



EVROPSKA
KOMISIJA

VISOKI PREDSTAVNIK
EVROPSKE UNIJE ZA ZUNANJE
ZADEVE IN VARNOSTNO
POLITIKO

Bruselj, 6.3.2014
JOIN(2014) 9 final

SKUPNO SPOROČILO EVROPSKEMU PARLAMENTU IN SVETU

**Za odprto in varno svetovno področje pomorstva:
elementi strategije Evropske unije za pomorsko varnost**

SKUPNO SPOROČILO EVROPSKEMU PARLAMENTU IN SVETU

Za odprto in varno svetovno področje pomorstva: elementi strategije Evropske unije za pomorsko varnost

I Uvod

Pomorski interesi Evrope so v osnovi povezani z dobrim počutjem, blaginjo in varnostjo evropskih državljanov in skupnosti. Okrog 90 % zunanje trgovine in 40 % notranje trgovine EU poteka po morju. V svetovnem merilu je EU tretji največji uvoznik in peti največji proizvajalec na področju ribištva in akvakulture. Vsako leto več kot 400 milijonov potnikov potuje prek evropskih pristanišč. Prosta trgovina, promet, turizem, ekološka raznovrstnost in gospodarski razvoj EU temeljijo na odprtih in varnih morjih in oceanih. Brez zaščite pred številnimi pomorskimi nevarnostmi in tveganji bi morja in oceani lahko postali prizorišče mednarodnih sporov, terorizma in organiziranega kriminala.

Zaradi teh okoliščin je Evropska unija pod pritiskom, da okrepi sodelovanje med različnimi sektorji in nacionalnimi organi, da bi lahko ukrepala pogostejše in hitreje ter pri tem uporabila manj sredstev. Ker so notranji in zunanji vidiki pomorske varnosti med seboj vse bolj povezani, je potreben enoten cilj in napor vseh udeležencev, da se doseže skladnost med politikami posameznih sektorjev in nacionalnimi politikami ter omogoči enotno in učinkovito odzivanje civilnih in vojaških organov. Pomorske sile pod vodstvom Evropske unije za Somalijo (EUNAVFOR), operacija Atalanta, so skupaj z obsežno pomočjo EU v obliki sodelovanja pokazale, da je povezan pristop učinkovit.

Evropski svet je decembra 2013 poudaril pomen zaščite strateških interesov EU na področju pomorske varnosti pred raznovrstnimi tveganji in grožnjami. Glede posebnih ciljev izjavi EU iz Limassola iz leta 2012 poudarja „pomen boljšega gospodarjenja z morji, vključno z okrepljenim sodelovanjem“¹. Strategija EU za pomorsko varnost bi lahko postavila temelje za prispevek EU k dobremu gospodarjenju z morji, ki temelji na pravilih, bodisi v ozemeljskih vodah bodisi na odprtem morju.

Strategija EU za pomorsko varnost bi omogočila strateški in medsektorski pristop k pomorski varnosti². Izhodišče bi moralo biti usklajevanje na ravni EU ter razvoj nadaljnje sinergije z državami članicami in med njimi ter sodelovanje z mednarodnimi partnerji v skladu z obstoječimi pogodbami in zakonodajo ter Konvencijo Združenih narodov o pomorskem mednarodnem pravu (UNCLOS) kot temeljem tega pristopa.

Takšna strategija ne bi poskušala oblikovati novih struktur, programov ali zakonodaje, temveč bi si prizadevala razširiti in okrepiti obstoječe dosežke. Zagotoviti bi bilo treba usklajenost z obstoječimi politikami EU³.

¹ Evropski ministri, pristojni za celostno pomorsko politiko.

² „Medsektorski“ se nanaša na ukrepe ali sodelovanje različnih morskih ali pomorskih funkcij (npr. pomorska varnost, varstvo morskega okolja, nadzor ribištva, carina, nadzor meje, kazenski pregon in obramba).

³ Na primer Uredba (ES) št. 725/2004 o povečanju zaščite na ladjah in v pristaniščih, Direktiva 2005/65/ES o krepitvi varnosti v pristaniščih in Uredba (ES) št. 324/2008 o določitvi revidiranih postopkov za izvajanje inšpekcijskih pregledov Komisije na področju pomorske varnosti.

Sodelovanje z obstoječimi medvladnimi in mednarodnimi pobudami bi bilo treba okrepiti⁴. Poleg tega bi tudi razvoj usklajenega pristopa k pomorski varnosti okrepil možnosti za rast in delovna mesta v pomorskem sektorju, kot je določeno v strategiji EU za rast – Evropa 2020.⁵

II Interesi pomorske varnosti

Ključni strateški interesi pomorske varnosti EU so:

- preprečevanje sporov, ohranjanje miru in krepitev mednarodne varnosti v sodelovanju z mednarodnimi partnerji. S tem se spodbujata mednarodno pomorsko sodelovanje in pravna država, olajšuje pomorska trgovina in prispeva k trajnostnemu razvoju;
- zaščita EU pred grožnjami pomorski varnosti, vključno z zaščito ključne pomorske infrastrukture, kot so пристanišča in terminali, obrati na morju, podvodni cevovodi, telekomunikacijski kabli, znanstveni raziskovalni in inovacijski projekti ter druge gospodarske dejavnosti na morju;
- učinkovit nadzor zunanje morske meje Unije za preprečevanje nezakonitih dejavnosti;
- varovanje svetovne dobavne verige EU, svoboda plovbe, pravica do neškodljivega prehoda ladij pod zastavami držav članic EU ter varnost njihovih pomorščakov in potnikov;
- preprečevanje nezakonitega, neprijavljenega in nereguliranega (IUU) ribolova.

III Grožnje pomorski varnosti

Grožnje pomorski varnosti so raznovrstne, predstavljajo tveganje za evropske državljane in škodijo strateškim interesom EU. Te grožnje na različne načine vplivajo na več področij politike. Družbeni, gospodarski in okoljski pojavi, kot so podnebne spremembe, degradacija morskih ekosistemov ter usihanje naravnih virov, ki vplivajo na obalna območja, morja in oceane držav članic EU in drugih držav, imajo neposredne in posredne posledice za pomorsko varnost. Ugotovljene so bile naslednje grožnje pomorski varnosti:

- spori zaradi ozemeljskega morja, dejanja agresije in oboroženi spopadi med državami;
- širjenje orožja za množično uničevanje, vključno s kemičnimi, biološkimi, radiološkimi in jedrskimi grožnjami;
- pomorsko piratstvo in oboroženi ropi na morju;
- terorizem in druga namerna nezakonita dejanja zoper ladje, tovor in potnike, pristanišča in pristaniške objekte ter ključno pomorsko infrastrukturo, vključno s kibernetскими napadi na informacijske sisteme;
- čezmejni in organizirani kriminal, vključno s trgovino z orožjem, mamili in ljudmi, ter nezakonit, neprijavljen in nereguliran ribolov;

⁴ Kot so Forum funkcij obalne straže Evropske unije, Mednarodna pomorska organizacija ali Forum vodij evropskih mornaric (CHENs).

⁵ COM(2010) 2020 final.

- morebitne okoljske posledice nezakonitih izpustov ali nenamernega onesnaževanja morja;
- morebitne posledice naravnih nesreč, izrednih dogodkov in podnebnih sprememb za sistem pomorskega prometa in zlasti pomorsko infrastrukturo;
- razmere na morju in v obalnih območjih, ki zmanjšujejo možnosti za rast in delovna mesta v morskem in pomorskem sektorju.

IV Namen strategije

Glede na zapletenost obstoječih političnih instrumentov in najrazličnejše udeležence in zakone na nacionalni in evropski ravni bi morala biti ta strategija vključujoča, celovita ter temelječa na obstoječih dosežkih.

Dober primer ponuja celoviti pristop EU v boju proti piratstvu ob somalijski obali. To zahteva večstransko ukrepanje, ki vključuje sodelovanje na civilnem in obrambnem področju, gradnjo zmogljivosti in razvoj partnerstev, finančne in sodne preiskave, lokalne, regionalne in mednarodne diplomatske napore in politične zaveze kot tudi raziskave in inovacije ter sodelovanje z zadevnimi gospodarskimi panogami.

Namen te strategije je olajšati medsektorski pristop k pomorski varnosti. To se lahko doseže z uresničevanjem v nadaljevanju opisanih štirih strateških ciljev.

a. Čim boljši izkoristek obstoječih zmogljivosti na nacionalni in evropski ravni

Vsaka država članica je sčasoma razvila lastne sisteme, strukture in pristop k svoji pomorski varnosti, pri čemer ena sama metoda ne zagotavlja uspeha. Ta prizadevanja podpirajo agencije EU, kot so Evropska obrambna agencija (EDA), Satelitski center Evropske unije (EUSC), Evropska agencija za pomorsko varnost (EMSA), Evropska agencija za upravljanje operativnega sodelovanja na zunanjih mejah držav članic EU (Frontex) ter Evropska agencija za nadzor ribištva (EFCA), ki so razvile sisteme in zmogljivosti za pomorski nadzor posameznih sektorjev. Da bi ta strategija zagotovila optimalen odziv na grožnje, bi morala podpirati ustrezne organe in agencije na vseh ravneh pri njihovih prizadevanjih, da izboljšajo učinkovitost pomorske varnosti ter olajšajo medsektorsko in čezmejno sodelovanje zainteresiranih strani na področju pomorske varnosti.

b. Spodbujanje učinkovitih in verodostojnih partnerstev na svetovnem pomorskem področju

Glede na resnično mednarodni značaj pomorskih povezav, svetovnih dobavnih verig in ladijskega prometa se lahko strateški pomorski interesi EU najlažje ohranijo v partnerstvu z drugimi zainteresiranimi stranmi ali mednarodnimi organizacijami. Sposobnost Unije za sodelovanje z mednarodnimi partnerji neposredno vpliva na njeno sposobnost zaščititi lastne interese. S strategijo bi se morala EU uveljaviti kot verodostojen, zanesljiv in učinkovit partner na svetovnem področju pomorstva, ki je pripravljen in sposoben prevzeti svoje mednarodne obveznosti.

c. Spodbujanje stroškovne učinkovitosti

V času, ko je javna poraba pod pritiskom in so sredstva omejena, bi morala ta strategija pripeljati do stroškovno učinkovitega pristopa k pomorski varnosti. Pomorska varnost EU je v veliki meri organizirana na ravni nacionalnih sistemov in sektorskih pristopov, ki pomenijo potencialno dražje in manj učinkovito delovanje. Zagotoviti bi bilo treba učinkovitejše pomorsko delovanje, in sicer z izboljšanjem medsektorskega sodelovanja, boljšim sporazumevanjem med nacionalnimi sistemi in sistemi EU, vzpostavitvijo učinkovitih

civilno-vojaških vmesnikov ter pretvorbo rezultatov raziskav in tehnološkega razvoja v politiko.

d. Krepitev solidarnosti med državami članicami

En sam terorističen napad na morju ali prekinitev ene ali več pomembnih plovnih poti bi lahko imela katastrofalne posledice za več držav članic, celotno EU ali tretje države. Za preprečevanje, odkrivanje in odzivanje na incidente je potrebno sodelovanje vseh zainteresiranih strani s področja pomorske varnosti.

Pomanjkanje sporazuma o morskih območjih, na primer razmejitev izključnih ekonomskih con, bi lahko pomenilo dodatno nevarnost na nekaterih območjih, na primer na Sredozemskem morju.

Ta strategija naj bi spodbujala medsebojno podporo med državami članicami in omogočila skupno načrtovanje ravnanja v nepredvidljivih razmerah, obvladovanje tveganja, preprečevanje sporov ter krizno odzivanje in krizno upravljanje.

V Organiziranje odziva EU: krepitev in izboljšava obstoječih dosežkov

Strategija za boljše gospodarjenje z morji bi morala sloneti na štirih temeljnih načelih:

- *medsektorski pristop*: potrebno je boljše sodelovanje vseh partnerjev, od civilnih in vojaških organov (kazenski pregon, mejna kontrola, carinski nadzor in nadzor ribištva, okoljski organi, nadzor ladijskega prometa, raziskave in inovacije, mornarica) pa do zadevnih gospodarskih panog (ladijski promet, zasebno varovanje, komunikacijske tehnologije, podpora zmogljivosti, socialni partnerji);
- *funkcijska neokrnjenost*: mandat, odgovornosti ali pristojnosti vseh zainteresiranih stran se ne bi smeli spremeniti. Namesto tega se je treba osredotočiti na tiste posebne funkcije ali naloge, ki jih je mogoče lažje doseči s sodelovanjem z drugimi zainteresiranimi stranmi;
- *pomorski multilateralizem*: multilateralizem je ključno načelo pri obravnavanju zapletenih vprašanj, ki zahtevajo mednarodni odziv in sodelovanje na področju pomorstva. Kadar EU do mednarodnih partnerjev nastopa enotno, je močnejša, njeni interesi pa so najboljše zaščiteni;
- *spoštovanje pravih in načel*: EU spodbuja spoštovanje mednarodnega prava, človekovih pravic in demokracije ter dosledno spoštovanje UNCLOS in ciljev, ki jih ta konvencija določa, kot ključnih elementov dobrega gospodarjenja z morji, temelječega na pravilih.

Ta štiri načela veljajo na petih področjih boljšega sodelovanja.

a. Zunanji ukrepi

Zunanji ukrepi EU v podporo pomorske varnosti in gospodarjenja z morji segajo od političnih dialogov z mednarodnimi partnerji do podpiranja krepitev pomorskih zmogljivosti in vojaških operacij za odvrčanje piratstva in oboroženih ropov na morju. EU bi lahko izboljšala način in učinkovitost izkoriščanja najboljše prakse notranjih politik, povezanih z vidiki pomorske varnosti, da bi spodbudila boljše gospodarjenje z oceani. To bi se lahko uporabilo na primer pri podpori partnerskim državam, da dvignejo standard svojih pristanišč in pristaniške infrastrukture ter varnosti ladij in tako izpolnijo zahteve Mednarodnega kodeksa o zaščiti ladij in pristanišč (ISPS) Mednarodne pomorske organizacije (IMO) ter zahteve Konvencije o

delovnih standardih v pomorstvu in Konvencije o osebnih dokumentih pomorščakov Mednarodne organizacije dela, da se zagotovi varnost in zaščita pomorščakov.

Uspeh operacije EUNAVFOR Atalanta pri odvrčanju piratskih napadov ob somalski obali, vključno z znatno podporo sodelovanju, ki jo zagotavlja EU tako na kopnem kot na morju, je prispeval k zmanjšanju osnovnega vzroka pomorske negotovosti. Ta uspeh bi bilo treba preučiti za pridobitev novih spoznanj, ki se lahko uporabljajo drugje. Drugi model, ki je dal pozitivne rezultate v boju proti piratstvu v jugovzhodni Aziji, pri čemer so bile vključene posamezne države članice EU, je regionalni sporazum o sodelovanju v boju proti piratstvu in oboroženemu ropu ladij v Aziji (ReCAAP). Ta primera kaže pomembnost ukrepov sodelovanja na področju pomorske varnosti.

Regionalni vidiki

Nekatera morska območja ali cone znotraj svetovnega področja pomorstva so zaradi svojega strateškega pomena ali možnosti za krizne ali nestabilne razmere zlasti pomembna za EU in njene države članice.

Sredozemsko morje, Atlantik in svetovno omrežje pomorskih poti do Azije, Afrike ter Severne in Južne Amerike so ključnega pomena.

Vodam okrog afriške celine, vključno z Gvinejskim zalivom, je treba posvetiti večjo pozornost in zagotoviti mednarodno usklajen pristop⁶. Porast piratstva in oboroženih ropov na morju v Gvinejskem zalivu zahteva usklajeno ukrepanje EU, vključno s povezovanjem obstoječe in prihodnje pomoči EU za krepitev zmogljivosti z ukrepi, ki so jih sprejele države v tej regiji.

Zaradi prisotnosti mednarodnih partnerjev, ki varujejo izpostavljene ladje in se borijo proti piratstvu, postaja Adenski zaliv pomemben prostor za sodelovanje. Prisotnost EU v Adenskem zalivu prek operacije EUNAVFOR Atalanta, skupaj z obsežno podporo, ki jo zagotavljajo drugi instrumenti sodelovanja EU, ima pozitiven vpliv na druga področja politike ter spodbuja boljše civilno-vojaško sodelovanje. Uspeh operacije Atalanta, skupaj z dolgoročnejšimi ukrepi sodelovanja, je treba ohraniti, da se piratstvo prepreči tudi v prihodnje.

EU podpira razvoj afriške celostne pomorske strategije 2050 ter je pripravljena sodelovati z Afriško unijo in njenimi državami članicami glede pomorskih zadev.

Morska območja vzhodne in jugovzhodne Azije predstavljajo številne izzive. Močan, a neenakomerno porazdeljen gospodarski razvoj, naraščajoče število prebivalstva ter konkurenčne zahteve glede ozemelj in pomorskih virov ustvarjajo nevarno kombinacijo sporov, nestabilnosti in kriznih razmer.

Odprtje morebitnih plovnih poti prek Arktičnega oceana ter izkoriščanje njegovih naravnih in mineralnih virov bo povzročilo posebne okoljske izzive, ki jih bo treba obravnavati nadvse skrbno, sodelovanje s partnerji pa bo bistvenega pomena⁷.

⁶ Glej „Elementi strateškega odziva EU na izzive v Gvinejskem zalivu“, JOIN(2013) 31 final, 18.12.2013.

⁷ Ohranitev dobrega mednarodnega sodelovanja v arktični regiji in podpiranje regionalne stabilnosti sta bila opredeljena kot strateški interes Evropske unije. Glej „Skupno sporočilo o razvoju politike EU za Arktiko“, JOIN(2012) 19 final, 26.6.2012.

Področja boljšega sodelovanja

Unija

- bi morala zagotoviti usklajen pristop glede pomorske varnosti na mednarodnih forumih, kot so G 8, OZN, IMO, ILO, NATO, Afriška unija in njene podregionalne organizacije, Unija za Sredozemlje, Zveza držav jugovzhodne Azije (ASEAN) in Interpol ter s tretjimi državami;
- bi morala redno načrtovati pomorske vaje „pod zastavo EU“ s tretjimi državami v okviru operacij skupne varnostne in obrambne politike (SVOP) ali vaj EU, da bi izboljšala prepoznavnost EU na svetovnem področju pomorstva;
- bi si morala prizadevati za krepitev in podporo regionalnih odzivov EU v drugih morskih območjih po svetu, ki jih ogroža piratstvo, zlasti s čim bolj učinkovitim izvajanjem pobud v okviru skupne zunanje in varnostne politike (SZVP), pa tudi s krepitevijo priprav na prihodnje nepredvidene razmere na morju prek širšega zunanjega delovanja;
- bi morala na podlagi obstoječega sodelovanja EU izvajati dejavnosti gradnje zmogljivosti na področju pomorske varnosti s tretjimi državami in regionalnimi organizacijami za nadaljnje izboljšave 1) gospodarjenja z morji in pravne države, vključno s kazenskim pravosodjem ter pomorskim kazenskim pregonom; 2) varnosti pristanišč in pomorskega prometa v skladu z mednarodno sprejetimi standardi; 3) zmogljivosti za upravljanje lastne meje; ter 4) v boju proti nezakonitemu, neprijavljenemu in nereguliranemu ribolovu;
- bi morala podpirati tretje države pri vzpostavljanju in izboljšanju njihovih zmogljivosti iskanja in reševanja v skladu z mednarodnimi obveznostmi;
- bi si morala prizadevati za boljše dogovore o izmenjavi informacij z mednarodnimi partnerji, vključno s sosednjimi državami, kot to spodbuja EU v širši regiji Indijskega oceana.

b. Pomorska osveščenost, nadzor in izmenjava informacij

Dostop do pravočasnih in točnih informacij ter obveščevalnih podatkov je ključnega pomena, da se vzpostavi skupna „slika“ pomorske osveščenosti, kar pomeni boljše delovanje in učinkovitejšo porabo omejenih virov. Napredek je že bil dosežen v okviru več sistemov EU za različna področja politik, ki v nekaterih primerih celo presegajo en sektor.

Ti sistemi vključujejo SafeSeaNet, sistem Unije za spremljanje pomorskega prometa in izmenjavo informacij za vode EU, da se zagotovi izvajanje zakonodaje EU; skupni informacijski sistem za primer nesreč (CECIS) za olajšanje komunikacije med pomorskimi incidenti in nesrečami, ki ga upravlja Generalni direktorat za humanitarno pomoč in civilno zaščito Komisije (ECHO); sistem za spremljanje plovil, ki ga upravljata EFCA in države članice v podporo skupne ribiške politike; omrežje za pomorski nadzor (MARSUR), ki ga upravlja EDA v podporo skupne zunanje in varnostne politike; Evropski sistem varovanja meja (EUROSUR)⁸ za izboljšanje poznavanja razmer ter zmožnost odzivanja držav članic in agencije EU za meje (Frontex) na zunanji meji. Poleg tega bo skupno okolje za izmenjavo

⁸ Uredba (EU) št. 1052/2013 z dne 22. oktobra 2013 o vzpostavitvi sistema EUROSUR, UL L 295/11, 6.11.2013.

informacij (CISE) na področju pomorstva EU, ki ga trenutno razvijata EU in države članice EU/EGP, dodatno izboljšalo in ustvarilo okvir interoperabilnosti med nacionalnimi sistemi in sistemom EU, zlasti z uporabo skupnega podatkovnega modela.

Pomorski nadzor je še vedno večinoma organiziran na sektorski in nacionalni ravni. Posledica tega je lahko neoptimalna izraba razpoložljivih zmogljivosti nadzora. Organe držav članic EU podpirajo sektorski sistemi in pristopi EU. Zgledne rešitve za izboljšanje civilno-vojaškega sodelovanja na nacionalni in evropski ravni so bile oblikovane v okviru sistema EUROSUR. Od civilnih in vojaških organov se zahteva, da si izmenjujejo informacije o incidentih in patroljiranju prek nacionalnih koordinacijskih centrov za nadzor meja ter obveščevalne podatke prek nacionalnih slik o razmerah ter da usklajujejo svoje dejavnosti pri odzivanju na grožnje na zunanji meji.

V skladu s cilji strategije EU za pomorsko varnost evropski program za spremljanje Zemlje (Copernicus) že razvija celosten pristop za skladnejšo uporabo vesoljskih sistemov in tehnologij za daljinsko zaznavanje ter aplikacij za storitve medsektorskega pomorskega nadzora, ki izhajajo iz teh tehnologij.

Tehnologije za nadzor iz zraka in vesolja omogočajo opazovanje težko dostopnih območij ter prispevajo k izboljšanju odkrivanja in sledenja majhnih plovil, ki se uporabljajo za tihotapljenje drog, piratstvo in migracije. Frontex, EMSA in Satelitski center EU (EUSC) od leta 2013 uvajajo storitev za kombinirano uporabo orodij nadzora, vključno s sistemi poročanja z ladij, satelitskimi posnetki in nadzornimi letali s posadko. Od leta 2014 bo tiste dele te storitve, ki zadevajo spremljanje Zemlje, podpiral program Copernicus.

Pomorsko osveščenost, nadzor in izmenjavo informacij bi morale podpirati raziskovalne in inovacijske dejavnosti, da bi se izboljšala in povečala njihova učinkovitost.

Področja boljšega sodelovanja

- Države članice bi bilo treba pozvati, naj do konca leta 2014 zagotovijo, da bodo vsi civilni in vojaški organi, ki so odgovorni za nadzor morskih meja, izmenjevali informacije prek nacionalnih slik o razmerah sistema EUROSUR in redno sodelovali prek nacionalnih koordinacijskih centrov sistema EUROSUR.
- Komisija in visoki predstavnik bi morala v sodelovanju z državami članicami še naprej krepiti civilno-vojaško in čezmejno sodelovanje ter interoperabilnost sistemov za pomorski nadzor in pomorsko varnost, da se oblikuje celovita „pomorska osveščenost“ ter s tem izboljša zgodnje opozarjanje in olajša pravočasen odziv.
- Komisija in visoki predstavnik morata zagotoviti dosleden pristop v okviru dejavnosti EDA, EFCA, EMSA, ESA, EUSC, FRONTEX ter programa za opazovanje Zemlje (Copernicus) in GALILEO/EGNOS (Skupne evropske geostacionarne navigacijske storitve), da se podpre pomorski nadzor v EU in svetovnem pomorskem področju ter izvajanje misij SVOP.

c. Razvoj in gradnja zmogljivosti

Za razvoj potrebnih zmogljivosti, ki so stroškovno učinkovite, se zahteva dosleden pristop. To naj bi vključevalo nadaljnje sodelovanje javnih in zasebnih akterjev, vključno s socialnimi partnerji, in temeljilo na obstoječih dosežkih. Evropska agencija za upravljanje meja (Frontex) usklajuje uporabo sredstev in osebja, ki jih zagotavljajo mejni organi različnih držav članic v skupnih operacijah. Izboljšane zmogljivosti za odziv na teroristične napade na plovila v vodah EU in izmenjava najboljših praks, kot jih je razvila mreža posebnih policijskih enot za posredovanje iz držav članic ATLAS, so drugi primeri gradnje zmogljivosti.

Cilj pobude za „združevanje in delitev“, ki jo zagovarja EDA, je združiti in deliti višjo stopnjo vojaških zmogljivosti med državami članicami EU ter prispevati k boljši uporabi omejenih (vojaških) zmogljivosti. To izboljšuje učinkovitost, trajnost, interoperabilnost ter stroškovno učinkovitost teh zmogljivosti.

Področja boljšega sodelovanja

- Komisija in visoki predstavnik bi morala opredeliti področja zmogljivosti in tehnologije, ki bi lahko izkoristile usklajevanje za večjo interoperabilnost, ter razviti tehnične načrte, da se opredelijo postopek in mejniki za doseg tega cilja;
- V sodelovanju z visokim predstavnikom bi morala Komisija proučiti dodano vrednost zmogljivosti za dvojno rabo, ki jih ima v lasti, jih upravlja ali jih ima v zakupu EU, in sicer na področju ključne zmogljivosti, kot je pomorski nadzor v korist držav članic;⁹
- Komisija bi morala proučiti, kako lahko tesnejše sodelovanje med in z nacionalnimi organi, ki opravljajo dejavnosti pomorskega nadzora, prispeva h krepitvi nadzora meje, pomorskega kazenskega pregona ter operacij iskanja in reševanja v okviru obstoječega koncepta integriranega upravljanja meja;
- Obstoječo zakonodajo za varnost pristanišč, pristaniške infrastrukture in ladij v EU ali pod zastavo EU bi bilo treba v celoti uporabljati ter jo po potrebi nadgraditi ali dodatno razviti. Komisija in države članice spodbujajo večjo izmenjavo najboljših praks, analiz tveganja in informacij o grožnjah, in sicer po potrebi v sodelovanju s socialnimi partnerji, ki delujejo v pristaniščih in pomorskem prometu;
- V sodelovanju z državami članicami bi morala Komisija usklajevati svoja raziskovalna prizadevanja za razvoj baze znanja, tehnologij in drugih sredstev, da poveča svoje zmogljivosti za napovedovanje, nadzor in zmanjšanje tveganja.

d. Obvladovanje tveganja, varovanje ključne pomorske infrastrukture in krizno odzivanje

Čeprav glavni cilji ostajajo zmanjševanje tveganja in preprečevanje incidentov, so zaščita statusa morskega okolja EU, njena ključna pomorska infrastruktura ter zmogljivost za krizno odzivanje odvisni od visoke stopnje priprave, predvidevanja in odzivnosti. Sklop medsebojno povezanih ukrepov se že izvaja, vendar lahko EU svojo odzivnost izboljša. To se lahko doseže na podlagi obstoječih zmogljivosti in ureditev, kot je zakonodaja o povečanju zaščite na ladjah in v pristaniščih, ki določa minimalne varnostne zahteve za ladje, pristanišča in vladne agencije. V zvezi s tem je vključevanje zasebnega sektorja tudi ključni dejavnik uspeha.

Carinski organi EU izvajajo varnostno oceno tveganja pri vhodnem tovoru, preden se tovor naloži na plovilo v tuji državi. Sporočilo Komisije o obvladovanju tveganja in varnosti dobavne verige poudarja pomen nadaljnjega medsektorskega sodelovanja.¹⁰ Zato poziva k večji zmogljivosti za obvladovanje tveganja, povezanega s premiki tovora, in sicer s krepitvijo okvira EU za obvladovanje tveganja, vključno s sistemi za celovite predhodne informacije o tovoru in zanašanjem na pooblaščen gospodarske subjekte, da zagotovijo neprekinjeno trgovanje.

⁹ V celoti usklajeno s pristopom iz sporočila Komisije glede obrambe, COM(2013) 542 final.

¹⁰ Svet je Komisijo zaprosil, da leta 2014 preoblikuje sporočilo o obvladovanju tveganja (COM(2012) 793 final) v strategijo in akcijski načrt.

Drug primer je model skupne celovite analize tveganja, ki ga je razvil Frontex in ki omogoča hitrejšo opredelitev in odzivanje na izzive na zunanji morski meji.

V okviru varovanja ladij na morju se je uporaba zasebnih oboroženih varnostnikov (PCASPs) povečala. Več držav je določilo nacionalna pravila, ki urejajo uporabo in vodenje zasebnih oboroženih varnostnikov. Zaželeni cilj je skupni, zavezujoči standard za zasebne oborožene varnostnike na krovu plovil pod zastavo EU.

Področja boljšega sodelovanja

- Komisija in visoki predstavnik bi si morala z državami članicami prizadevati za skupen in celovit pristop k obvladovanju varnostnega tveganja na morju, da bi dosegli skupno analizo tveganja. To bi pomagalo opredeliti področja pomorskega varnostnega interesa v svetovnem področju pomorstva ter olajšati prehod iz pristopa, ki temelji na patroljiranju, v pristop na podlagi obveščevalnih podatkov;
- Komisija in visoki predstavnik bi morala sprejeti pobude za okrepljeno civilno-vojaško in čezmejno sodelovanje pri odzivanju na krizne razmere na morju in načrtovanju ravnanja v nepredvidljivih razmerah v zvezi z opredeljenimi varnostnimi grožnjami;
- Države članice in ustrezne zainteresirane strani bi morale oceniti prilagodljivost pomorskega prometa na naravne nesreče in podnebne spremembe ter sprejeti ustrezne ukrepe in izmenjati najboljše prakse, da ublažijo s tem povezano tveganje.
- Komisija bi morala razmisliti o predlogu za zahteve EU, ki bi urejale uporabo zasebnih oboroženih varnostnikov, da se zagotovi skupni standard za varnostna podjetja iz držav članic in na krovu plovil pod zastavo EU. EU bi si morala na mednarodni ravni in prek IMO prizadevati za obvezne standarde za zasebne oborožene varnostnike;
- Komisija se zavezuje, da bo zagotovila dopolnjevanje in skladnost zakonodaje in ukrepov za izboljšanje pomorske varnosti in varnosti dobavne verige.

e. Pomorske varnostne raziskave in inovacije, izobraževanje in usposabljanje

Inovativne tehnologije in procesi prispevajo k izboljšanju učinkovitosti, trajnosti in uspešnosti delovanja. Socialno-ekonomske raziskave in inovacije lahko pomagajo zmanjšati število okoliščin, ki povzročajo družbene spore ali pomorski kriminal. Raziskave na področju pomorske varnosti bi lahko imele koristi od jasne predstave o medsektorskih potrebah in zmogljivostih z dvojno rabo.

Raziskave in inovacije na področju razvoja znanja ter izobraževanje in usposabljanje lahko prispevajo k uresničevanju ciljev strategije Modra rast.¹¹ Sedmi okvirni program EU za raziskovanje in razvoj (7. OP), zlasti pa njegovo področje varnostnih raziskav, je že dal obsežne rezultate. Slednje bi bilo treba bolje izkoristiti pri oblikovanju politik in doseganju tržnega uvajanja ter pri tem izkoristiti tudi sinergije s programi držav članic ter evropskimi strukturnimi in investicijskimi skladi. Komisija bo še naprej podpirala dejavnosti na področju raziskav in razvoja (R&R), povezane s pomorsko varnostjo.

¹¹ COM(2012) 494 final.

Strategija pomorske varnosti potrebuje svetovne partnerje na področju raziskav in razvoja. Obzorje 2020 je odprto mednarodnim partnerjem. Skupno raziskovalno središče (JRC) Komisije je vzpostavilo sodelovanje z mednarodnimi partnerji na področju R&R pri posebnih raziskovalnih dejavnostih v zvezi s pomorskim nadzorom.

Področja boljšega sodelovanja

- Komisija, visoki predstavnik in države članice bi si morali prizadevati za združevanje obstoječih programov usposabljanja na področju pomorske varnosti v skupnem koledarju pomorskega usposabljanja ter razmisliti o ponudbi teh programov tretjim državam, da se določijo minimalni skupni standardi usposabljanja;
- Komisija in visoki predstavnik bi morala v sodelovanju z državami članicami oblikovati skupni civilno-vojaški načrt za raziskave na področju pomorske varnosti (vključno z zmogljivostmi z dvojno rabo), da bi se izognili podvajanju ter izboljšali učinkovitost raziskovalnih prizadevanj;
- Komisija in visoki predstavnik bi morala v tesnem sodelovanju z zainteresiranimi stranmi zadevne gospodarske panoge, vključno s socialnimi partnerji, vzpostaviti mrežo za razvoj znanja in usposobljenosti na področju pomorske varnosti, ki bi vključevala raziskovalne inštitute in središča za podiplomski študij ter podpirala Akademijo za delo v pomorstvu Mednarodne organizacije dela;
- Komisija bi si morala v tesnem sodelovanju z državami članicami in drugimi zadevnimi akterji še naprej prizadevati za izboljšanje operativne in tehnične sposobnosti Unije ter nacionalnih organov za lažje odkrivanje in sledenje majhnih plovil.

VI Zaključki in nadaljnje ukrepanje

Izboljšanje sodelovanja EU na področju pomorske varnosti je izredno obsežna pa tudi bistveno pomembna naloga. EU potrebuje medsektorsko sodelovanje, da se okrepi odzivanje na grožnje pomorski varnosti. To vključuje številne in raznovrstne partnerje na nacionalni in mednarodni ravni ter ravni EU. Gre za dolgoročen proces, ki pomeni razvoj in ne preobrat, saj gradi na obstoječih delovnih metodah in dosežkih.

Področje pomorske varnosti EU bo bistveno okrepljeno, če se bo dolžnost lojalnega sodelovanja sprejela kot vodilno načelo. Še bolj pa se bo okrepilo prek partnerstev med vsemi zainteresiranimi stranmi na področju pomorske varnosti na ravni EU, med državami članicami in znotraj njih. To bi moralo vključevati tudi zadevne gospodarske panoge, socialne partnerje ter civilno družbo.

Vse bolj pomembna varnostna vloga EU bi morala biti v skladu s svetovnimi dogajanjem. Potrebni sta tudi močna podpora in zavezanost zasebnega sektorja ter raziskovalnih ustanov, ki imajo ključno vlogo pri krepitvi pomorske varnosti in varovanju interesov pomorske strategije EU. Za boljše sodelovanje bi bilo treba oblikovati posebne akcijske načrte za vsako opredeljeno področje.

Komisija in visoki predstavnik bosta sodelovala s Svetom pri opredeljenih področjih in pripravila podrobnejši načrt. Vključevanje pomorske varnosti v politike EU je v tem pogledu bistveno za udejanjanje političnih ciljev.

* * *