



DEN EUROPÆISKE UNIONS  
HØJTSTÅENDE  
REPRÆSENTANT  
FOR UDENRIGSANLIGGENDER  
OG SIKKERHEDSPOLITIK

Bruxelles, den 6.3.2014  
JOIN(2014) 9 final

**FÆLLES MEDDELELSE TIL EUROPA-PARLAMENTET OG RÅDET**

**Et åbent og sikkert globalt maritimt område:  
elementer til en EU-strategi for maritim sikkerhed**

**DA**

**DA**

# FÆLLES MEDDELELSE TIL EUROPA-PARLAMENTET OG RÅDET

## Et åbent og sikkert globalt maritimt område: elementer til en EU-strategi for maritim sikkerhed

### I Indledning

Det vigtigste grundlag for EU's maritime interesser er de europæiske borgeres og lokalsamfunds velfærd, velstand og sikkerhed. Omkring 90 % af EU's udenrigshandel og 40 % af den interne handel transporteres ad søvejen. EU er verdens tredjestørste importør og femtestørste producent af fiskeri- og akvakulturprodukter. Mere end 400 mio. passagerer passerer hvert år gennem EU's havne. Åbne og sikre have og oceaner er afgørende for fri handel, transport, turisme, økologisk mangfoldighed og økonomisk udvikling. Hvis ikke have og oceaner beskyttes mod en lang række maritime trusler og risici kan de blive skueplads for internationale konflikter, terrorisme og organiseret kriminalitet.

Det er på denne baggrund, at Den Europæiske Union er under pres for at styrke indsatsen og gribe hurtigere ind med færre ressourcer ved at styrke samarbejdet mellem forskellige sektorer og nationale myndigheder. De interne og eksterne dimensioner af maritim sikkerhed bliver stadig mere forbundne, og det skaber behov for et fælles mål og en fælles indsats fra alle berørte parter for at sikre sammenhæng mellem sektorspecifikke og nationale politikker og muliggøre en effektiv fælles reaktion fra civile og militære myndigheder. Resultaterne af den EU-ledede flådestyrke for Somalia (EUNAVFOR) — Operation Atalanta kombineret med den betydelige udviklingsbistand fra EU har vist, hvor effektiv en fælles tilgang er.

Det Europæiske Råd fremhævede i december 2013 vigtigheden af at beskytte EU's maritime sikkerhedsinteresser af strategisk karakter mod en lang række risici og trusler. Med hensyn til specifikke mål understregede EU i Limassol-erklæringen fra 2012 "betydningen af forbedret forvaltning af havene, herunder øget samarbejde"<sup>1</sup>. En EU-strategi for maritim sikkerhed kan danne grundlag for et europæisk bidrag til en regelbaseret praksis for god forvaltning til søs, det være sig i territoriale farvande eller på åbent hav.

En EU-strategi for maritim sikkerhed vil lette en strategisk tværsektoriel tilgang til maritim sikkerhed<sup>2</sup>. Udgangspunktet bør være koordinering og udvikling af yderligere synergier på EU-niveau med og imellem medlemsstater og samarbejde med internationale partnere i overensstemmelse med eksisterende traktater og lovgivning og med De Forenede Nationers havretskonvention (UNCLOS) som hjørnestenen i denne tilgang.

Formålet med en sådan strategi vil ikke være at oprette nye strukturer, programmer og lovgivning, men at bygge videre på og styrke eksisterende resultater. Der bør sikres sammenhæng med eksisterende EU-politikker<sup>3</sup>.

Samarbejde med eksisterende mellemstatslige og internationale initiativer bør styrkes<sup>4</sup>. Endelig vil udviklingen af en koordineret tilgang til maritim sikkerhed også forbedre det

---

<sup>1</sup> Erklæring afgivet af de europæiske ministre med ansvar for den integrerede havpolitik.

<sup>2</sup> "Tværsektoriel" henviser til tiltag eller samarbejde mellem forskellige marine og maritime funktioner (f.eks. maritim sikkerhed, beskyttelse af havmiljøet, fiskerikontrol, told, grænsekontrol, retshåndhævelse og forsvar).

<sup>3</sup> F.eks. forordning (EF) nr. 725/2004 om bedre sikring af skibe og havnefaciliteter, direktiv 2005/65/EF om bedre havnesikring og forordning (EF) nr. 324/2008 om fastsættelse af reviderede procedurer for Kommissionens inspektioner inden for maritim sikring.

vækst- og beskæftigelsespotentiale, der er i havområderne, som fastlagt i EU's vækststrategi – Europa 2020<sup>5</sup>.

## II Maritime sikkerhedsinteresser

EU's vigtigste maritime sikkerhedsinteresser af strategisk karakter er:

- Konfliktforebyggelse, fredsbevarelse og styrkelse af den internationale sikkerhed gennem samarbejde med internationale partnere. Dette fremmer et internationalt maritimt samarbejde og styrker retsstaten, letter søhandlen og bidrager til en bæredygtig udvikling.
- Beskyttelse af EU mod maritime sikkerhedstrusler, herunder beskyttelse af kritisk maritim infrastruktur såsom havne og terminaler, offshoreanlæg, undersøiske rørledninger, telekommunikationskabler, videnskabelig forskning og innovationsprojekter og andre økonomiske aktiviteter til søs.
- Effektiv kontrol ved EU's ydre søgrænser for at forebygge ulovlige aktiviteter.
- Beskyttelse af EU's globale forsyningskæde, retten til fri sejlads, retten til fredelig gennemsejling for skibe, der fører en EU-medlemsstats flag, og deres søfolks og passagerers sikkerhed.
- Forebyggelse af ulovligt, ureguleret og urapporteret (IUU) fiskeri.

## III Maritime sikkerhedstrusler

De maritime sikkerhedstrusler er komplekse, udgør en risiko for europæiske borgere og er skadelige for EU's strategiske interesser. Virkningerne af disse trusler rammer på tværs af adskillige politikområder. Sociale, økonomiske og miljømæssige fænomener såsom klimaforandringer, forringelse af de marine økosystemer og udtømning af naturressourcerne, har en indvirkning på EU-medlemsstaternes og andre landes kystområder, have og oceaner og giver direkte og indirekte konsekvenser for den maritime sikkerhed. Der er udpeget følgende maritime sikkerhedstrusler:

- Territoriale uoverensstemmelser til søs, angrebshandlinger og væbnede konflikter mellem stater.
- Spredning af masseødelæggelsesvåben, herunder kemiske, biologiske, radiologiske og nukleare trusler.
- Piratvirksomhed og væbnede røverier til søs.
- Terrorisme og andre forsætlige ulovlige handlinger mod skibe, last og passagerer, havne og havnefaciliteter og kritisk maritim infrastruktur, herunder cyberangreb på informationssystemer.
- Grænseoverskridende og organiseret kriminalitet, herunder ulovlig handel med våben, narkotika og mennesker ad søvejen, samt IUU-fiskeri.
- Mulige følger for miljøet på grund af ulovlig udtømning og utilsigtet havforurening.

---

<sup>4</sup> F.eks. EU's forum for kystvagtfunktioner, Den Internationale Søfartsorganisation og forummet for europæiske flådechefer (CHENS).

<sup>5</sup> COM(2010) 2020 final.

- Potentielle indvirkninger på søtransporten og den maritime infrastruktur især som følge af naturkatastrofer, ekstreme hændelser og klimaforandringer
- Forhold til søs og i kystområder, som svækker potentialet for vækst og beskæftigelse i havsektoren og den maritime sektor.

#### **IV Formålet med strategien**

Grundet de eksisterende politiske instrumenters kompleksitet og det store antal aktører og lovbestemmelser, der er berørt på nationalt og europæisk niveau, bør denne strategi være inklusiv, helhedsorienteret og bygge på eksisterende resultater.

Et godt eksempel herpå er EU's samlede strategi for bekæmpelse af pirater ud for Somalias kyst. Dette kræver en multilateral indsats, der omfatter civilt og militært samarbejde, kapacitetsopbygning og udvikling af partnerskaber, finansiel og retslig efterforskning, diplomatisk indsats og politisk engagement på lokalt, regionalt og internationalt niveau samt forskning og innovation og samarbejde med industrisektoren.

Strategien tager sigte på at fremme en tværsektoriel tilgang til maritim sikkerhed, hvilket kan opnås ved at forfølge de fire strategiske mål nedenfor:

##### **a. Bedst mulig anvendelse af eksisterede kapacitet på nationalt og europæisk niveau**

Hver medlemsstat har med tiden udviklet egne systemer, strukturer og tilgange til maritim sikkerhed, og der er mere end én enkelt metode, som skaber vellykkede resultater. Disse bestræbelser støttes af EU-agenturer såsom Det Europæiske Forsvarsagentur (EDA) og EU-Satellitcentret (EUSC) samt Det Europæiske Agentur for Søfartssikkerhed (EMSA), Det Europæiske Agentur for Forvaltning af det Operative Samarbejde ved EU-Medlemsstaternes Ydre Grænser (Frontex) og EU-Fiskerikontrolagenturet (EFCA), som har udviklet sektorspecifikke systemer og kapaciteter for havovervågning. For at sikre en optimal håndtering af trusler, bør denne strategi støtte relevante myndigheder og agenturer på alle niveauer i deres bestræbelser på at øge effektiviteten af maritim sikkerhed og fremme et tværsektorielt og grænseoverskridende samarbejde mellem berørte parter inden for maritim sikkerhed.

##### **b. Effektive og troværdige partnerskaber på det globale maritime område**

Søforbindelser, globale forsyningskæder og søtransport har et ægte internationalt islæt, og EU's maritime interesser af strategisk karakter vil derfor bedst kunne beskyttes gennem partnerskaber med andre berørte parter og internationale organisationer. EU's kapacitet til at samarbejde med internationale partnere har direkte indflydelse på dens evne til at beskytte sine interesser. Strategien bør lade EU fremstå som en troværdig, pålidelig og effektiv partner på det globale maritime område, der er villig og i stand til at påtage sig sit internationale ansvar.

##### **c. Omkostningseffektivitet**

I en tid med pressede offentlige budgetter og begrænsede ressourcer bør denne strategi munde ud i en omkostningseffektiv tilgang til maritim sikkerhed. EU's maritime sikkerhed er i det store og hele bygget op omkring nationale systemer og sektorspecifikke tilgange, som potentielt set gør operationer dyrere og mindre effektive. Maritime operationer bør gøres mere effektive ved at forbedre det tværsektorielle samarbejde, muliggøre bedre kommunikation mellem nationale og europæiske systemer, skabe effektive civil-militære grænseflader og ved at omsætte forskningsresultater og teknologisk udvikling til politik.

#### **d. Øget solidaritet medlemsstaterne imellem**

Der skal kun et enkelt søbårent terrorangreb eller en forstyrrelse af en eller flere af de større sejlruter til for at skabe katastrofale følger for adskillige medlemsstater, EU som helhed eller tredjelande. Forebyggelse, sporing og håndtering af hændelser til søs forudsætter, at alle berørte parter inden for maritim sikkerhed, arbejder sammen.

Manglende enighed om havområder, f.eks. om afgrænsning af værdifulde økonomiske zoner, kan være endnu en trussel i visse områder, som f.eks. Middelhavet.

Denne strategi bør tage sigte på at fremme gensidig støtte medlemsstaterne imellem og bane vejen for fælles beredskabsplanlægning, risikostyring, konfliktforebyggelse og krisehåndtering og -styring.

#### **V Tilrettelæggelse af EU's reaktion: videreførelse og forbedring af eksisterende resultater**

En strategi med fokus på en bedre forvaltning af havene bør bygge på fire kerneprincipper:

- *En tværsektoriel tilgang:* det er nødvendigt, at alle partnere, fra civile og militære myndigheder (retshåndhævelse, grænsekontrol, told, fiskeriinspektion, miljømyndigheder, overvågning af søtransport, forskning og innovation, søværn) til industri (søtransport, privat vagtvirksomhed, kommunikationsteknologi, kapacitetsbistand, arbejdsmarkedets parter), arbejder bedre sammen.
- *Funktionel integritet:* der bør ikke ændres på mandat, ansvarsområder eller kompetencer for nogen af de berørte parter. Der bør i stedet være fokus på, hvilke specifikke funktioner eller opgaver der vil kunne udføres bedre gennem et samarbejde med andre berørte parter.
- *Maritim multilateralisme:* multilateralisme er et centralt princip, når det kommer til håndtering af komplekse spørgsmål, som kræver en international indsats og samarbejde på det maritime område. EU er stærkere og beskytter sine interesser bedre, når det taler med én stemme til internationale partnere.
- *Overholdelse af regler og principper:* EU fremmer overholdelse af international lovgivning, menneskerettigheder og demokrati samt fuld overensstemmelse med UNCLOS og dens fastlagte målsætninger som hovedelementerne i en regelbaseret praksis for god forvaltning til søs.

Disse fire principper skal anvendes på fem områder, hvor samarbejdet kan forbedres.

#### **a. Foranstaltninger udadtil**

EU's eksterne støtteforanstaltninger for maritim sikkerhed og forvaltning spænder fra politiske dialoger med internationale partnere til bistand til maritim kapacitetsopbygning og militære operationer for at afværge piratvirksomhed og væbnede røverier til søs. EU kan med henblik på at fremme en bedre havforvaltning forbedre og øge anvendelsen af bedste praksis fra interne politikker vedrørende maritime sikkerhedsaspekter. Det kan f.eks. være, når EU yder bistand til partnerlande for at forbedre deres havne, havnefaciliteter og skibssikring, så de opfylder kravene i Den Internationale Søfartsorganisations (IMO) internationale kode for sikring af skibe og havnefaciliteter (ISPS-koden) og kravene i Den Internationale Arbejdsorganisations konventioner om søfarendes arbejdsforhold og om søfarendes identifikationsdokumenter for at garantere sikkerheden for søfolk.

EUNAVFOR – Operation Atalanta har haft succes med at bekæmpe piratvirksomhed ud for Somalias kyst, hvilket kombineret med den omfattende udviklingsbistand fra EU, både til lands og til vands, har været med til at begrænse de underliggende årsager til maritim usikkerhed. Disse resultater bør analyseres for at udpege, hvilke erfaringer der kan anvendes andetsteds. En anden model, som har skabt positive resultater med hensyn til bekæmpelse af piratvirksomhed i Sydøstasien – og som flere enkeltstående EU-medlemsstater har deltaget i – er den regionale samarbejdsaftale om bekæmpelse af pirateri og væbnede overfald på skibe i Asien (ReCAAP). Disse eksempler fremhæver vigtigheden af en fælles indsats på området for maritim sikkerhed.

### Regionale aspekter

På grund af deres strategiske værdi eller risiko for kriser og ustabilitet har nogle havområder eller zoner i det globale maritime område særlig betydning for EU og dets medlemsstater.

Middelhavet, Atlanterhavet og det globale net af skibsruter til og fra Asien, Afrika og Nord- og Sydamerika er af afgørende betydning.

Havområderne omkring det afrikanske kontinent, herunder Guineabugten, skal tillægges større opmærksomhed, ligesom der skal udarbejdes en internationalt koordineret tilgang for området<sup>6</sup>. Udbredelsen af piratvirksomhed og væbnede røverier til søs i Guineabugten understreger behovet for en koordineret EU-indsats, herunder en sammenkobling af den nuværende og fremtidige støtte, som EU yder til kapacitetsopbygning i forbindelse med foranstaltninger, der er truffet af landene i regionen.

Adenbugten er blevet et vigtigt samarbejdsområde grundet tilstedeværelsen af internationale partnere, der beskytter udsatte fartøjer og bekæmper pirater. EU's tilstedeværelse i Adenbugten via EUNAVFOR – Operation Atalanta har sammen med den omfattende støtte fra andre EU-samarbejdsinstrumenter en positiv afsmitning på andre politikområder og forbedrer det civil-militære samarbejde. De vellykkede resultater af Operation Atalanta kombineret med tiltag for langsigtet samarbejde bør fastholdes for at sikre, at piratvirksomhed ikke blusser op igen i fremtiden.

EU støtter udviklingen af Afrikas integrerede havstrategi for 2050 og er villig til at samarbejde med Den Afrikanske Union og dens medlemsstater om maritime anliggender.

Havområderne i Øst- og Sydøstasien byder på en lang række udfordringer. En stærk, men ujævnt fordelt økonomisk udvikling, voksende befolkning og modstridende krav vedrørende territorier og maritime ressourcer skaber en stærk kombination af tvister, ustabilitet og kriser.

Muligheden for nye transportruter gennem det arktiske område og udnyttelse af områdets naturressourcer og mineraler vil give særlige miljøudfordringer, som skal håndteres med stor forsigtighed, og samarbejde med relevante partnere vil være af afgørende betydning<sup>7</sup>.

---

<sup>6</sup> Jf. "Faktorer i EU's strategiske respons på udfordringerne i Guineabugten", JOIN(2013) 31 final af 18.12.2013.

<sup>7</sup> Det at opretholde et godt internationalt samarbejde i den arktiske region og støtte stabiliteten i regionen er blevet identificeret som en strategisk interesse for Den Europæiske Union, jf. Fælles meddelelse om udvikling af en EU-politik for den arktiske region, JOIN(2012) 19 final af 26.6.2012.

## ***Områder, hvor samarbejdet kan forbedres***

### *Den Europæiske Union*

- bør sikre en koordineret tilgang til spørgsmål vedrørende maritim sikkerhed i internationale fora som bl.a. G8, FN, IMO, ILO, NATO, Den Afrikanske Union og dens subregionale organisationer, Middelhavsunionen, Sammenslutningen af Stater i Sydøstasien (ASEAN), Interpol og med tredjelande.
- bør planlægge regelmæssige EU-ledede øvelser til søs med tredjelande i forbindelse med en operation under den fælles sikkerheds- og forsvarspolitik (FSFP) eller en EU-øvelse for at forbedre EU's synlighed på det globale maritime område.
- bør arbejde for at styrke og støtte de europæiske regioners tiltag mod piratvirksomhed i andre maritime områder i verden, navnlig ved at gøre bedst mulig brug af initiativer under den fælles udenrigs- og sikkerhedspolitik (FUSP) og styrke forberedelsen til fremtidige nødsituationer til søs gennem bredere foranstaltninger udadtil.
- bør på baggrund af det nuværende EU-samarbejde opbygge kapacitet inden for maritim sikkerhed sammen med tredjelande og regionale organisationer med henblik på at kunne forsætte med at fremme 1) forvaltning af havene og retsstaten, herunder håndhævelse af straffe- og havretlige bestemmelser, 2) sikkerheden for havne og søtransport i overensstemmelse med internationale standarder og 3) tredjelandenes kapacitet til at beskytte egne grænser og med at 4) bekæmpe IUU-fiskeri.
- bør støtte tredjelande med at opbygge og ajourføre deres eftersøgnings- og redningstjenestekapacitet i overensstemmelse med internationale forpligtelser.
- bør bestræbe sig på at forbedre informationsudvekslingsaftaler med internationale partnere, herunder nabolande, som det er sket i det øvrige område omkring Det Indiske Ocean.

### **b. Maritim viden, overvågning og informationsudveksling**

Adgang til rettidige og nøjagtige oplysninger og efterretninger har afgørende betydning for at kunne danne sig et fælles billede af situationen til søs, som så igen vil føre til bedre operationer og en mere effektiv udnyttelse af de knappe ressourcer. En række EU-systemer inden for forskellige politikområder har allerede skabt fremskridt, og i visse tilfælde spreder disse fremskridt sig ud over mere end én sektor.

Disse systemer er: SafeSeaNet, et overvågnings- og informationssystem for søfarten i EU-farvande under EMSA som skal sikre gennemførelse af EU-lovgivningen, det fælles varslings- og informationssystem (CECIS), der letter informationsudveksling ved ulykker og katastrofer til søs, og som forvaltes af Kommissionens Generaldirektorat for Humanitær Bistand (ECHO), fartøjsovervågningssystemet, der forvaltes af EFCA og medlemsstaterne, og som understøtter den fælles fiskeripolitik, havovervågningsnettet under EDA, som understøtter den fælles udenrigs- og sikkerhedspolitik, det europæiske grænseovervågningssystem (Eurosur)<sup>8</sup>, der forbedrer EU's grænseagenturs (Frontex) og medlemsstaternes billede af situationen og reaktionskapacitet ved de ydre grænser, samt den

---

<sup>8</sup> Forordning (EU) nr. 1052/2013 af 22. oktober 2013 om oprettelse af Eurosur, EUT L 295/11 af 6.11.2013.

fælles ramme for informationsudveksling (CISE) vedrørende EU's maritime område, der er i færd med at blive udarbejdet af EU og EU/EØS-medlemsstaterne i fællesskab, og som yderligere vil fremme og indføre en interoperabilitetsramme mellem nationale og europæiske systemer ved især at benytte en fælles datamodel.

Havovervågning foregår stadig i vid udstrækning langs sektor- og landegrænser. Det kan medføre en mindre effektiv udnyttelse af den tilgængelige overvågningskapacitet. EU-medlemsstaternes myndigheder får støtte fra europæiske sektorsystemer og -metoder. Der er inden for rammerne af Eurosur blevet udviklet en række eksemplariske løsninger til forbedring af det civil-militære samarbejde på nationalt og europæisk niveau. Civile og militære myndigheder skal udveksle oplysninger om hændelser og patruljeringer via de nationale koordinationscentre for grænseovervågning samt efterretninger via nationale situationsbilleder og koordinere deres tiltag mod trusler ved de ydre grænser.

I overensstemmelse med målsætningerne for EU's strategi for maritim sikkerhed er EU-jordobservationsprogrammet (Copernicus) allerede i færd med at udvikle en omfattende strategi for en mere koordineret anvendelse af rumsystemer og fjernovervågningsteknologier og de deraf afledte applikationer for tværsektorielle havovervågningstjenester.

Rum- og luftbaserede overvågningsteknologier gør det muligt at overvåge områder, der er svært tilgængelige, og er samtidig med til at opdage og spore små fartøjer, der anvendes til narkotikasmugling, piratvirksomhed og transport af migranter. Frontex, EMSA og EU-Satellitcentret (EUSC) har siden 2013 arbejdet hen imod oprettelsen af en tjeneste for en kombineret anvendelse af overvågningsværktøjer, herunder rapporteringssystemer for skibe, satellitbilleder og bemandede overvågningsfly. Tjenestens jordobservationselementer vil blive understøttet af Copernicus fra 2014.

Maritim viden, overvågning og informationsudveksling bør underbygges med forskning og innovationsaktiviteter for at forbedre og styrke effektiviteten heraf.

#### ***Områder, hvor samarbejdet kan forbedres***

- Medlemsstaterne bør opfordres til at sikre, at alle civile og militære myndigheder med ansvar for overvågning af søgrænserne inden udgangen af 2014 løbende udveksler oplysninger via Eurosurs nationale situationsbilleder og samarbejder via Eurosurs nationale koordinationscentre.
- Kommissionen og den højtstående repræsentant bør i samordning med medlemsstaterne fortsætte med at forbedre det civil-militære og grænseoverskridende samarbejde og interoperabiliteten mellem systemer for havovervågning og maritim sikkerhed med henblik på at etablere en omfattende "maritim viden" for at forbedre tidlig varsling og lette en rettidig reaktion
- Kommissionen og den højtstående repræsentant bør sikre en konsekvent tilgang i det igangværende arbejde med EDA, EFCA, EMSA, ESA, EUSC og Frontex samt jordobservationsprogrammet (Copernicus) og Galileo/Egnos (den europæiske geostationære navigations-overlay-tjeneste) med henblik på at støtte havovervågning i EU og i det globale maritime område og udføre FSFP-missioner.

#### **c. Kapacitetsudvikling og -opbygning**

Der er behov for en konsekvent tilgang for at udvikle nødvendige og omkostningseffektive kapaciteter. Den bør omfatte yderligere inddragelse af offentlige og private aktører, herunder arbejdsmarkedets parter, og bygge videre på eksisterende resultater. Det europæiske grænseforvaltningsagentur Frontex koordinerer anvendelsen af ressourcer og personale, som



er stillet til rådighed af grænsemyndighederne i de forskellige medlemsstater, der deltager i fælles operationer. Den forbedrede kapacitet til at reagere på terrorangreb på fartøjer i EU-farvande og udvekslingen af bedste praksis, som er udarbejdet af Atlasnetværket for medlemsstaternes særlige politiindsatsenheder, er et andet eksempel på kapacitetsopbygning.

Formålet med EDA's "delings- og sammenlægningsinitiativ" er at indsamle og dele militær kapacitet mellem EU's medlemsstater i et større omfang end hidtil og bidrage til en bedre udnyttelse af de knappe (militære) kapaciteter. Dette forbedrer disse kapaciteters effektivitet, bæredygtighed, interoperabilitet og omkostningseffektivitet.

#### ***Områder, hvor samarbejdet kan forbedres***

- Kommissionen og den højtstående repræsentant bør udpege, hvilke kapacitetsområder og teknologier der vil kunne drage fordel af en harmonisering for bedre interoperabilitet, og udvikle tekniske køreplaner samt udstikke hvilken proces og hvilke delmål der skal følges for at nå dette mål.
- Kommissionen bør i samordning med den højtstående repræsentant undersøge, hvilken merværdi EU-ejet, -forvaltet eller -udlejet kapacitet med dobbelt anvendelse kan få på områder med kritisk kapacitet som f.eks. havovervågning, så det er til gavn for medlemsstaterne<sup>9</sup>.
- Kommissionen bør undersøge, hvordan et tættere samarbejde mellem og med nationale myndigheder, der udfører havovervågningsaktiviteter, kan være med til at styrke grænsekontrol, håndhævelse af havretlige bestemmelser og eftersøgnings- og redningstjenester inden for rammerne af det nuværende koncept om integreret grænseforvaltning.
- Eksisterende lovgivning om sikring af havne, havnefaciliteter og skibe inden for EU/under EU-flag bør gennemføres fuldt ud og, hvor det er hensigtsmæssigt, ajourføres og videreudvikles. Kommissionen og medlemsstaterne skal i højere grad fremme udveksling af bedste praksis, risikoanalyse og oplysninger om trusler i havne- og søtransportsektoren, om nødvendigt i samarbejde med arbejdsmarkedets parter.
- Kommissionen bør i samarbejde med medlemsstaterne koordinere deres forskningsindsats for at udvikle deres videnbase, teknologier og andre midler til at øge deres kapacitet til forudsigelse, overvågning og risikobegrænsning.

#### **d. Risikostyring, beskyttelse af kritisk maritim infrastruktur og krisehåndtering**

Mens de vigtigste mål stadig er risikobegrænsning og forebyggelse af hændelser, afhænger beskyttelse af miljøtilstanden i EU's havområder, den kritiske maritime infrastruktur samt kriseberedskabskapaciteten af omfattende forberedelse, foregribelse og en høj reaktionsevne. Der er allerede truffet en række indbyrdes forbundne foranstaltninger, men EU kan forbedre sin reaktionsevne. Den kan forbedres ved at bygge videre på de eksisterende kapaciteter og ordninger som f.eks. lovgivningen om sikring af skibe og havnefaciliteter, som fastsætter mindstekrav vedrørende sikring af skibe, havne og offentlige agenturer. Inddragelse af den private sektor er også en vigtig succesfaktor i denne henseende.

---

<sup>9</sup> I nøje overensstemmelse med de tilgange, der er fastsat i Kommissionens meddelelse om en mere konkurrencedygtig og effektiv forsvars- og sikkerhedssektor, COM(2013) 542 final.

EU's toldmyndigheder udfører risikovurderinger for indgående fragt, inden fragten losses på et fartøj i en fremmed stat. Kommissionens meddelelse om risikostyring og sikkerhed i forsyningskæden fremhæver vigtigheden af et større tværsektorielt samarbejde<sup>10</sup>. I meddelelsen opfordres der til at øge risikostyringskapaciteten for at overvåge risici forbundet med fragtbevægelser ved at styrke EU's rammer for risikostyring, herunder omfattende systemer med forhåndsoplysninger om skibslaster og brug af autoriserede økonomiske operatører for at sikre den fortsatte handel.

Et andet eksempel er den fælles integrerede model for risikoanalyse, der er udarbejdet af Frontex, som giver mulighed for at udpege og håndtere udfordringer ved de ydre søgrænser hurtigere.

Som led i beskyttelsen af fartøjer til søs er brugen af private bevæbnede sikkerhedskorps blevet mere udbredt. Flere lande har indført nationale regler for anvendelse af private bevæbnede sikkerhedskorps og disses adfærd. Det er ønskeligt at sigte mod en fælles bindende standard for private bevæbnede sikkerhedskorps om bord på fartøjer, der fører EU-flag.

#### ***Områder, hvor samarbejdet kan forbedres***

- Kommissionen og den højtstående repræsentant bør i en samordnet tilgang med medlemsstaterne forfølge en fælles og omfattende tilgang til forvaltning af sikkerhedsrisici på det maritime område med henblik på en fælles risikoanalyse. Det vil bidrage til udpegelsen af maritime sikkerhedsinteresseområder på det globale maritime område og lette overgangen fra en tilgang baseret på patruljering til en tilgang med udgangspunkt i efterretninger.
- Kommissionen og den højtstående repræsentant bør iværksætte initiativer, der fremmer det civil-militære og grænseoverskridende samarbejde vedrørende krisehåndtering og beredskabsplaner på det maritime område i forbindelse med definerede sikkerhedstrusler.
- Medlemsstaterne og berørte parter bør vurdere søtransportens modstandsdygtighed over for naturkatastrofer og klimaændringer og træffe passende foranstaltninger samt udveksle bedste praksis for at afbøde de tilknyttede risici.
- Kommissionen bør overveje at fremsætte et forslag om EU-krav vedrørende brugen af private bevæbnede sikkerhedskorps for at sikre en fælles standard for sikkerhedsselskaber i medlemsstater og om bord på fartøjer, der fører EU-flag. EU bør anmode IMO om at indføre obligatoriske internationale krav vedrørende private bevæbnede sikkerhedskorps.
- Kommissionen forpligter sig til at sikre, at der er komplementaritet og sammenhæng i lovgivning og foranstaltninger, der tager sigte på at forbedre den maritime sikkerhed og forsyningsikkerheden.

#### **e. Forskning og innovation, uddannelse og efteruddannelse inden for maritim sikkerhed**

Innovative teknologier og processer er med til at øge operationers nytteværdi, bæredygtighed og effektivitet. Socioøkonomisk forskning og innovation kan medvirke til at afværge

---

<sup>10</sup> Rådet har anmodet Kommissionen om at omarbejde meddelelsen om risikostyring, COM(2012) 793 final, til en strategi og handlingsplan i 2014.

situationer, der fører til sociale konflikter eller kriminalitet til søs. Et klart billede af tværsektorielle behov og kapaciteter med dobbelt anvendelse. kan gavne forskning i maritim sikkerhed.

Forskning, videnudvikling og innovation samt uddannelse og erhvervsuddannelse kan bidrage til at nå de mål, der er fastlagt i dagsordenen for blå vækst<sup>11</sup>. EU's syvende rammeprogram for forskning og udvikling (RP7), og især forskningstemaet vedrørende sikkerhed, har allerede skabt omfattende resultater. Disse resultater bør udnyttes bedre, når der udvikles politikker, og benyttes til at opnå udbredelse på markedet og samtidig også udnytte synergier med medlemsstaternes programmer og de europæiske strukturfonde og investeringsfonde. Kommissionen vil fortsat støtte forskning og udvikling (F&U) vedrørende maritim sikkerhed.

En strategi for maritim sikkerhed forudsætter globale forsknings- og udviklingspartnere. Programmet Horisont 2020 er åbent for internationale partnere. Kommissionens Fælles Forskningscenter (FFC) har indledt et samarbejde med internationale F&U-partnere om specifikke forskningsaktiviteter med relation til havovervågning.

### ***Områder, hvor samarbejdet kan forbedres***

- Kommissionen, den højtstående repræsentant og medlemsstaterne bør samle tilgængelige uddannelseskurser vedrørende maritim sikkerhed i en fælles maritim uddannelsesplan og overveje at give tredjelande adgang til disse kurser, så der kan fastlægges fælles minimumsstandarder for uddannelse.
- Kommissionen og den højtstående repræsentant bør i samarbejde med medlemsstaterne opstille en fælles civil-militær dagsorden for forskning i maritim sikkerhed (herunder kapaciteter med dobbelt anvendelse) for at undgå overlap og forbedre forskningsaktiviteternes effektivitet.
- Kommissionen og den højtstående repræsentant bør i tæt samarbejde med berørte parter i industrien, herunder arbejdsmarkedets parter, etablere et netværk for viden og kompetenceudvikling inden for maritim sikkerhed, der inddrager forskningsinstitutter og -centre for ph.d.-studier, og støtte Den Internationale Arbejdsorganisations akademi vedrørende søfarendes arbejdsstandarder.
- Kommissionen bør i nær samordning med medlemsstaterne og andre relevante aktører fortsætte bestræbelserne på at højne EU's og de nationale myndigheders operationelle og tekniske kapacitet for at forbedre mulighederne for at opdage og spore små fartøjer.

## **VI Konklusion og opfølgning**

Det at forbedre samarbejdet vedrørende den maritime sikkerhed i EU er et enormt, men samtidig uhyre vigtigt projekt. EU skal indlede et tværsektorielt samarbejde for at styrke håndteringen af trusler mod den maritime sikkerhed, hvilket involverer mange forskellige partnere på nationalt, europæisk og internationalt niveau. Det er langvarig proces, som skal bygge på eksisterende arbejdsmetoder og resultater, og der er snarere tale om en udvikling frem for en revolution.

Grundlaget for EU's maritime sikkerhed vil blive styrket, hvis forpligtelsen til loyalt samarbejde anvendes som et vejledende princip. Det vil blive styrket yderligere gennem

---

<sup>11</sup> COM(2012) 494 final.

partnerskaber mellem alle berørte parter inden for maritim sikkerhed på EU-niveau og partnerskaber i og mellem medlemsstaterne. Disse bør også omfatte industrisektoren, arbejdsmarkedets parter og civilsamfundet.

EU's rolle på sikkerhedsområdet vokser fortsat og bør være i overensstemmelse med den globale udvikling. Der er tilsvarende behov for en stor opbakning og engagement fra den private sektor og forskningsinstitutioner, som spiller en vigtig rolle for at styrke den maritime sikkerhed og beskytte EU's maritime interesser af strategisk karakter. Der bør udarbejdes specifikke handlingsplaner for bedre samarbejde for hvert af de udpegede områder.

Kommissionen og den højtstående repræsentant vil i samarbejde med Rådet udarbejde en mere detaljeret køreplan for de udpegede områder. I den forbindelse er det afgørende at integrere maritim sikkerhed i EU's politikker for at omsætte politiske mål til resultater.

\* \* \*