrag.

c. Kapacitetsutveckling och kapacitetsuppbyggnad

En konsekvent strategi krävs för att utveckla nödvändiga och kostnadseffektiva kapaciteter. Detta bör omfatta ytterligare insatser från offentliga och privata aktörer, inklusive arbetsmarknadens parter, och bygga vidare på tidigare framsteg. Den europeiska

gränsförvaltningsbyrån Frontex samordnar användningen av resurser och personal från olika medlemsstaters gränsmyndigheter i gemensamma insatser. Den förbättrade kapaciteten att bemöta terroristattacker mot fartyg i EU-vatten och utbyte av bästa praxis som utvecklats av Atlasnätverket för särskilda insatsgrupper från medlemsstater utgör andra exempel på kapacitetsuppbyggnad.

Initiativet ”sammanslagning och gemensamt utnyttjande”, som förespråkas av EDA, har som mål att slå samman och gemensamt utnyttja en högre militär kapacitetsnivå inom EU:s medlemsstater och bidrar till ett bättre utnyttjande av begränsade (militära) kapaciteter. Detta förbättrar effektiviteten, hållbarheten, interoperabiliteten och kostnadseffektiviteten för dessa kapaciteter.

Områden för bättre samarbete

- Kommissionen och den höga representanten bör identifiera kapacitetsområden och tekniker som kan dra nytta av en harmonisering för förbättrad interoperabilitet och utveckla tekniska färdplaner samt kartlägga processen och milstolparna för att uppnå detta.
- Kommissionen bör, i samarbete med den höga representanten, utforska mervärdet av att EU äger, förvaltar eller upplåter kapaciteter med dubbla användningsområden inom ett område med kritisk kapacitet, t.ex. sjöövervakning till gagn för medlemsstaterna.⁹
- Kommissionen bör undersöka hur ett närmare samarbete mellan och med nationella myndigheter som genomför sjöövervakningsaktiviteter kan bidra till att stärka gränskontrollen, maritim brottsbekämpning och sjöräddningen inom det befintliga konceptet med integrerad gränsförvaltning.
- Befintlig lagstiftning om säkerheten i hamnar, hamnanläggningar och fartyg inom EU/under EU-flagg bör tillämpas fullt ut och, när det är tillämpligt, uppgraderas eller vidareutvecklas. Kommissionen och medlemsstaterna bör främja ett större utbyte av bästa praxis, riskanalys och information om hot, vid behov i samarbete med arbetsmarknadens parter som verkar i hamnarna och sjöfartssektorena.
- Kommissionen bör, i samarbete med medlemsstaterna, samordna sina forskningsinsatser för att utveckla sina kunskaper, tekniker och andra medel i syfte att öka sin kapacitet för prognoser, övervakning och riskminimering.

d. Riskhantering, skydd av kritisk maritim infrastruktur och krishantering

Även om de viktigaste målen förblir riskminimering och förebyggande av olyckor, är skyddet av EU:s havsmiljöstatus, dess kritiska maritima infrastruktur och dess förmåga till krishantering beroende av en hög grad av förberedelse, planering och reaktionsförmåga. En rad inbördes samverkande åtgärder har redan införts, men EU kan förbättra sin reaktionsförmåga. Detta kan uppnås genom att man bygger vidare på befintliga kapaciteter och överenskommelser, t.ex. lagstiftning om säkerhet på fartyg och hamnanläggningar som fastställer minimikraven för fartyg, hamnar och myndigheter. Den privata sektorns engagemang är också en viktig faktor för framgång i detta sammanhang.

9

I nära överensstämmelse med den strategi som anges i kommissionens meddelande om försvar, COM(2013) 542final.

EU:s tullmyndigheter genomför riskbedömningar av inkommande gods innan godset lastas på ett fartyg i en främmande stat. Kommissionens meddelande om riskhantering och säkerheten i leveranskedjan betonar vikten av ytterligare sektorsövergripande samarbete.¹⁰ I meddelandet efterlyses ökad riskhanteringsförmåga för att övervaka riskerna med lastförflyttningar genom att stärka EU:s ramverk för riskhantering, bland annat de omfattande lastinformationssystemen och beroendet av godkända ekonomiska aktörer för att säkerställa oavbruten handel.

Ett annat exempel är den gemensamma integrerade modellen för riskanalys som utvecklats av Frontex, vilken möjliggör snabbare identifiering och svar på utmaningar vid de yttre havsgränserna.

Som en del av skyddet av fartyg till sjöss har användningen av beväpnad säkerhetspersonal (Privately Contracted Armed Security Personnel, PCASP:er) ökat. Flera nationer har fastställt nationella regler om användningen av beväpnad säkerhetspersonal och deras agerande. Det är önskvärt att sträva efter en gemensam, bindande standard för beväpnad säkerhetspersonal ombord på EU-flaggade fartyg.

Områden för bättre samarbete

- Kommissionen och den höga representanten bör, i en samordnad strategi med medlemsstaterna, tillämpa en gemensam och övergripande strategi för hantering av säkerhetsrisker till sjöss, i syfte att uppnå en gemensam riskanalys. Detta skulle bidra till att identifiera områden av sjöfartsskyddsintresse i det globala sjöbevakningsområdet och underlätta övergången från en patrullstyrd strategi till en underrättelsestyrd strategi.
- Kommissionen och den höga representanten bör ta initiativ till bättre civil-militär samverkan och gränsöverskridande samarbete för maritim krishantering och beredskapsplanering i förhållande till definierade säkerhetshot.
- Medlemsstater och berörda parter bör göra en bedömning av sjöfartens motståndskraft mot naturkatastrofer och klimatförändringar och vidta lämpliga åtgärder och utbyta bästa praxis i syfte att minska de relaterade riskerna.
- Kommissionen bör överväga att föreslå EU-krav som styr användningen av beväpnad säkerhetspersonal för att säkerställa en gemensam standard för säkerhetsföretag i medlemsstaterna och ombord på EU-flaggade fartyg. EU bör sträva efter obligatoriska standarder för beväpnad säkerhetspersonal på internationell nivå via IMO.
- Kommissionen åtar sig att garantera komplementaritet och konsekvens i lagstiftningen samt åtgärder för att förbättra sjöskyddet och säkerheten i leveranskedjan.

e. Maritim säkerhetsforskning och innovation, utbildning och yrkesutbildning

Innovativa tekniker och processer bidrar till ökad effektivitet, hållbarhet och effektivitet i verksamheten. Socioekonomisk forskning och innovation kan bidra till att minska situationer som leder till sociala konflikter eller maritim brottslighet. Maritim säkerhetsforskning skulle

¹⁰ Rådet har begärt att kommissionen ska utveckla meddelandet om riskhantering, COM(2012) 793 final, till en strategi och handlingsplan under 2014.

kunna dra nytta av en tydlig vision om sektorsövergripande behov och kapaciteter med dubbla användningsområden.

Forskning, innovativ kunskapsutveckling och utbildning kan bidra till att man uppnår målen i blå tillväxt-strategin.¹¹ EU:s sjunde ramprogram för utveckling inom forskning och teknik (FP7), och i synnerhet forskningstemat säkerhet, har redan gett omfattande resultat. Dessa resultat bör utnyttjas bättre i policyutveckling och för att uppnå marknadspenetration, och här bör man även utnyttja synergier med programmen i medlemsstaterna och de europeiska struktur- och investeringsfonderna. Kommissionen kommer att fortsätta att stödja forsknings- och utvecklingsverksamheten (FoU) med anknytning till sjöfartsskydd.

En strategi för sjöfartsskydd behöver globala forsknings- och utvecklingspartner. Horisont 2020 är öppen för internationella partner. Kommissionens gemensamma forskningscentrum (JRC) har etablerat samarbetskontakter med internationella FoU-partner för specifika forskningsaktiviteter som är relaterade till sjöövervakning.

Områden för bättre samarbete

- Kommissionen, den höga representanten och medlemsstater bör sammanföra tillgängliga utbildningar som rör sjöfartsskydd i en gemensam maritim utbildningskalender och överväga att öppna upp dessa utbildningar till tredjeländer i syfte att enas om gemensamma minimistandarder för utbildning.
- Kommissionen och den höga representanten bör etablera en gemensam civil-militär agenda för forskning som rör sjöfartsskydd (inklusive kapaciteter med dubbla användningsområden) för att undvika duplicering och öka effektiviteten i forskningen, i samordning med medlemsstaterna.
- Kommissionen och den höga representanten bör etablera, i nära samarbete med berörda parter inom industrin, inklusive arbetsmarknadens parter, ett nätverk för kunskaps- och kompetensutveckling inom sjöfartsskyddsområdet som omfattar forskningsinstitut och centra för utbildning på forskarnivå samt ge stöd till ILO:s Maritime Labour Academy.
- Kommissionen bör, i nära samarbete med medlemsstaterna och andra berörda aktörer, fortsätta sina ansträngningar för att förbättra unionens och de nationella myndigheternas operativa och tekniska förmåga att bättre upptäcka och spåra små fartyg.

VI Slutsatser och uppföljning

Att förbättra EU-samarbetet om sjöfartsskydd är ett oerhört omfattande men också mycket viktigt åtagande. EU behöver ett tvärsektoriellt samarbete för att förbättra reaktionsförmågan vid hot mot sjöfartsskyddet. Detta rör många och olika samarbetspartner på nationell nivå, EU-nivå och internationell nivå. Detta är en långsiktig process som bygger vidare på befintliga arbetsmetoder och resultat och som kommer att likna mer en evolution än en revolution.

EU:s sjöfartsskydd kommer att förstärkas i grunden om skyldigheten att lojalt samarbeta används som en vägledande princip. Det kommer att stärkas ytterligare genom partnerskap

¹¹ COM(2012) 494 final.

mellan alla aktörer inom sjöfartsskydd, på EU-nivån och mellan och inom medlemsstater. Detta bör även omfatta industrin, arbetsmarknadens parter och det civila samhället.

EU:s allt större säkerhetsroll bör vara i linje med utvecklingen i hela världen. Det behövs också ett starkt stöd och engagemang från den privata sektorn och forskningsinstitutioner som är viktiga aktörer för att stärka sjöfartsskyddet och skydda EU:s strategiska sjöfartsintressen. Särskilda handlingsplaner för bättre samarbete bör upprättas för varje område som identifieras.

Kommissionen och den höga representanten kommer att samarbeta med rådet när det gäller de områden som identifierats för att utarbeta en mer detaljerad färdplan. Integrering av sjöfartsskyddet i EU-politiken är i detta sammanhang avgörande för att omvandla de politiska målen till resultat.

* * *