EIROPAS
KOMISIJA

EIROPAS SAVIENĪBAS AUGSTĀ
PĀRSTĀVE ĀRLIETĀS UN
DROŠĪBAS POLITIKAS
JAUTĀJUMOS

Briselē, 6.3.2014.
JOIN(2014) 9 final

KOPĪGS PAZIŅOJUMS EIROPAS PARLAMENTAM UN PADOMEI

Atklātai un drošai jūras videi pasaulē: Eiropas Savienības Jūras drošības stratēģijas elementi

KOPĪGS PAZIŅOJUMS EIROPAS PARLAMENTAM UN PADOMEI

Atklātai un drošai jūras videi pasaulē:
Eiropas Savienības Jūras drošības stratēģijas elementi

I. Ievads

Eiropas jūrlietu intereses ir cieši saistītas ar Eiropas iedzīvotāju un kopienu labklājību, pārticību un drošību. Aptuveni 90 % no ES ārējās tirdzniecības un 40 % no iekšējās tirdzniecības noris, izmantojot jūras pārvadājumus. Eiropas Savienība ir trešā lielākā zivsaimniecības un akvakultūras produktu importētāja un piektā lielākā ražotāja pasaulē. Vairāk nekā 400 miljoni pasažieru katru gadu izmanto ES ostas. ES ir atkarīga no atklātām un drošām jūrām un okeāniem, kas nāk par labu brīvai tirdzniecībai, transportam, tūrismam, ekoloģiskai daudzveidībai un ekonomikas attīstībai. Ja netiks nodrošināta aizsardzība pret dažādiem jūras vides apdraudējumiem un riskiem, tad jūras un okeāni var kļūt par starptautisku konfliktu, terorisma vai organizētās noziedzības reģioniem.

Ņemot vērā iepriekš minēto, Eiropas Savienība ir pakļauta spiedienam darīt vairāk un rīkoties ātrāk un ar mazākiem resursiem, pastiprinot sadarbību starp dažādām nozarēm un valstu iestādēm. Tā kā jūras drošības iekšējās un ārējās dimensijas ir aizvien ciešāk saistītas, ir vajadzīga vienotība kopīga mērķa labā un visu iesaistīto personu centieni, lai panāktu konsekvenci starp nozaru politiku un valstu līmenī īstenojamo politiku un ļautu civilām un militārām iestādēm kopīgi efektīvi reaģēt. Eiropas Savienības vadītie jūras spēki Somālijā (*EUNAVFOR*) – operācija *Atalanta* apvienojumā ar būtisko palīdzību, ko ES sniedz sadarbības jomā, ir apliecinājuši vienotās pieejas efektivitāti.

Eiropadome 2013. gada decembrī uzsvēra, cik svarīgi ir attiecībā uz plašu risku un draudu klāstu garantēt ES stratēģiskās jūras drošības intereses. Attiecībā uz konkrētiem mērķiem Limasolas deklarācijā, ko ES pieņēma 2012. gadā, tika uzsvērts, „cik liela nozīme ir uzlabotai jūras pārvaldībai, tostarp pastiprinātai sadarbībai”[1]. ES Jūras drošības stratēģija varētu radīt pamatu tam, lai Eiropas Savienība veicinātu uz noteikumiem balstītu, labu pārvaldību jūrā – gan teritoriālajā, gan atklātajā jūrā.

ES Jūras drošības stratēģija veicinātu stratēģisku, starpnozaru pieeju jūras drošības jomā[2]. Par sākumpunktu, kas ir šīs pieejas pamatā, būtu jākļūst ES koordinācijai un turpmākas sinerģijas panākšanai ar dalībvalstīm un to starpā, un sadarbībai ar starptautiskiem partneriem atbilstoši esošajiem līgumiem un tiesību aktiem, kā arī saskaņā ar Apvienoto Nāciju Organizācijas Jūras tiesību konvenciju (*UNCLOS*).

Šāda stratēģija nemēģinātu radīt jaunas struktūras, programmas vai tiesību aktus, bet gan censtos izmantot un pastiprināt jau esošos sasniegumus. Būtu jānodrošina konsekvence ar esošajiem ES politikas virzieniem[3].

---

1 Šo deklarāciju pieņēma par integrēto jūrlietu politiku atbildīgie ES ministri.

2 Jēdziens „starpnozaru” attiecas uz pasākumiem vai sadarbību starp dažādām jūrlietu funkcijām (piemēram, jūras drošība, jūras vides aizsardzība, zivsaimniecības kontrole, muita, robežkontrole, tiesībaizsardzība un aizsardzība).

3 Piemēram: Regula (EK) Nr. 725/2004 par kuģu un ostas iekārtu drošības pastiprināšanu; Direktīva 2005/65/EK par ostu aizsardzības pastiprināšanu un Regula (EK) Nr. 324/2008, ar ko nosaka pārskatītas procedūras Komisijas pārbaužu veikšanai jūras satiksmes drošības jomā.

Būtu jāpastiprina sadarbība ar esošajām starpvaldību un starptautiskajām iniciatīvām[4]. Visbeidzot, koordinētas pieejas izstrāde jūras drošības jomā palielinātu arī mūsu jūru izaugsmes veicināšanas un darbvietu radīšanas potenciālu, kā izklāstīts ES izaugsmes stratēģijā – Eiropa 2020[5].

II. Jūras drošības intereses

ES galvenās stratēģiskās jūras drošības intereses ir šādas:

- konfliktu novēršana, miera uzturēšana un starptautiskās drošības stiprināšana, pateicoties dialogam ar starptautiskajiem partneriem. Tas veicina starptautisko sadarbību jūrlietās un tiesiskumu, atvieglina jūras tirdzniecību un sekmē ilgtspējīgu attīstību;
- ES aizsardzība pret jūras drošības apdraudējumiem, tostarp tādas ar jūrlietām saistītas kritiskās infrastruktūras aizsardzība kā, piemēram, ostas un termināli, iekārtas atklātā jūrā, zemūdens cauruļvadi, telekomunikāciju kabeļi, zinātniskā pētniecība, inovācijas projekti un citas saimnieciska rakstura darbības jūrā;
- efektīva Savienības ārējo jūras robežu kontrole, lai novērstu nelikumīgas darbības;
- ES globālās piegādes ķēdes aizsardzība, kuģošanas brīvība, miermīlīgas caurbraukšanas tiesības, kas ir kuģiem ar ES dalībvalstu karogiem, un ES dalībvalstu jūrnieku un pasažieru drošība;
- nelegālas, neregulētas un nereģistrētas zvejas (NNN zvejas) novēršana.

III. Jūras drošības apdraudējumi

Jūras drošības apdraudējumi ir ļoti dažādi, tie skar Eiropas iedzīvotājus un kaitē ES stratēģiskajām interesēm. Šie jūras drošības apdraudējumi dažādi ietekmē vairākas politikas jomas. Tādām sociālām, ekonomikas un vides parādībām kā klimata pārmaiņas, jūras ekosistēmu degradācija un dabas resursu izsmelšana, kas skar ES dalībvalstu un citu valstu piekrastes reģionus, jūras un okeānus, ir tieša un netieša ietekme uz jūras drošību. Ir apzināti šādi jūras drošības apdraudējumi:

- teritoriālie strīdi jūrā, agresijas akti un bruņoti konflikti starp valstīm;
- masu iznīcināšanas ieroču izplatīšana, tostarp ķīmiski, bioloģiski, radioloģiski apdraudējumi un kodolapdraudējumi;
- jūras pirātisms un bruņota laupīšana jūrā;
- terorisms un citas tīšas nelikumīgas darbības, kas vērstas pret kuģiem, to kravu un pasažieriem, ostām un ostu iekārtām, un ar jūrlietām saistītu kritisko infrastruktūru, tostarp kiberuzbrukumi informācijas sistēmām;
- pārrobežu noziedzība un organizētā noziedzība, tostarp ieroču, narkotiku un cilvēku nelikumīga tirdzniecība, kā arī NNN zveja;

---

4 Piemēram, ar Eiropas Savienības Krasta apsardzes pienākumu pildīšanas forumu, Starptautisko Jūrniecības organizāciju vai Eiropas jūras spēku virsvadības (*CHENs*) forumu.

5 COM(2010) 2020 galīgā redakcija.

- iespējamais vides apdraudējums, kura iemesls ir piesārņojušu vielu nelikumīga noplūde vai nejauša jūras piesārņošana;
- dabas katastrofu, ārkārtēju dabas parādību un klimata pārmaiņu iespējamā ietekme uz jūras transporta sistēmu un jo īpaši uz jūras infrastruktūru;
- jūrā un piekrastes zonā pastāvošie apstākļi, kas vājina iespējamo izaugsmi un darbvietu izveidi jūras un jūrlietu nozarē.

IV. Šīs stratēģijas nolūks

Ņemot vērā esošo politisko instrumentu sarežģītību un neskaitāmos dalībniekus un tiesību aktus gan valstu, gan ES līmenī, šai stratēģijai būtu jābūt iekļaujošai, visaptverošai un balstītai uz līdzšinējiem sasniegumiem.

Labs piemērs ir ES visaptverošā pieeja, kuras mērķis ir cīnīties pret pirātiem Somālijas piekrastē. Šajā nolūkā ir vajadzīga daudzpusēja rīcība, kas integrē sadarbību civilajā un aizsardzības jomā; spēju un partnerību izveide; finanšu un tiesas izmeklēšana un vietēja, reģionāla un starptautiska līmeņa diplomātiski centieni un politiskas saistības, kā arī pētniecība, inovācija un sadarbība ar rūpniecību.

Šīs stratēģijas nolūks ir sekmēt starpnozaru pieeju jūras drošības jomā. To varētu panākt, īstenojot šādus četrus stratēģiskos mērķus:

a) pēc iespējas efektīvāk izmantot esošās spējas valstu un Eiropas līmenī

Katra dalībvalsts laika gaitā ir izstrādājusi pati savas sistēmas, struktūras un pieeju jūras drošības jomā, taču nav vienas metodes, kas garantētu panākumus. Šos centienus atbalsta tādas ES aģentūras kā Eiropas Aizsardzības aģentūra (EAA) un Eiropas Savienības Satelītcentrs (*EUSC*), kā arī Eiropas Jūras drošības aģentūra (*EMSA*), Eiropas Aģentūra operatīvās sadarbības vadībai pie Eiropas Savienības dalībvalstu ārējām robežām (*Frontex*) un Eiropas Zivsaimniecības kontroles aģentūra (*EFCA*), kas ir izstrādājušas konkrētām nozarēm piemērotas sistēmas un spējas jūras uzraudzībai. Lai nodrošinātu optimālu reakciju uz apdraudējumiem, ar šo stratēģiju visos līmeņos būtu jāatbalsta attiecīgās iestādes un aģentūras to centienos uzlabot jūras drošības efektivitāti un atvieglināt starpnozaru un pārrobežu sadarbību starp jūras drošības jomā iesaistītajām personām.

b) veicināt efektīvas un uzticamas partnerības vispasaules jūrlietās

Ņemot vērā jūras savienojumu, globālo piegādes ķēžu un kuģniecības patiesi starptautisko raksturu, ES stratēģiskās jūrlietu intereses tiek vislabāk aizsargātas, noslēdzot partnerības ar citām iesaistītajām personām vai starptautiskajām organizācijām. Savienības spējas sadarboties ar starptautiskiem partneriem tieši ietekmē tās spēju aizsargāt savas intereses. Stratēģijai būtu jāpozicionē Eiropas Savienība kā uzticama, droša un efektīva partnere vispasaules jūrlietās, kā partnere, kura ir gatava un spēj uzņemties savu starptautisko atbildību.

c) veicināt izmaksu efektivitāti

Laikā, kad valsts izdevumi tiek samazināti un resursi ir ierobežoti, ar šo stratēģiju būtu jāpanāk izmaksu ziņā efektīva pieeja jūras drošībai. ES jūras drošības pamatā lielākoties ir valstu sistēmas un konkrētām nozarēm paredzētas pieejas, kas, iespējams, padara operācijas dārgākas un mazāk efektīvas. Jūras operācijām jākļūst efektīvākām, uzlabojot nozaru sadarbību, nodrošinot labāku saziņu starp valstu un ES sistēmām, izveidojot efektīvas civilmilitāras saskarnes un īstenojot politikā pētniecības un tehniskās attīstības rezultātus.

d) pastiprināt solidaritāti starp dalībvalstīm

Viens vienīgs teroristu uzbrukums jūrā vai viena vai vairāku svarīgu kuģošanas ceļu pārtraukšana varētu katastrofāli ietekmēt vairākas dalībvalstis, visu Eiropas Savienību vai trešās valstis. Lai nepieļautu un novērstu negadījumus un reaģētu uz tiem, ir vajadzīga visu jūras drošībā iesaistīto personu sadarbība.

Vienprātības trūkums par jūras zonām (piemēram, par ekskluzīvo ekonomikas zonu robežu delimitēšanu) varētu radīt vēl vienu apdraudējumu konkrētos reģionos, piemēram, Vidusjūrā.

Šai stratēģijai jābūt vērstai uz to, lai pastiprinātu abpusējo atbalstu starp dalībvalstīm un nodrošinātu kopīgu ārkārtas rīcības plānošanu, riska pārvaldību, konfliktu novēršanu, kā arī reakciju krīzes gadījumos un krīzes pārvaldību.

V. ES reakcija – līdzšinējo sasniegumu izmantošana un uzlabošana

Stratēģijai, kuras mērķis ir labāka jūrlietu pārvaldība, būtu jābalstās uz šādiem četriem pamatprincipiem:

- *starpnozaru pieeja* – labāk jāsadarbojas visiem partneriem, kas pārstāv civilas un militāras iestādes (tiesībaizsardzības iestādes, robežkontroli, muitu un zivsaimniecības inspekciju, vides iestādes, kuģniecības uzraudzību, pētniecību un inovāciju, jūras spēkus) un nozari (kuģniecības uzņēmumus, privātus drošības dienestus, komunikāciju tehnoloģiju, spēju atbalstu, sociālos partnerus);
- *funkcionālā integritāte* – nebūtu jāmaina nevienas iesaistītās personas pilnvaras, atbildības joma vai kompetences. Tā vietā galvenā uzmanība būtu jāvelta konkrētām funkcijām vai uzdevumiem, kurus var labāk veikt sadarbībā ar citām iesaistītajām personām;
- *daudzpusība jūrlietās* – daudzpusība ir svarīgs princips, saskaroties ar sarežģītiem jautājumiem, kuru risināšanai ir vajadzīga starptautiska reakcija un sadarbība jūrlietās. Eiropas Savienība ir spēcīgāka un tās intereses ir vislabāk aizsargātas tad, ja tā runā vienā balsī ar starptautiskiem partneriem;
- *noteikumu un principu ievērošana* – ES sekmē starptautisku tiesību aktu, cilvēktiesību un demokrātijas ievērošanu, kā arī pilnīgu atbilstību Apvienoto Nāciju Organizācijas Jūras tiesību konvencijai (*UNCLOS*) un tajā noteiktajiem mērķiem, kas ir uz noteikumiem balstītas, labas jūrlietu pārvaldības galvenie elementi.

Šos četrus principus piemēro piecās labākas sadarbības jomās.

a) Ārējā darbība

ES ārējā darbība, kas atbalsta jūras drošību un pārvaldību, sniedzas no politiska dialoga ar starptautiskiem partneriem līdz pat jūrniecības spēju veidošanai paredzētam atbalstam un militārām operācijām, kuru mērķis ir novērst pirātismu un bruņotas laupīšanas jūrā. Lai sekmētu labāku jūras pārvaldību, Eiropas Savienība varētu uzlabot veidu un palielināt apmēru, kādā tā izmanto ar jūras drošības aspektiem saistītās iekšējās politikas paraugpraksi. Jūrnieku drošības nodrošināšanai to, piemēram, varētu izmantot tad, kad partnervalstīm sniedz atbalstu nolūkā paaugstināt šo valstu ostu, ostu iekārtu un kuģu drošības standartus, lai tādējādi izpildītu prasības, kas noteiktas Starptautiskās Jūrniecības organizācijas (*IMO*) Starptautiskajā kuģu un ostas iekārtu aizsardzības kodeksā (*ISPS*), kā arī prasības, kuras

izklāstītas Konvencijā par darbu jūrniecībā un Starptautiskās Darba organizācijas Konvencijā par jūrnieku personu apliecinošiem dokumentiem.

Panākumi, kurus guvusi *EUNAVFOR* operācija *Atalanta* pirātisma novēršanā Somālijas piekrastē, apvienojumā ar ievērojamo ES sniegto sadarbības palīdzību (gan uz sauszemes, gan jūrā) ir palīdzējuši samazināt jūras nedrošības cēloņu apmēru. Tas ir jāizvērtē, lai apzinātu pieredzi, kuru var izmantot citur. Cits modelis, kas ir sniedzis pozitīvus rezultātus cīņā pret pirātismu Dienvidaustrumāzijā (un kura ietvaros ir iesaistītas atsevišķas ES dalībvalstis), ir Reģionālās sadarbības nolīgums par pirātisma un kuģu bruņotu laupīšanu apkarošanu Āzijā (*ReCAAP*). Šie piemēri apliecina sadarbības vērtību jūras drošības jomā.

Reģionālie aspekti

Dažas jūras zonas vai reģioni vispasaules jūrlietās savas stratēģiskās vērtības, krīzes vai nestabilitātes potenciāla dēļ ir īpaši svarīgi Eiropas Savienībai un tās dalībvalstīm.

Izšķiroša nozīme ir Vidusjūrai, Atlantijas okeānam un pasaules mēroga kuģošanas ceļiem uz Āziju, Āfriku, Ziemeļameriku un Dienvidameriku.

Āfrikas kontinentu apskalojošiem ūdeņiem, tostarp Gvinejas līcim, ir jāvelta pastiprināta uzmanība un starptautiski koordinēta pieeja[6]. Pieaugošais jūras pirātisma un bruņotas laupīšanas apmērs Gvinejas līcī akcentē koordinētas ES rīcības nepieciešamību, tostarp saistot esošo un turpmāko palīdzību, ko ES sniedz spēju veidošanai, ar reģiona valstu veiktajiem pasākumiem.

Adenas līcis ir kļuvis par svarīgu sadarbības reģionu to starptautisko partneru klātbūtnes dēļ, kuri aizsargā apdraudētus kuģus un apkaro pirātismu. ES klātbūtne Adenas līcī *EUNAVFOR* operācijas *Atalanta* ietvaros (apvienojumā ar plašo atbalstu, kas sniegts ar citiem ES sadarbības instrumentiem) pozitīvi ietekmē citas politikas jomas un sekmē labāku civilmilitāro sadarbību. Rezultāti, kurus guvusi operācija *Atalanta*, apvienojumā ar ilgtermiņa sadarbības pasākumiem būtu jāsaglabā, lai nodrošinātu pirātisma atdzimšanas nepieļaušanu nākotnē.

ES atbalsta Āfrikas 2050. gada integrētās jūrlietu stratēģijas izstrādi un ir gatava sadarboties jūrniecības jautājumos ar Āfrikas Savienību un tās dalībvalstīm.

Austrumāzijas un Dienvidaustrumāzijas jūras reģioni saskaras ar daudzām un dažādām problēmām. Spēcīga, taču nevienmērīgi izplatīta ekonomikas attīstība, augošs iedzīvotāju skaits un konkurējošas pretenzijas uz teritoriju un jūras resursiem rada strīdu, nestabilitātes un krīžu spēcīgu kombināciju.

Arktikas reģionu šķērsojošo, iespējamo transporta ceļu atklāšana un šā reģiona dabas un minerālu resursu ieguve radīs īpašas vides problēmas, kas jārisina ar vislielāko rūpību, un milzīga nozīme būs sadarbībai ar partneriem[7].

---

6 Skat. „Eiropas Savienības stratēģiskās reakcijas elementi attiecībā uz Gvinejas līča problēmām", JOIN(2013) 31 *final*, 18.12.2013.

7 Labas starptautiskās sadarbības saglabāšana Arktikas reģionā un reģiona stabilitātes atbalstīšana ir noteiktas kā Eiropas Savienības stratēģiskās intereses. Skat. kopīgo paziņojumu par ES politikas izstrādi saistībā ar Arktikas reģionu, JOIN(2012) 19 *final*, 26.6.2012.

Labākas sadarbības jomas

Savienībai

- būtu jānodrošina koordinēta pieeja jūras drošības jautājumiem tādos starptautiskos forumos kā G8, ANO, *IMO*, *ILO*, NATO, Āfrikas Savienība un tās apakšreģionālās organizācijas, Savienība Vidusjūrai, Dienvidaustrumāzijas valstu asociācija (*ASEAN*) un Interpols, kā arī attiecībās ar trešām valstīm;
- būtu regulāri jāplāno jūras spēku mācības zem ES karoga ar trešām valstīm kopējās drošības un aizsardzības politikas (KDAP) operāciju vai ES mācību ietvaros, lai tādējādi uzlabotu Eiropas Savienības redzamību vispasaules jūrlietās;
- būtu jācenšas stiprināt un atbalstīt ES reģionālos reaģēšanas pasākumus citos jūras pirātisma skartajos reģionos pasaulē, jo īpaši pēc iespējas labāk īstenojot iniciatīvas saskaņā ar kopējo ārpolitiku un drošības politiku (KĀDP), kā arī pastiprinot gatavību turpmākiem ārkārtas gadījumiem ar plašāka mēroga ārējās darbības palīdzību;
- balstoties uz esošo ES sadarbību, būtu jāveic spēju veidošanas pasākumi jūras drošības jomā ar trešām valstīm un reģionālām organizācijām, lai turpinātu uzlabot 1) jūrlietu pārvaldību un tiesiskumu, tostarp krimināltiesības un jūras tiesību izpildi; 2) ostu un jūras transporta drošību līdz starptautisko standartu sasniegšanai; 3) valstu spējas pārvaldīt pašām savas robežas un 4) lai apkarotu nelegālu, nereģistrētu un neregulētu zveju;
- būtu jāatbalsta trešās valstis, lai tās spētu izveidot un modernizēt savas spējas glābšanas un meklēšanas jomā atbilstoši starptautiskām prasībām;
- būtu jācenšas uzlabot nosacījumus informācijas apmaiņai ar starptautiskiem partneriem (tostarp kaimiņvalstīm), kā Eiropas Savienība to ir darījusi Indijas okeāna reģionā.

b) Izpratne par situāciju, uzraudzība un informācijas apmaiņa jūrlietās

Pieeja laikus sniegtai un precīzai informācijai un izlūkdatiem ir ļoti būtiska, lai iegūtu izpratni par jūrlietu situāciju, kā rezultātā savukārt tiek panāktas labākas operācijas un efektīvāks ierobežoto resursu izmantojums. Panākumi jau ir gūti, izmantojot vairākas ES sistēmas, kas kalpo dažādās politikas jomās un dažos gadījumos apver vairāk nekā vienu sektoru.

Šīs sistēmas, cita starpā, ir šādas: *SafeSeaNet*, Savienības jūras satiksmes uzraudzības un informācijas sistēma, kas tiek piemērota ES ūdeņos un kuru pārvalda Eiropas Jūras drošības aģentūra (*EMSA*), lai nodrošinātu ES tiesību aktu īstenošanu; kopīgā ārkārtējo situāciju sakaru un informācijas sistēma (*CECIS*), kas atvieglina saziņu jūrā notiekošu negadījumu un katastrofu laikā un kuru pārvalda Komisijas Humānās palīdzības ģenerāldirektorāts (*ECHO*); kuģu novērošanas sistēma, ko pārvalda Eiropas Zivsaimniecības kontroles aģentūra (*EFCA*) un dalībvalstis un kas atbalsta kopējo zivsaimniecības politiku; jūras uzraudzības tīkls (*MARSUR*), ko pārvalda Eiropas Aizsardzības aģentūra (EAA) un kas atbalsta kopējo ārpolitiku un drošības politiku; Eiropas Robežu uzraudzības sistēma (*EUROSUR*)[8], kas pie ārējām robežām uzlabo dalībvalstu un ES robežu aģentūras *Frontex* spējas apzināt stāvokli un atbilstoši reaģēt; turklāt ar vienoto informācijas apmaiņas vidi (*CISE*), kas aptver ES jūrlietu

[8] Regula (ES) Nr. 1052/2013 (2013. gada 22. oktobris), ar ko izveido Eiropas Robežu uzraudzības sistēmu (*EUROSUR*), OV L 295, 6.11.2013., 11. lpp.

jomu un kuru pašlaik kopīgi izstrādā ES un ES/EEZ dalībvalstis, tiks izveidots un vēl vairāk pastiprināts sadarbspējas satvars starp valstu un ES sistēmām, kas jo īpaši izmanto kopīgu datu modeli.

Jūras uzraudzība joprojām lielā mērā ir organizēta pēc atsevišķu nozaru un valstu principa. Tas var nozīmēt, ka pieejamie uzraudzības resursi netiek optimāli izmantoti. ES nozaru sistēmas un pieejas sniedz atbalstu ES dalībvalstu iestādēm. *EUROSUR* ietvaros ir izstrādāti tipveida risinājumi, kuru nolūks ir uzlabot civilmilitāro sadarbību valstu un Eiropas līmenī. Civilām un militārām iestādēm ir jāapmainās ar informāciju par negadījumiem un patruļām, izmantojot nacionālos robežu uzraudzības koordinācijas centrus, kā arī jāapmainās ar izlūkdatiem, izmantojot valstu situācijas attēlus, un jākoordinē savas darbības, lai reaģētu uz apdraudējumiem pie ārējām robežām.

Saskaņā ar ES Jūras drošības stratēģijas mērķiem Eiropas Zemes novērošanas programmas *Copernicus* ietvaros jau tiek izstrādāta visaptveroša pieeja, lai koordinētākā veidā izmantotu kosmosa sistēmas un attālinātās zondēšanas tehnoloģijas, kā arī uz šo tehnoloģiju pamata radītās lietojumprogrammas, ko izmanto starpnozaru jūras uzraudzības dienesti.

Kosmosā un gaisā veiktas uzraudzības tehnoloģijas ļauj novērot grūti pieejamus reģionus un veicina tādu nelielu kuģu atklāšanu un izsekošanu, kuri tiek izmantoti narkotiku kontrabandas, pirātisma un migrācijas nolūkos. *Frontex*, *EMSA* un ES Satelītcentrs (*EUSC*) kopš 2013. gada izveido dienestu kombinētai uzraudzības instrumentu (tostarp kuģu ziņošanas sistēmu, satelītattēlu un pilotētu novērošanas lidmašīnu) izmantošanai. No 2014. gada *Copernicus* ietvaros tiks atbalstīti šā dienesta Zemes novērošanas elementi.

Pētniecībai un inovācijai būtu jāatbalsta izpratne par situāciju, uzraudzība un informācijas apmaiņa jūrlietās, lai tādējādi uzlabotu un pastiprinātu to efektivitāti.

Labākas sadarbības jomas

- Dalībvalstis būtu jāaicina nodrošināt, ka līdz 2014. gada beigām visas civilās un militārās iestādes, kas atbild par jūras robežu uzraudzību, apmainās ar informāciju, izmantojot *EUROSUR* valstu situācijas attēlus, un regulāri sadarbojas ar *EUROSUR* nacionālajiem koordinācijas centriem.
- Komisijai un Augstajai pārstāvei, koordinējot savu rīcību ar dalībvalstīm, būtu jāturpina uzlabot civilmilitāro un pārrobežu sadarbību un jūras uzraudzības un jūras drošības sistēmu sadarbspēju, lai nodrošinātu visaptverošu „izpratni par jūrlietu situāciju", uzlabotu agrīno brīdināšanu un atvieglinātu laicīgu reaģēšanu.
- Komisijai un Augstajai pārstāvei būtu jānodrošina konsekventa pieeja atbilstoši darbam, ko pašlaik veic EAA, *EFCA*, *EMSA*, EKA, *EUSC*, *Frontex*, kā arī Zemes novērošanas programma (*Copernicus*) un *GALILEO*/*EGNOS* (Eiropas Ģeostacionārās navigācijas pārklājuma dienests), lai tādējādi atbalstītu jūras uzraudzību Eiropas Savienībā un vispasaules jūrlietās un KDAP misiju veikšanu.

c) Spēju attīstība un spēju veidošana

Lai attīstītu nepieciešamās un izmaksu ziņā efektīvas spējas, ir vajadzīga konsekventa pieeja. Tajā būtu jāparedz turpmāka valsts un privātā sektora dalībnieku (tostarp sociālo partneru) iesaiste un tai būtu jābalstās uz līdzšinējiem sasniegumiem. Eiropas robežu pārvaldības aģentūra *Frontex* koordinē to resursu un personāla izmantošanu, ko dažādu dalībvalstu robežkontroles iestādes ir piešķīrušas kopīgām operācijām. Citi spēju veidošanas piemēri ir labākas spējas reaģēt uz teroristu uzbrukumiem kuģiem, kuri atrodas ES ūdeņos, un apmaiņa ar paraugpraksi, ko izstrādājis dalībvalstu īpašo policijas intervences vienību tīkls *ATLAS*.

Eiropas Aizsardzības aģentūras (EAA) atbalstītās iniciatīvas „resursu apvienošana un kopīga izmantošana" mērķis ir lielākā mērā apvienot un kopīgi izmantot ES dalībvalstu militārās spējas, un tā sekmē ierobežoto (militāro) spēju labāku izmantošanu. Tas uzlabo šo spēju efektivitāti, ilgtspēju, savietojamību un izmaksu lietderību.

Labākas sadarbības jomas

- Komisijai un Augstajai pārstāvei būtu jānosaka spēju spektrs un tehnoloģijas, kam varētu nākt par labu uzlabotas savietojamības nolūkā veikta saskaņošana, un jāizstrādā tehniski ceļveži, kuros ir izklāstīts process un posmi tā sasniegšanai.
- Sadarbībā ar Augsto pārstāvi Komisijai būtu jāizvērtē, kāda pievienotā vērtība varētu būt tādām divējāda izmantojuma spējām kritisko spēju jomā, kuras pieder Eiropas Savienībai, kuras ES pārvalda vai kuras ES iznomā (piemēram, jūras uzraudzība dalībvalstu labā)[9].
- Komisijai būtu jāizpēta, kā ciešāka sadarbība starp valstu iestādēm, kas veic jūras uzraudzības darbības, un ciešāka sadarbība ar šīm iestādēm varētu veicināt robežkontroles uzlabošanu, jūras tiesību izpildi un glābšanas un meklēšanas spējas atbilstoši esošajai integrētas robežu pārvaldības koncepcijai.
- Esošie tiesību akti par to ostu, ostu iekārtu un kuģu drošību, kas atrodas Eiropas Savienībā / kuģo ar ES karogu, būtu pilnībā jāpiemēro un vajadzības gadījumā jāuzlabo vai sīkāk jāizstrādā. Komisijai un dalībvalstīm būtu jāveicina lielākā apmērā paraugprakses, riska analīzes un draudu informācijas apmaiņa, vajadzības gadījumā sadarbojoties ar sociālajiem partneriem, kuri darbojas ostu un jūras transporta nozarēs.
- Sadarbībā ar dalībvalstīm Komisijai būtu jākoordinē to centieni pētniecības jomā ar mērķi attīstīt dalībvalstu zināšanu bāzi, tehnoloģijas un citus līdzekļus, lai tādējādi pastiprinātu dalībvalstu spējas prognozēšanas, uzraudzības un riska mazināšanas jomā.

d) Riska pārvaldība, ar jūrlietām saistītas kritiskās infrastruktūras aizsardzība un reakcija uz krīzēm

Kaut arī galvenie mērķi paliek riska mazināšana un negadījumu novēršana, tomēr ES jūras vides stāvokļa, ES kritiskās jūrlietu infrastruktūras un ES krīžu reaģēšanas spēju aizsardzība ir atkarīga no augsta līmeņa gatavības, prognozēšanas un reaģēšanas spēju pakāpes. Savstarpēji integrētu pasākumu kopums ir jau ieviests, tomēr ES var uzlabot savas reaģēšanas spējas. To var panākt, balstoties uz esošajām spējām un noteikumiem, piemēram, tiesību aktiem par kuģu un ostas iekārtu drošību, kuros ir noteiktas minimālās drošības prasības kuģiem, ostām un valsts aģentūrām. Šajā saistībā svarīgs panākumu faktors ir arī privātā sektora līdzdalība.

ES muitas iestādes veic ienākošās kravas drošības riska novērtējumu pirms kravas iekraušanas kuģī, kas atrodas ārvalstī. Komisijas paziņojumā par riska pārvaldību un piegādes ķēdes drošību ir uzsvērts ciešākas starpnozaru sadarbības nozīmīgums[10]. Paziņojumā tiek aicināts pastiprināt riska pārvaldības spējas, lai uzraudzītu ar kravu kustību saistītos riskus, ko panāk, uzlabojot ES riska pārvaldības satvaru, tostarp visaptverošās iepriekš iesniegtās kravu

[9] Ciešā saskaņā ar pieeju, kas izklāstīta Komisijas paziņojumā par aizsardzības nozari, COM(2013) 542 *final*.

[10] Padome ir lūgusi Komisiju sīkāk izstrādāt paziņojumu par riska pārvaldību (COM(2012) 793 *final*), 2014. gadā pārvēršot to stratēģijā un rīcības plānā.

informācijas sistēmas un iesaistot atzītos uzņēmējus nolūkā nodrošināt nepārtrauktu tirdzniecību.

Cits piemērs ir aģentūras *Frontex* izstrādātais Kopīgais integrētais riska analīzes modelis, kas ļauj ātrāk noteikt apdraudējumus pie ārējām jūras robežām un reaģēt uz tiem.

Jūrā atrodošos kuģu aizsardzības ietvaros ir palielinājusies privāti nodarbināta bruņotas apsardzes personāla (*PCASP*) izmantošana. Vairākas valstis ir izstrādājušas savus noteikumus par *PCASP* izmantošanu un izturēšanos. Vēlams izstrādāt kopīgus, saistošus standartus attiecībā uz *PCASP*, kas darbojas uz kuģiem ar ES karogu.

Labākas sadarbības jomas

- Komisijai un Augstajai pārstāvei, koordinējot savu rīcību ar dalībvalstīm, būtu jāīsteno kopīga un visaptveroša pieeja jūras drošības riska pārvaldības jomā, lai panāktu kopēju riska analīzi. Tas palīdzētu vispasaules jūrlietās noteikt jūras drošības interešu jomas un atvieglinātu pāreju no pieejas, kuras pamatā ir patruļu izmatošana, uz pieeju, kas balstīta uz izlūkdatu izmantošanu.
- Komisijai un Augstajai pārstāvei būtu jāīsteno iniciatīvas, kuras attiecas uz pastiprinātu civilmilitāro un pārrobežu sadarbību jūras krīžu reaģēšanā un ārkārtas rīcības plānošanā saistībā ar apzinātiem drošības apdraudējumiem.
- Dalībvalstīm un attiecīgajām iesaistītajām personām būtu jānovērtē jūras transporta izturētspēja, ņemot vērā dabas katastrofas un klimata pārmaiņas, un jāveic piemēroti pasākumi un jāapmainās ar paraugpraksi, lai mazinātu saistītos riskus.
- Komisijai būtu jāapsver iespēja ierosināt ES mēroga prasības par *PCASP* izmantošanu, lai nodrošinātu kopīgus standartus, kurus piemēro dalībvalstu apsardzes uzņēmumiem un uz kuģiem ar ES karogu. Ar *IMO* starpniecību Eiropas Savienībai būtu jācenšas ieviest starptautiskajā līmenī obligātus standartus attiecībā uz *PCASP*.
- Lai uzlabotu jūras drošību un piegādes ķēdes drošību, Komisija apņemas nodrošināt tiesību aktu un pasākumu papildināmību un konsekvenci.

e) Pētniecība, inovācija, izglītība un apmācība jūras drošības jomā

Inovatīvas tehnoloģijas un procesi sekmē operāciju efektivitātes, ilgtspējas un iedarbīguma uzlabošanu. Sociālekonomiskā pētniecība un inovācija var palīdzēt nepieļaut situācijas, kas izraisa sociālus konfliktus vai noziedzīgus nodarījumus jūrlietu jomā. Jūras drošības pētniecība varētu gūt labumu no starpnozaru vajadzību skaidra redzējuma un divējāda izmantojuma spējām.

Pētniecība un zināšanu attīstības inovācija, kā arī izglītība un apmācība var palīdzēt sasniegt jūras nozaru izaugsmes programmā noteiktos mērķus[11]. ES Septītā pētniecības un izstrādes pamatprogramma (7. pamatprogramma) un jo īpaši tās drošības pētniecības temats jau ir devuši ievērojamus rezultātus. Šie rezultāti būtu labāk jāizmanto politikas veidošanas procesā un ar nolūku ieviest tos tirgū, izpētot arī sinerģiju ar dalībvalstu programmām un Eiropas strukturālajiem un investīciju fondiem. Komisija turpinās atbalstīt pētniecības un izstrādes (*R&D*) darbības, kas saistītas ar jūras drošību.

---

[11] COM(2012) 494 *final*.

Jūras drošības stratēģijai ir nepieciešami globāli pētniecības un izstrādes partneri. Programma „Apvārsnis 2020" ir atvērta starptautisko partneru līdzdalībai. Komisijas Kopīgais pētniecības centrs (*JRC*) ir nodibinājis sadarbības attiecības ar starptautiskiem *R&D* partneriem attiecībā uz konkrētām pētniecības darbībām jūras uzraudzības jomā.

Labākas sadarbības jomas

- Komisijai, Augstajai pārstāvei un dalībvalstīm būtu jācenšas iekļaut pieejamos, ar jūras drošību saistītos mācību kursus kopīgā jūras mācību kursu kalendārā un jāapsver iespēja atvērt šos kursus trešām valstīm, lai tādējādi vienotos par kopējiem obligātiem mācību standartiem.
- Komisijai un Augstajai pārstāvei, koordinējot savu rīcību ar dalībvalstīm, būtu jāizveido kopīgs civilmilitārs plāns jūras drošības pētniecībai (tostarp divējāda izmantojuma spējām), lai nepieļautu pētniecības centienu dublēšanos un uzlabotu to efektivitāti.
- Ciešā sadarbībā ar nozares ieinteresētajām personām, tostarp sociālajiem partneriem, Komisijai un Augstajai pārstāvei būtu jāizveido jūras drošības zināšanu un kompetences veidošanas tīkls, kas aptver pētniecības iestādes un pēcdiploma studiju centrus un sniedz atbalstu Starptautiskās Darba organizācijas jūrniecības darba akadēmijai (*Maritime Labour Academy*).
- Ciešā sadarbībā ar dalībvalstīm un citiem svarīgiem dalībniekiem Komisijai būtu jāturpina savi centieni, lai uzlabotu Savienības un dalībvalstu iestāžu operatīvās un tehniskās spējas labāk atklāt un izsekot nelielus kuģus.

VI. Secinājumi un turpmākie pasākumi

ES sadarbības uzlabošana jūras drošības jomā ir milzīgs, taču ārkārtīgi svarīgs uzdevums. Eiropas Savienībai ir nepieciešama starpnozaru sadarbība, lai pastiprinātu spējas reaģēt uz jūras drošības apdraudējumiem. Šajā sadarbībā ir iesaistīti daudzi un dažādi partneri valstu, ES un starptautiskajā līmenī. Tas ir ilgtermiņa process, kura pamatā ir esošās darba metodes un sasniegumi un kuram drīzāk būs evolucionāras, nevis revolucionāras iezīmes.

ES jūras drošība tiks būtiski pastiprināta tad, ja par vadošo principu kļūs godprātīgas sadarbības pienākums. Šo drošību vēl vairāk pastiprinās partnerības starp visām jūras drošības jomā ieinteresētajām personām – gan ES līmenī, gan starp dalībvalstīm un to iekšienē. Šīm partnerībām būtu jāaptver arī ražošanas nozare, sociālie partneri un pilsoniskā sabiedrība.

Aizvien svarīgākajai lomai, ko ES pilda drošības jomā, būtu jāatbilst norisēm pasaulē. Spēcīgs atbalsts un apņēmība ir vajadzīgi arī no privātā sektora un pētniecības iestāžu puses, kuriem ir būtiska nozīme, lai pastiprinātu jūras drošību un garantētu ES stratēģiskās jūrlietu intereses. Katrā apzinātajā jomā būtu jāizstrādā konkrēti rīcības plāni labākai sadarbībai.

Komisija un Augstā pārstāve sadarbosies apzinātajās jomās ar Padomi, lai izstrādātu sīkāku ceļvedi. Jūras drošības iekļaušana ES politikas jomās šajā saistībā ir ļoti būtiska, lai pārvērstu politiskos mērķus rezultātos.

* * *