



EUROOPA
KOMISJON

EUROOPA LIIDU VÄLISASJADE
JA JULGEOLEKUPOLIITIKA
KÕRGE ESINDAJA

Brüssel, 6.3.2014
JOIN(2014) 9 final

ÜHISTEATIS EUROOPA PARLAMENDILE JA NÕUKOGULE

**Avatud ja turvaline ülemaailmne merendusvaldkond:
Euroopa Liidu meresõidu turvalisuse strateegia elemendid**

ÜHISTEATIS EUROOPA PARLAMENDILE JA NÕUKOGULE

Avatud ja turvaline ülemaailmne merendusvaldkond: Euroopa Liidu meresõidu turvalisuse strateegia elemendid

I Sissejuhatus

Euroopa merendushuvid on olemuselt seotud tema kodanike ja kogukondade heaolu, jõukuse ja turvalisusega. 90 % ELi väliskaubanduse ja 40 % sisekaubanduse transpordist toimub meritsi. EL on maailmas suuruselt kolmas kalandus- ja vesiviljelustoodete importija ja viies tootja. Igal aastal külastab ELi sadamaid enam kui 400 miljonit reisijat. EL sõltub vabakaubanduse, transpordi, turismi, bioloogilise mitmekesisuse ja majanduse arengu tagamisel avatud ja turvalistest meredest. Kui ei suudeta tagada kaitset arvukate merel valitsevate ohtude ja riskide eest, võivad seal areneda rahvusvahelised konfliktid, terrorism või organiseeritud kuritegevus.

Just sellistest oludest tingituna on Euroopa Liit erinevate valdkondade ja riiklike asutuste vahelist koostööd tugevdades sunnitud tegema rohkem, tegutsema kiiremini ja vähemate vahenditega. Kuna meresõidu turvalisuse sise- ja välismõõde põimuvad omavahel üha enam, on sektoripõhise ja riikide poliitika vahelise ühtsuse saavutamiseks ning tsiviil- ja sõjaväevõimude tulemuslikuks koostööks vaja kõikide asjaosaliste ühist eesmärgikindlust ja jõupingutusi. Euroopa Liidu juhtimisel Somaalias tegutseva mereväe (EUNAVFOR) operatsioon Atalanta, mis sai ELilt märkimisväärset koostööabi, illustreerib ühise lähenemisviisi tulemuslikkust.

2013. aasta detsembris rõhutas Euroopa Ülemkogu vajadust kaitsta ELi strateegilisi meresõidu turvalisuse huvisid paljude erinevate riskide ja ohtude eest. Konkreetsete eesmärkide osas rõhutati ELi 2012. aasta Limassoli deklaratsioonis seda, „kui oluline on merendusasjade parem juhtimine, sealhulgas [asjakohasel tasandil] tihedam koostöö”.¹ ELi meresõidu turvalisuse strateegia annaks ELile aluse, millele tuginedes saaks EL anda oma osa nii territoriaal- kui ka avamerel kehtiva eeskirjadepõhise hea valitsemistava kujundamisel.

ELi meresõidu turvalisuse strateegia hõlbustaks merenduse strateegilise, valdkondadeülese lähenemisviisi kujundamist². Lähtepunktiks peaks olema ELi koordineerimistegevus, täiendava koostoime loomine liikmesriikide vahel ning koos nendega ning koostöö rahvusvaheliste partneritega vastavalt kehtivatele lepetele ja õigusaktidele ning Ühinenud Rahvaste Organisatsiooni mereõiguse konventsioonile, mis oleks lähenemisviisi nurgakivi.

Strateegia eesmärk ei ole luua uusi struktuure, programme või õigusakte, vaid püüda olemasolevaid kasutada ja tugevdada. Tuleks tagada kooskõla kehtiva ELi poliitikaga.³

Tuleks tugevdada koostööd olemasolevate valitsustevaheliste ja rahvusvaheliste algatustega.⁴ Meresõidu turvalisuse koordineeritud lähenemisviisi arendamine suurendaks meie merede

¹ Integreeritud merenduspoliitika eest vastutavad Euroopa ministrid.

² Valdkondadeülesus viitab mitme merendusfunktsiooni vahelisele tegevusele või koostööle (nt meresõidu turvalisus, merekeskkonna kaitse, kalanduskontroll, toll, piirivalve, õiguskaitse ja kaitsepoliitika).

³ Näiteks: määrus (EÜ) nr 725/2004 laevade ja sadamarajatiste turvalisuse tugevdamise kohta; direktiiv 2005/65/EÜ sadamate turvalisuse tugevdamise kohta ja määrusega (EÜ) nr 324/2008, millega kehtestatakse meresõiduturvalisuse alaste komisjoni kontrollide läbiviimise uuendatud kord.

majanduskasvu ja töökohtade loomise potentsiaali, nagu on kehtestatud ELi majanduskasvustrateegias „Euroopa 2020”.⁵

II Meresõidu turvalisuse huvid

ELi peamised strateegilised meresõidu turvalisuse huvid on järgmised:

- konfliktide ennetamine, rahu säilitamine ja rahvusvahelise julgeoleku tugevdamine rahvusvaheliste partneritega tehtava koostöö abil. Seeläbi edendatakse rahvusvahelist merendusala koostööd ja õigusriigi põhimõtteid, hõlbustatakse merekaubandust ning panustatakse säästlikku arengusse;
- ELi kaitsmine meresõidu turvalisuse ohtude eest, sealhulgas kriitilise mereinfrastruktuuri, näiteks sadamate ja terminalide, avamererajatiste, veealuste torujuhtmete, telekommunikatsioonikaablite, teadustegevuse ja innovaatiliste projektide ning muu merel toimuva majandustegevuse kaitsmine;
- liidu välismerepiiride tulemuslik kontrollimine eemärgiga ennetada ebaseaduslikku tegevust;
- ELi ülemaailmse tarneahela, meresõiduvabaduse, ELi liikmesriikide lippu kandvate laevade rahumeelse läbisõidu õiguse ning meresõitjate ja reisijate ohutuse ja turvalisuse kaitsmine;
- ebaseadusliku, teatamata ja reguleerimata kalapüügi ennetamine.

III. Meresõidu turvalisuse ohud

Meresõidu turvalisuse ohud on mitmetahulised ning seavad ohtu Euroopa kodanikud ning kahjustavad ELi strateegilisi huve. Sellised meresõidu turvalisuse ohud mõjutavad mitmeid poliitikavaldkondi erineval viisil. Meresõidu turvalisust ohustavad otse ja kaude sotsiaalsed, majanduslikud ja keskkondlikud nähtused, näiteks kliimamuutused ja mereökosüsteemide kahjustamine ning loodusvarade kahanemine, mis mõjutavad ELi liikmesriike ja teisi rannikualade riike, meresid ja ookeane. Kindlaks on määratud järgmised meresõidu turvalisuse ohud:

- merepiiridega seonduvad territoriaalsed vaidlused, agressioon ja relvastatud konflikt riikide vahel;
- massihävitusrelvade levik, mis hõlmab keemilist, bioloogilist, radioloogilist ja tuumaohu;
- piraatlus ja relvastatud röövimine merel;
- terrorism ja muud laevade, lasti ja reisijate, sadamate ja sadamarajatiste ning kriitilise mereinfrastruktuuri vastu suunatud tahtlikud ebaseaduslikud teod, sealhulgas infosüsteemide vastu suunatud küberrünnakud;

⁴ Näiteks Euroopa Liidu rannavalveteenistuse foorum, Rahvusvaheline Mereorganisatsioon või Euroopa mereväeülemate foorum (CHENS).

⁵ KOM(2010) 2020 (lõplik).

- piiriülene ja organiseeritud kuritegevus, sealhulgas relvade, narkootikumide ja inimeste ebaseaduslik merevedu ning ebaseaduslik, teatamata ja reguleerimata kalapüük;
- ebaseaduslike heidete või juhusliku merereostuse võimalik mõju keskkonnale;
- loodusõnnetuste, äärmuslike sündmuste ja kliimamuutuste võimalik mõju meretranspordisüsteemile ja eelkõige mereinfrastruktuurile;
- merel ja majandusvööndis esinevad tingimused, mis nõrgendavad mere- ja merendussektori majanduskasvu ja töökohtade loomise potentsiaali.

IV Strateegia eesmärk

Võttes arvesse olemasolevate poliitiliste vahendite keerukust ning suurt hulka riikliku ja ELi tasandi osalejaid ja õigusakte, peab kõnealune strateegia olema kaasav ja terviklik ning tuginema saavutatud tulemustele.

Hea näide on ELi terviklik lähenemisviis piraatlusevastasele võitlusele Somaalia rannikuvetes. Selleks on vaja mitmepoolset tegutsemist, mille käigus lõimitakse tsiviil- ja sõjaline koostöö; arendada suutlikkust ja partnerlussuhteid; finants- ja kohtulikku uurimist; ning kohalikke, piirkondlikke ja rahvusvahelisi diplomaatilisi jõupingutusi ning poliitilist pühendumist, aga ka teadus- ja innovatsioonikoostööd tööstusega.

Käesoleva strateegia eesmärk on hõlbustada valdkondadeülese meresõidu turvalisuse lähenemisviisi kujunemist. Selleks tuleb täita järgmised neli strateegilist eesmärki:

a. Kasutada parimal viisil riiklikul ja Euroopa tasandil olemasolevaid võimeid

Iga liikmesriik on ajapikku kujundanud oma meresõidu turvalisuse süsteemid, struktuurid ja lähenemisviisid, millest ühelgi ei ole kindlat eduvalet. Neid jõupingutusi toetavad ELi ametid, näiteks Euroopa Kaitseagentuur (EDA) ja Euroopa Liidu Satelliidikeskus (EUSC), Euroopa Meresõiduohutuse Amet (EMSA), Euroopa Liidu liikmesriikide välispiiril tehtava operatiivkoostöö juhtimise Euroopa agentuur (Frontex) ning Euroopa Kalanduskontrolli Amet (EFCA), kes on välja arendanud sektoripõhised süsteemid ja mereseirevõime. Selleks, et tagada optimaalne reaktsioon ohu korral, peaks käesolev strateegia pakkuma tuge iga tasandi asjaomastele asutustele ja agentuuridele meresõidu turvalisuse tõhususe suurendamisel ning valdkondadeülese ja piiriülese koostöö hõlbustamisel meresõidu turvalisuse sidusrühmade seas.

b. Edendada ülemaailmses merendusvaldkonnas tulemuslikku ja usaldusväärset partnerlust

Arvestades mereteede, ülemaailmsete tarneahelate ja laevanduse rahvusvahelist iseloomu, on ELi strateegilised merendushuvid kõige paremini kaitstud partnerluses teiste sidusrühmade või rahvusvaheliste organisatsioonidega. Liidu suutlikus teha rahvusvaheliste partneritega koostööd avaldab vahetut mõju võimele oma huve kaitsta. Strateegia peaks ülemaailmses merendusvaldkonnas looma ELile maine kui usaldusväärsest, kindlast ja mõjusast partnerist, kes on valmis ja suuteline rahvusvahelisi kohustusi täitma.

c. Edendada kulutõhusust

Ajal, mil riiklikud kulutused on surve all ja vahendeid on piiratud ulatuses, peaks strateegia tulemusel tekkima kulutõhus lähenemisviis meresõidu turvalisusele. ELi meresõidu turvalisuse strateegia korraldus tugineb praegu peamiselt riiklikele süsteemidele ja valdkonnapõhistele lähenemisviisidele, mistõttu on operatsioonid kulukamad ja vähem

tõhusad. Mereoperatsioonid tuleks muuta tõhusamaks, parandades valdkondadeülest koostööd, võimaldades paremat teabevahetust riiklike ja ELi süsteemide vahel, luues toimivad tsiviil-sõjalised liidesed ning rakendades teaduse ja tehnoloogilise arengu tulemusi poliitikas.

d. Suurendada liikmesriikidevahelist solidaarsust

Merel toimuval terrorirünnakul või kasvõi ühe peamise laevatee toimimishäiretel võib olla katastroofiline mõju mitmele liikmesriigile, kogu ELile või kolmandatele riikidele. Intsidentide ärahoidmiseks, avastamiseks ja nendele reageerimiseks on vaja kõikide meresõidu turvalisuse sidusrühmade koostööd.

Kokkuleppe puudumine merendusvööndite, näiteks majandusvööndite piiritlemise üle võib olla täiendav ohutegur teatud piirkondades, näiteks Vahemerel.

Käesolev strateegia peaks püüdma tugevdada liikmesriikidevahelist vastastikust toetust ning võimaldama tegeleda ühiselt erandolukorra plaanimise, riskihaldamise, konfliktide ennetamise ning kriisidele reageerimise ja kriisiohjega.

V ELi reageerimise kavandamine: saavutatud tulemuste kasutamine ja nende parandamine

Strateegial, millega püütakse parandada merenduse juhtimist, peaks olema neli aluspõhimõtet:

- *valdkondadeülene lähenemisviis*: parem koostöö kõikide partnerite vahel alates tsiviil- ja sõjalistest asutustest (õiguskaitse, piirikontroll, tolli- ja kalandusinspeksioonid, keskkonnaasutused, laevanduse järelevalve, teadustegevus ja innovatsioon, merevägi) kuni tööstuseni (laevandus, eraturve, kommunikatsioonitehnoloogia, koolitustegevus, sotsiaalpartnerid);
- *funktsionaalne terviklikkus*: ühegi sidusrühma volitusi, vastutust ega kohustusi ei tohi muuta. Keskenduda tuleb hoopis sellele, milliseid spetsiifilisi funktsioone või ülesandeid saab paremini täita koostöös teiste sidusrühmadega;
- *merenduse mitmepoolsus*: mitmepoolsus on merenduse valdkonna keskne põhimõte, kui käsitletakse keerukaid küsimusi, millele tuleb reageerida rahvusvahelisel tasandil tehtava koostöö vormis. EL on tugevam ja tema huvid on paremini kaitstud, kui rahvusvaheliste partneritega kõneletakse ühel häälel;
- *eeskirjadest ja põhimõtetest kinnipidamine*: EL edendab rahvusvahelise õiguse, inimõiguste ja demokraatia austamist ning ÜRO mereõiguse konventsiooni ja selles sätestatud eesmärkide täielikku järgimist, kuna need on merel kehtiva eeskirjadepõhise hea valitsemistava põhielemendid.

Neid nelja põhimõtet kohaldatakse parema koostöö viies valdkonnas.

a. Välistegevus

Meresõidu turvalisust ja valitsemistava toetav ELi välistegevus ulatub rahvusvaheliste partneritega peetavatest poliitilistest dialoogidest merendusala suutlikkuse arendamise toetamise ning sõjaliste operatsioonideni, et tõrjuda piraatlust ja relvastatud röövimisi merel. ELil tuleks paremini ja ulatuslikumalt kasutada meresõidu turvalisusega seotud sisepoliitika parimaid tavaid, et edendada merede paremat majandamist. Seda võib kasutada näiteks partnerriikide toetamisel, et parandada nende sadamate ja sadamarajatiste kvaliteeti ning laevade turvalisust selleks, et oleks täidetud Rahvusvahelise Mereorganisatsiooni (IMO) laevade ja sadamarajatiste rahvusvaheline turvalisuse koodeksi (ISPS-koodeks) nõuded, ning

tagada meresõitjate ohutus ja turvalisus selleks, et oleks täidetud Rahvusvahelise Tööorganisatsiooni meretöönormide konventsiooni ja meremeeste isikut tõendavate dokumentide konventsiooni nõuded.

ELilt märkimisväärset koostööabi saanud EUNAVFORi operatsiooni Atalanta edu piraatluse tõrjumisel Somaalia ranniku lähedal nii maismaal kui merel on tublisti aidanud vähendada meresõidu turvalisust ohustavaid põhjuseid. Kogu operatsiooni tuleks analüüsida, et selgitada välja õpitu, mida saaks kasutada muudel juhtudel. Piraatluse ja laevade relvastatud röövi vastu võitlemist Aasias käsitlev piirkondlik koostööleping (ReCAAP) kujutab endast veel ühte mudelit, mis on andnud positiivseid tulemusi piraatluse vastu võitlemisel Kagu-Aasias ja milles osalesid ELi liikmesriigid individuaalselt. Need näited viitavad meresõidu turvalisuse valdkonnas tehtava koostöö väärtusele.

Piirkondlikud aspektid

Mõned merevööndid või ülemaailmse merenduse piirkonnad on ELi ja tema liikmesriikide jaoks eriti olulised nende strateegilise väärtuse pärast või seetõttu, et kriisi puhkemine või ebastabiilse olukorra tekkimine on seal väga tõenäoline.

Kriitilise tähtsusega on Vahemeri, Atlandi ookean ning laevateede ülemaailmne võrgustik Euroopa ja Aasia, Aafrika ja Põhja- ja Lõuna-Ameerika vahel.

Aafrika kontinenti ümbritsevatele vetele, sealhulgas Guinea lahele, tuleb üha rohkem tähelepanu pöörata ning seal tuleb kohaldada rahvusvaheliselt koordineeritud lähenemisviisi⁶. Piraatluse ja relvastatud röövimiste sagenemine Guinea lahes viitab vajadusele ELi koordineeritud meetmete järele; lisaks tuleb suutlikkuse suurendamiseks antav ELi praegune ja edasine abi siduda piirkonna riikides võetavate meetmetega.

Adeni lahest on saanud oluline koostööpiirkond, kuna rahvusvahelised partnerid kaitsevad seal ohustatud laevu ja võitlevad piraatluse vastu. ELi kohalolek Adeni lahes ehk EUNAVFORi operatsioon Atalanta, millel on kasutada teistest ELi koostöövahenditest antav ulatuslik toetus, on avaldanud positiivset mõju teistele poliitikavaldkondadele ning see aitab edendada sujuvat tsiviil-sõjalist koostööd. Operatsiooni Atalanta käigus saavutatud edu ja pikemaajalisi koostöömeetmeid tuleks hoida, et vältida piraatluse mis tahes esilekerkimist edaspidi.

EL toetab Aafrika 2050. aasta integreeritud merendusstrateegia väljatöötamist ning on valmis tegema merenduse valdkonnas koostööd Aafrika Liidu ja selle liikmesriikidega.

Ida- ja Kagu-Aasia merealadel esineb palju probleeme. Tugev, kuid ebaühtlaselt jaotunud majanduslik areng, suurenev elanikkond ning konkureerivad nõuded territooriumi ja merevarade suhtes loovad soodsa pinnase vaidlusteks, ebastabiilsuseks ja kriisideks.

Võimalike transporditeede avamine Arktikas ja sealsete loodus- ja maavarade kasutamine tekitab spetsiifilisi keskkonnaprobleeme, mida tuleb käsitleda äärmiselt hoolikalt, ning siinkohal on koostöö partnerite vahel väga tähtis.⁷

⁶ Vt „ELi strateegia komponendid Guinea lahe probleemide lahendamiseks”, JOIN (2013)31 final, 18.12.2013.

⁷ Hea rahvusvahelise koostöö säilitamine Arktika küsimustes ning piirkonna stabiilsuse toetamine on osa Euroopa Liidu strateegilistest huvidest. Vt Ühisteatis Arktika piirkonda käsitleva ELi poliitika kohta, JOIN(2012) 19 final, 26.6.2012.

Parema koostöö valdkonnad

Euroopa Liit

- peaks tagama koordineeritud lähenemisviisi meresõidu turvalisuse küsimuses sellistel rahvusvahelistel foorumitel nagu G8, ÜRO, IMO, ILO, NATO, Aafrika Liit ja selle piirkondlikud organisatsioonid, Vahemere Liit, Kagu-Aasia Maade Assotsiatsioon (ASEAN), INTERPOL ja kolmandad riigid;
- peaks ühise julgeoleku- ja kaitsepoliitika kontekstis korrapäraselt kavandama ELi lipu all toimuvaid merendusõppusi kolmandate riikidega, et suurendada ELi nähtavust ülemaailmse merenduse valdkonnas;
- peaks püüdma tugevdada ja toetada ELi reageerimist teistes maailma piirkondades, kus esineb merepiraatlust, kasutades selleks parimal viisil ühise välis- ja julgeolekupoliitika algatusi, ning samuti toetama laiema välistegevuse kaudu ettevalmistusi edasisteks erandolukordades merenduse valdkonnas;
- peaks käimasolevale ELi koostööle tuginedes korraldama kolmandate riikide ja piirkondlike organisatsioonidega meresõidu turvalisuse suutlikkuse suurendamise tegevusi, et jätkata 1) merenduse juhtimise ja õigusriigi, sealhulgas kriminaalõiguse ja mereõiguse rakendamise täiustamist; 2) sadama ja meretranspordi turvalisuse täiustamist, et see vastaks rahvusvaheliselt kokkulepitud standarditele; 3) suutlikkuse suurendamist eesmärgiga hallata oma piire; ning 4) ebaseadusliku, teatamata ja reguleerimata kalapüügi vastu võitlemist;
- peaks toetama kolmandaid riike otsingu- ja pääste valdkonna suutlikkuse loomisel ja selle suurendamisel kooskõlas rahvusvaheliste kohustustega;
- peaks püüdma parandada teabejagamiskorda rahvusvaheliste partneritega, sealhulgas naaberriikidega, vastavalt ELi edendustegevusele India ookeani piirkonnas.

b. Merendusala teadlikkus, seire ja teabejagamine

Ühise merendusala olukorrapildi loomiseks on väga äärmiselt tähtis pääseda juurde õigeaegsele ja täpsele teabele ning andmetele, kuna seeläbi on võimalik paremini korraldada operatsioone ja kasutada tõhusamalt napp vahendeid. Edusamme on juba tehtud mitmete ELi eri poliitikavaldkondade süsteemide abil, mis mõnel juhul hõlmavad mitut valdkonda.

Nende süsteemide hulka kuuluvad: SafeSeaNet, ELi vete jaoks loodud mereliikluse seire- ja teabesüsteem, mida haldab EMSA, et tagada ELi õigusaktide rakendamine; ühine hädaolukordade side- ja infosüsteem (CECIS), mis hõlbustab suhtlemist vahejuhtumite ja katastroofide korral ning mida haldab komisjoni humanitaarabi peadirektoraat (EHCO); laevaseiresüsteem, mida haldab Euroopa Kalanduskontrolli Amet ja liikmesriigid ning mis toetab ühist kalanduspoliitikat; mereseire võrgustik (MARSUR), mida haldab Euroopa Kaitseagentuur ja mis toetab ühist välis- ja julgeolekupoliitikat; Euroopa piiride valvamise süsteem (EUROSUR),⁸ mis parandab liikmesriikide ning ELi Piiriagentuuri Frontexi ülevaadet välispiiril toimuvast ning suurendab nende reaktsioonikiirust: lisaks sellele töötavad ELi ja ELi/EMPi riigid ühiselt ELi merendusvaldkonna jaoks välja ühist teabejagamiskeskonda (CISE), mis aitab veelgi

⁸ Määrus (EL) nr 1052/2013, 22. oktoober 2013, millega luuakse Euroopa piiride valvamise süsteem (EUROSUR), ELT L 295/11, 6.11.2013.

süvendada teabe jagamist ja luua koostalitlusvõime raamistiku teatavat ühtset andmemudelit kasutavate riiklike ja ELi süsteemide vahel.

Mereseiret korraldatakse endiselt valdkonniti ja riigiti ning seetõttu ei kasutata olemasolevat seiresuutlikkust täielikult ära. ELi liikmesriikide asutusi toetavad ELi valdkonnapõhised süsteemid ja lähenemisviisid. Eeskujulikud lahendused, kuidas parandada tsiviil- ja sõjalise valdkonna vahelist koostööd riiklikul ja Euroopa tasandil, on välja töötatud EUROSURI raames. Tsiviil- ja sõjalistele asutustele on seatud nõue jagada riiklike piirivalve koordineerimiskeskuste kaudu teavet intsidentide ja patrullkäikude kohta ning liikmesriikide olukorrapiltide kaudu ka luureteavet ning koordineerida oma tegevust välispiiridel esinevatele ohtudele reageerimisel.

Kooskõlas ELi meresõidu turvalisuse strateegia eesmärkidega töötatakse Maa seire Euroopa programmi „Copernicus” raames välja ulatuslikku lähenemisviisi, kuidas valdkondadeülesed mereseireteenistused saaksid koordineeritumalt kasutada kosmosesüsteeme ja kaugseiretehnoloogiat ning nende põhjal tuletatud rakendusi.

Kosmoses ja õhus paiknev tehnoloogia võimaldab vaadelda raskesti ligipääsetavaid piirkondi ning aitab paremini tuvastada ja jälgida väikseid laevu, mida kasutatakse narkootikumide salakaubaveoks, piraatluseks ja väljarändamiseks. Alates 2013. aastast loovad Frontex, EMSA ja ELi Satelliidikeskus (EUSC) teenuse seirevahendite kombineeritud rakendamiseks ning see hõlmab laevade teatamissüsteeme, satelliitfotosid ja mehitatud seirelennukeid. Selle teenuse Maa seire komponente toetatakse 2014. aasta seisuga programmist Copernicus.

Merendusala teadlikkust, seiret ja teabe jagamist peaks nende tulemuslikkuse suurendamiseks ja süvendamiseks toetama teadus- ja innovatsioonitegevus.

Parema koostöö valdkonnad

- Liikmesriike tuleks kutsuda üles tagama, et 2014. aasta lõpuks jagaksid kõik merepiiri valvega tegelevad tsiviil- ja sõjalised asutused korrapäraselt teavet EUROSURI riiklike olukorrapiltide kaudu ja teeksid koostööd EUROSURI riiklike koordineerimiskeskuste kaudu.
- Komisjon ja kõrge esindaja koostöös liikmesriikidega peaksid jätkama tsiviil-sõjalise ja piiriülese koostöö arendamist ning mereseire ja meresõidu turvalisuse süsteemide koostalitlusvõime täiustamist, et luua ulatuslik merendusala teadlikkus eesmärgiga tõhustada varajast hoiatamist ning hõlbustada õigeaegset reageerimist.
- Komisjon ja kõrge esindaja peaksid tagama järjekindla lähenemisviisi Euroopa Kaitseagentuuri, Euroopa Kalanduskontrolli Ameti, Euroopa Meresõiduohutuse Ameti, Euroopa Kosmoseagentuuri, Euroopa Liidu Satelliidikeskuse, Frontexi ning samuti Maa seire Euroopa programmi (Copernicus) ja GALILEO/EGNOSe (Euroopa Geostatsionaarne Navigatsioonilisüsteem) käimasolevas töös, et toetada mereseiret ELis ja ülemaailmse merenduse valdkonnas ning ühise julgeoleku- ja kaitsepoliitika missioonidel.

c. Võimearendus ja suutlikkuse suurendamine

Vajaliku ja kulutasuva suutlikkuse arendamiseks on vaja järjekindlat lähenemisviisi. Selleks tuleks ulatuslikumalt kaasata avaliku ja erasektori osalejad, sealhulgas tööturu osapooli, kasutades ära olemasolevaid saavutusi. Euroopa piiriagentuur Frontex koordineerib liikmesriikide piiriasutustest eraldatud vahendite ja saadetud töötajate kasutamist ühisoperatsioonide ajal. Veel näiteid suutlikkuse arendamisest: paranenud suutlikkus

reageerida ELi vetes sõitval laeval toime pandud terroriaktile ning parimate tavade jagamine liikmesriikide sekkumise eriüksuste loodud võrgustikus „Atlas”.

Euroopa Kaitseagentuuri toetatava algatusega „Ühiskasutus” püütakse ELi liikmesriikide ühiskasutusse anda ja jagada suuremat osa sõjalisest võimest, et seeläbi nappi (sõjaväelist) võimet paremini kasutada. See aitab parandada selliste võimete tulemuslikkust, jätkusuutlikkust, koostöimimisvõimet ja kulutasuvust.

Parema koostöö valdkonnad

- Komisjon ja kõrge esindaja peaksid kindlaks määrama võimete valdkonnad ja tehnoloogiad, mis saaksid kasu täiustatud koostalitlusvõime harmoneerimisest, ning töötama välja tehnilised tegevuskavad ja kaardistama selle saavutamiseks kogu protsessi ja vahe-eesmärgid.
- Komisjon peaks koostöös kõrge esindajaga analüüsima, milline lisaväärtus on liikmesriikide jaoks ELile kuuluvatel, hallatavatel või renditavatel kahese kasutusega võimetal sellises kriitilise tähtsusega valdkonnas nagu mereseire.⁹
- Komisjon peaks analüüsima, kuidas nii riiklike asutustega tehtav kui ka nendevaheline tihedam koostöö mereseire valdkonnas saaks tugevdada piirikontrolli, merendusalse õiguse täitmist ning otsingu- ja päästetegevust olemasoleva integreeritud piirihalduse raames.
- Täielikult tuleb kohaldada kehtivaid õigusakte sadamate turvalisuse, sadamarajatiste ja ELis viibivate või ELi lipu all sõitvate laevade kohta ning vajaduse korral tuleb neid ajakohastada või täiendada. Komisjon ja liikmesriigid peaksid edendama parimate tavade, riskianalüüside ja ohuteabe ulatuslikumat jagamist, tehes seda vajaduse korral koostöös sadamates ning meretranspordi valdkonnas tegutsevate tööturu osapooltega.
- Kooskõlastades oma tegevust liikmesriikidega peaks komisjon koordineerima oma teadustegevust, et kujundada teadmiste baas, tehnoloogia ja muud vahendid, et paremini prognoosida ja korraldada seiretegevust ja leevendada riske.

d. Riskihaldus, kriitilise mereinfrastruktuuri kaitsmine ja kriisile reageerimine

Kuna peamised eesmärgid on endiselt riskide leevendamine, vahejuhtumite ennetamine ja ELi merekeskkonna seisundi kaitsmine, sõltub ELi kriitiline mereinfrastruktuur ja suutlikkus kriisile reageerida väga palju ettevalmistusest, prognoosimisest ja reaktsioonivõimest. Mitmed üksteist täiendavad meetmed on juba kehtestatud, kuid EL võiks parandada oma reageerimisvõimet. Seda on võimalik saavutada olemasolevatele võimetele ja korrale tuginedes, näiteks laevade ja sadamarajatiste turvalisust käsitlevad õigusaktid, milles on sätestatud laevade, sadamate ja valitsusasutuste minimaalsed turvanõuded. Erasektori kaasamine on siinkohal samuti väga oluline.

ELi tolliasutused hindavad saabuva lasti turvariski enne, kui see laaditakse laevale välisriigis. Komisjoni teatis tolli riskijuhtimise ja tarneahela turvalisuse kohta rõhutab vajadust täiendava

⁹ Järgides tähelepanelikult lähenemisviisi, mis on esitatud komisjoni teatises julgeoleku kohta, COM(2013) 542 final.

Teatistes kutsutakse üles suurendama riskihaldussuutlikkust, et teha lasti liikumisega seotud riskide seiret, tugevdades selleks ELi riskihaldamisraamistikku, sealhulgas kauba eelteabesüsteemi, ning volitatud ettevõtjate usaldusväärsust, et tagada katkematu kaubandustegevus.

Veel üks näide on ühtne integreeritud riskianalüüsi mudel, mille töötab välja Frontex ja mis võimaldab kiiremini kindlaks määrata välistel merepiiridel esinevad probleemid ja nendele reageerida.

Merel viibivate laevade kaitseks kasutatakse üha enam ka eralepingute alusel tööle võetud relvastatud turvatöötajaid. Mitmed riigid on kehtestanud eeskirjad selliste töötajate kasutamise ja nende tegevuse kohta. Soovitav oleks luua ühtne siduv standard ELi lipu all sõitvate laevade pardal töötavate erasektori turvatöötajate jaoks.

Parema koostöö valdkonnad

- Komisjon ja kõrge esindaja peaksid oma tegevust liikmesriikidega koordineerides järgima meresõidu turvalisuse riski juhtimise jagatud ja ulatuslikku lähenemisviisi, et koostada ühtne riskianalüüs. See aitaks ülemaailmses merenduses kindlaks määrata meresõidu turvalisuse huvivaldkonnad ning hõlbustada üleminekut patrullipõhiselt lähenemisviisilt luureandmetest lähtuvalle lähenemisviisile.
- Tuvastatud turvalisusohte silmas pidades peaksid komisjon ja kõrge esindaja tegema algatusi, milles käsitletakse tõhustatud tsiviil-sõjalist ja piiriülest koostööd merenduskriisidele reageerimisel ja erandolukorra planeerimisel.
- Liikmesriigid ja asjaomased sidusrühmad peaksid hindama laevade vastupidavust looduskatastroofidele ja kliimamuutustele ning võtma vastavad meetmed ning jagama parimaid tavasid eesmärgiga asjaomaseid riske leevendada.
- Komisjon peaks kaaluma ettepaneku tegemist erasektori turvatöötajate kasutamise kohta, et tagada ühtne standard liikmesriikide turvafirmadele, kes tegutsevad ELi lipu all sõitvatel laevadel. EL peaks rahvusvahelisel tasandil IMO kaudu taotlema kohustuslike standardite kehtestamist erasektori turvatöötajate jaoks.
- Komisjon kohustub tagama õigusaktide ja meetmete täiendavuse ja ühtsuse, et parandada meresõidu ja tarneahela turvalisust.

e. Meresõidu turvalisuse alased uuringud ja innovatsioon, haridus ja koolitus

Innovaatilised tehnoloogiad ja protsessid aitavad parandada operatsioonide tõhusust, jätkusuutlikkust ja tulemuslikkust. Sotsiaal-majanduslike uuringute ja innovatsiooni abil on võimalik vähendada olukordi, millest võivad välja kasvada sotsiaalkonfliktid või merekuriteod. Meresõidu turvalisuse uuringutel tuleb kasuks selge arusaam valdkondadeülelistest vajadustest ja kahesuguse kasutusega võimetest.

Uuringud ja innovaatalisus teadmiste omandamisel, haridus ja koolitus saavad kaasa aidata meremajanduskasvu kavas¹¹ sätestatud eesmärkide saavutamisele. ELi teadusuuringute ja

¹⁰ Nõukogu palus komisjonil riskijuhtimist käsitlev teatis (COM(2012) 794 final) kujundada 2014. aastal ümber strateegiaks ja tegevuskavaks.

¹¹ COM(2012) 494 final.

tehnoloogiaarenduse seitsmendast raamprogrammist, eelkõige turvalisuse uurimise teema käsitlemisest on juba saadud põhjalikke tulemusi. Tulemusi tuleks paremini kasutada poliitika kujundamisel ning turuosa hõivamisel, kasutades selleks samuti liikmesriikide programmide ja Euroopa struktuuri- ja investeerimisfondidest tulenevat sünergiat. Komisjon jätkab teadustegevuse toetamist valdkondades, mis on seotud meresõidu turvalisusega.

Meresõidu turvalisuse strateegia elluviimiseks on vaja ülemaailmseid teadus- ja arengupartnereid. Raamprogramm „Horisont 2020” on avatud rahvusvahelistele partneritele. Komisjoni Teadusuuringute Ühiskeskus on rahvusvaheliste teaduspartneritega loonud koostöösuhted, et tegeleda meresõidu turvalisusega seotud teadustegevusega.

Parema koostöö valdkonnad

- Komisjon, kõrge esindaja ja liikmesriigid peaksid püüdma koondada olemasolevad meresõidu turvalisusega seotud koolituskursused ühisesse merenduskoolituse kalendrisse ning kaaluma kursuste avamist ka kolmandatele riikidele, et saavutada kokkulepe ühise koolituse miinimumstandardite kohta.
- Komisjon ja kõrge esindaja peaksid koostöös liikmesriikidega looma ühise tsiviil-sõjalise tegevuskava meresõidu turvalisuse uuringute jaoks (sealhulgas kahesuguse kasutusega võimed), et vältida dubleerimist ja suurendada uurimistegevuse tulemuslikkust.
- Komisjon ja kõrge esindaja peaksid tihedas koostöös tööstuse sidusrühmadega, sealhulgas tööturu osapooltega looma meresõidu turvalisuse valdkonnas võrgustiku teadmiste ja pädevuse suurendamiseks. Võrgustikku peaksid kuuluma teadusasutused ja kraadiõpet pakkuvad keskused ning see peaks toetama Rahvusvahelise Tööorganisatsiooni Meretöö Akadeemia tegevust.
- Komisjon peaks tihedas koostöös liikmesriikide ja teiste asjaomaste rühmadega jätkama püüdlusi Euroopa Liidu ja riiklike asutuste operatiivse ja tehnilise suutlikkuse parandamiseks, et oleks võimalik paremini tuvastada ja jälgida väikseid laevu.

VI Järeldused ja järelmeetmed

ELi meresõidu turvalisuse valdkonnas tehtava koostöö täiustamine on väga suur ja oluline ülesanne. ELil on vaja valdkondadeülest koostööd, et paremini reageerida meresõidu turvalisuse ohtudele. Selleks kaasatakse palju ja mitmesuguseid riiklikku, ELi ja rahvusvahelise tasandi partnereid. See on pikaajaline protsess, mis toetub olemasolevatele töömeetoditele ja tulemustele, st tegemist on pigem arengu kui revolutsiooniga.

ELi meresõidu turvalisust saab oluliselt tugevdada, kui juhtpõhimõtteks seatakse siiras koostöö. Seda tugevdatakse veelgi kõikide meresõidu turvalisuse sidusrühmade partnerluste abil nii ELi tasandil kui ka liikmesriikide vahel ja nende sees. Koostöös peaks osalema ka tööstus, tööturu osapooled ja kodanikuühiskond.

ELi üha suurenev julgeolekuroll peaks olema kooskõlas ülemaailmse arenguga. Erasektori ja teadusasutuste tugev toetus ja pühendumine on samuti vajalikud, kuna nendel on tähtis roll meresõidu turvalisuse süvendamisel ja ELi strateegiliste merendushuvide kaitsmisel. Kõikides kindlaksmääratud valdkondades tuleks koostada konkreetset tegevuskavad parema koostöö tegemiseks.

Komisjon ja kõrge esindaja teevad kindlaksmääratud valdkondades koostööd nõukoguga, et koostada üksikasjalikum tegevuskava. Seda silmas pidades on oluline siduda meresõidu

turvalisuse teema ELi erinevate poliitikavaldkondadega, et poliitiliste eesmärkide täitmine oleks tulemuslik.

* * *