



Europeiska
unionens råd

Bryssel den 10 mars 2023
(OR. en)

7311/23

POLMAR 17
POLGEN 28
POLMIL 51
CYBER 55
HYBRID 9
RELEX 329
MARE 8
MAR 38
COMAR 14
JAI 292
CSDP/PSDC 203
CFSP/PESC 418
ENV 227
PECHE 80
TRANS 90

FÖLJENOT

från:	Europeiska kommissionens generalsekreterare, undertecknat av Martine DEPREZ, direktör
till:	Thérèse BLANCHET, generalsekreterare för Europeiska unionens råd
Komm. dok. nr:	JOIN(2023) 8 final
Ärende:	GEMENSAMT MEDDELANDE TILL EUROPAPARLAMENTET OCH RÅDET om uppdateringen av EU:s strategi för sjöfartsskydd och dess handlingsplan "En förbättrad EU-strategi för sjöfartsskydd för nya maritima hot"

För delegationerna bifogas dokument – JOIN(2023) 8 final.

Bilaga: JOIN(2023) 8 final



EUROPEISKA
KOMMISSIONEN

UNIONENS HÖGA
REPRESENTANT FÖR
UTRIKES FRÅGOR OCH
SÄKERHETSPOLITIK

Bryssel den 10.3.2023
JOIN(2023) 8 final

GEMENSAMT MEDDELANDE TILL EUROPAPARLAMENTET OCH RÅDET

**om uppdateringen av EU:s strategi för sjöfartsskydd och dess handlingsplan
”En förbättrad EU-strategi för sjöfartsskydd för nya maritima hot”**

I. INLEDNING

Sjöfartsskyddet är avgörande för EU och medlemsstaterna.

Tillsammans utgör EU:s medlemsstater världens största kombinerade exklusiva ekonomiska zon. EU:s ekonomi är i hög grad beroende av säkra och trygga hav. Över 80 % av den globala handeln sker sjövägen, omkring två tredjedelar av världens olje- och gasförsörjning antingen utvinns eller transporteras till havs¹ och upp till 99 % av de globala dataflödena överförs via sjökablar². För att säkerställa en effektiv världshavsförvaltning, skydda våra hav och havsbottnar och frigöra den hållbara blå ekonomins fulla potential³ måste det globala sjöfartsområdet vara säkert.

Sedan 2014 har EU:s strategi för sjöfartsskydd och dess handlingsplan⁴ utgjort en ram för att ta itu med säkerhetsutmaningarna till havs. Strategin har stimulerat ett närmare samarbete mellan civila och militära myndigheter, särskilt genom informationsutbyte. Den har bidragit till att främja en regelbaserad förvaltning till havs samt stärkt det internationella samarbetet och EU:s autonomi och kapacitet att reagera på hot mot sjöfartsskyddet⁵.

EU spelar en allt viktigare global roll inom sjöfartsskydd genom marina insatser som Atalanta⁶ och Irini⁷ konceptet samordnad närvaro till havs⁸ och samarbete med ett stort antal externa partner samt genom att främja kunskaperna om den maritima lägesbilden. Dessutom tillhandahåller Copernicus operativa system för sjö- och gränsövervakning, som genomförs av Europeiska sjösäkerhetsbyrån (Emsa) och Europeiska gräns- och kustbevakningsbyrån (Frontex), rymdbaserade observationer som kompletterar Galileo-satelliternas navigeringstjänster.

Det sker för närvarande drastiska förändringar i övergripande strategiska miljön. Som en följd av klimatkrisen och miljöförstöringen samt Rysslands olagliga och ooberättigade militära angrepp mot Ukraina krävs nu fler åtgärder från EU:s sida som internationell säkerhetsgarant.

I linje med EU:s strategiska kompass för säkerhet och försvar⁹ syftar denna uppdatering av EU:s strategi för sjöfartsskydd till att möta de nya utmaningarna. Det är ett tillfälle att driva på hållbara lösningar på sjöfartsskyddsproblem. Det är också ett tillfälle att ytterligare stärka EU:s roll internationellt och säkra EU:s tillgång till ett alltmer omstritt sjöfartsområde.

Den uppdaterade strategin för sjöfartsskydd är en ram för EU att vidta ytterligare åtgärder för att skydda sina intressen till havs och skydda sina medborgare, värden och ekonomi. Syftet är att främja internationell fred och säkerhet samtidigt som principen om hållbarhet respekteras och den biologiska mångfalden skyddas. EU och dess medlemsstater kommer att genomföra den uppdaterade strategin i linje med sina respektive befogenheter.

¹ JOIN(2022) 28 final.

² [https://www.europarl.europa.eu/RegData/etudes/BRIE/2022/702557/EPRS_BRI\(2022\)702557_EN.pdf](https://www.europarl.europa.eu/RegData/etudes/BRIE/2022/702557/EPRS_BRI(2022)702557_EN.pdf).

³ COM(2021) 240 final.

⁴ Rådets dokument 11205/14 och rådets slutsatser 10494/18.

⁵ Rådets slutsatser 9946/21.

⁶ <https://eunavfor.eu/>.

⁷ <https://www.operationirini.eu/>.

⁸ Rådets slutsatser 06256/22 och 06255/22.

⁹ Rådets dokument 7371/22.

II. NYA OCH VÄXANDE HOT MOT SJÖFARTSSKYDDET

Mycket har förändrats i det globala geopolitiska sammanhanget sedan EU:s strategi för sjöfartsskydd antogs 2014, vilket kräver nya och förstärkta åtgärder. EU:s hotanalys visar att EU står inför ökade hot och utmaningar, även på sjöfartsområdet¹⁰. Den strategiska konkurrensen om makt och resurser ökar. Hoten blir alltmer komplexa och mångfasetterade, och vissa länder försöker omdefiniera grundsatserna för den multilaterala ordningen, bland annat genom kränkningar av nationell suveränitet och gränser. Rysslands militära angrepp mot Ukraina innebär att kriget kommit till Europa igen och har medfört nya faror samt negativa spridningseffekter på sjöfartsskyddet och den europeiska ekonomin, vilket påverkar Europas medborgare och företag.

Sjöfartsskyddet utmanas i många regioner, med bland annat territoriella tvister och sjörättstvister, konkurrens om naturresurser och hot mot den fria sjöfarten och rätten till oskadlig genomfart och transitpassage. Sådana utmaningar skapar spänningar i havsområden runtom i EU, såsom Medelhavet, Svarta havet och Östersjön, och förvärras av Rysslands militära angrepp mot Ukraina. Utmaningarna för sjöfartsskyddet har också ökat utanför Europa, nämligen i Guineabukten, Adenviken, Hormuzsundet, Malackasundet och Sydkinesiska havet. Vissa länder utanför EU ökar sin kapacitet och självsäkerhet till havs och vidtar ensidiga åtgärder. Detta har inkluderat användning av våld eller brott mot andra länders nationella suveränitet. Detta beteende utmanar rättsstatsprincipen och den internationella ordning som bygger på Förenta nationernas havsrättskonvention.

Regionen Indiska oceanen/Stilla havet, där EU har yttersta randområden (Indiska oceanen) och utomeuropeiska länder och territorier (Stilla havet), har blivit ett område med **hård geopolitisk konkurrens**. Våldet och de ökade spänningarna i regioner som Syd- och Östkinesiska havet och Taiwansundet påverkar den globala säkerheten och har en direkt inverkan på säkerheten och välbefindandet i EU. Att upprätthålla stabilitet och säkerhet längs viktiga sjövägar som Malackasundet och Singaporesundet, Afrikas horn och Indiska oceanen innebär att EU och dess medlemsstater måste utöka sin närvaro och sina åtgärder i dessa regioner, i linje med EU:s strategi för samarbete i regionen Indiska oceanen/Stilla havet.

Klimatförändringar och havsföroreningar förväntas få betydande, långvariga negativa effekter på sjöfartsskyddet. Effekterna kommer bland annat att medföra översvämningar i kustområden och på öar, förlust av korallrev, mangroveskogar och andra våtmarker samt utarmning av fiskbestånden¹¹. Klimatförändringar och miljöförstöring fungerar som riskmultiplikatorer på så sätt att de ökar instabiliteten och ojämlikheten, vilket förvärrar den gränsöverskridande brottsligheten, piratdåden och spänningarna som gäller marina resurser. Detta kräver ett nytt prisma som gör det möjligt för EU att göra samhället mer klimattresilient, skydda naturen och bromsa förstörelsen av ekosystem¹². Omvänt kan brister i sjöfartsskyddet leda till miljöskador, t.ex. i form av förhindrat tillträde till förorenade områden, förskingring av medel från miljöskydd eller sabotage mot sjöfartsinfrastruktur. Rysslands militära angrepp mot Ukraina har dessutom inte bara fått förödande mänskliga och ekonomiska konsekvenser, utan också lett till en betydande förlust av biologisk mångfald¹³. Det är därför viktigt att ta itu med samverkan mellan klimatförändringarna,

¹⁰ EU:s hotanalys är en omfattande och underrättelsebaserad analys av de olika hot och utmaningar som EU står inför eller kan ställas inför i framtiden. Den uppdateras regelbundet och fungerar som bakgrundsinformation för att underlätta utvecklingen och genomförandet av EU:s strategiska kompass för säkerhet och försvar.

¹¹ IPCC SROCC (2019) och rapport från arbetsgrupp II, AR6 (2022).

¹² COM(2020) 380 final.

¹³ Särskilt en alarmerande ökning av valdödligheten i Svarta havet.

miljöförstöringen i kust- och havsområden och sjöfartsskyddet, bland annat genom pågående och ny riktad forskning.

Attackerna mot gasledningarna Nord Stream i Östersjön 2022, förekomsten av obehöriga obemannade farkoster runt offshoreanläggningar i Nordsjön och de återkommande **hybrid- och cyberattackerna mot sjöfartsinfrastruktur** kräver att EU stärker sina åtgärder och skyddar kritisk infrastruktur mer effektivt, särskilt genom att utveckla innovativ teknik. I takt med att sjöfartsindustrin genomgår en digital omvandling har dess komplexitet och potentiella sårbarhet ökat. Illasinnade aktörer kommer i allt högre grad att använda hybrid- och cybermetoder för att rikta in sig på sjöfartsinfrastruktur, inbegripet sjökablar och undervattensrörledningar, liksom hamnar och fartyg. I rådets rekommendation om en unionsomfattande samordnad strategi för att stärka den kritiska infrastrukturens motståndskraft¹⁴ erkänns detta behov av åtgärder. I kommissionens rekommendation om unionens mål för resiliens mot katastrofer fastställs dessutom åtgärder som kan bidra till bättre beredskap för och förmåga att hantera naturkatastrofer och katastrofer orsakade av människor, även till havs, hos EU och medlemsstaterna¹⁵.

Hot och olaglig verksamhet – t.ex. **piratdåd och väpnade rån till havs, organiserad brottslighet, inbegripet smuggling av migranter och människohandel, olaglig vapenhandel och narkotikahandel, terrorism, olagligt, orapporterat och oreglerat fiske, andra olagliga verksamheter, bl.a. otillåten prospektering inom EU-medlemsstaters exklusiva ekonomiska zoner, samt oexploderad ammunition till havs**¹⁶ – är lika kritiska utmaningar i flera regioner, och vissa kustområden och avlägsna områden i EU är särskilt sårbara. Vissa av dessa olagliga verksamheter kan underlättas av dåligt hamnskydd. Illasinnade aktörer kan också kombinera dessa hot och verksamheter för att genomföra hybridattacker mot EU och dess medlemsstater.

III. EU:S SJÖFARTSSKYDDSINTRESSEN

Mot bakgrund av de nya hoten mot sjöfartsskyddet är EU:s grundläggande intressen följande:

- Garantera säkerheten för EU samt dess medlemsstater, invånare och partner.
- Bevara den globala freden och stabiliteten och hålla sjövägarna fria och öppna.
- Upprätthålla internationell rätt, särskilt havsrättskonventionen som den övergripande rättsliga ramen för all verksamhet i haven, och främja sund internationell världshavsförvaltning bl.a. genom regionala havskonventioner och WTO-avtalet om fiskesubventioner¹⁷.
- Skydda naturresurserna och den marina miljön samt hantera klimatförändringarnas och miljöförstörelsens inverkan på sjöfartsskyddet.

¹⁴ 2023/C 20/01.

¹⁵ COM(2023) 61 final och 2023/C 56/01.

¹⁶ Oexploderad ammunition avser explosiva vapen (bomber, granater, landminor, sjöminor, klusterammunition och annan ammunition) som inte exploderat och fortfarande riskerar att detonera, ibland många årtionden efter det att de använts eller kasserats.

¹⁷ https://www.wto.org/english/tratop_e/rulesneg_e/fish_e/fish_e.htm.

- Säkerställa skyddet av kritisk sjöfartsinfrastruktur¹⁸ (på land och till havs) samt infrastrukturens motståndskraft, bland annat genom att ta itu med de risker och hot som är förknippade med klimatförändringarna och de som uppstår till följd av utländska direktinvesteringar.
- Stärka motståndskraften hos och skyddet av logistiska knutpunkter, dvs. hamnar, samt hantera risker i samband med korruption och olaglig verksamhet.
- Skydda ekonomisk verksamhet till havs och därigenom bidra till en hållbar blå ekonomi (både på land och till havs).
- Skydda EU:s yttre gränser och inre säkerhet för att hantera smuggling av migranter, människohandel och annan olaglig verksamhet, inbegripet otillåten prospektering och borrhning efter kolväten.
- Säkerställa förmågan att agera snabbt och effektivt inom sjöfartsområdet och inom andra operativa områden (dvs. på land, i luften, i cyberrymden och i yttre rymden).
- Säkerställa sjöfolks säkerhet och trygghet i enlighet med kraven i konventionen om arbete till sjöss och andra relevanta konventioner från Internationella arbetsorganisationen.

IV. EN SKÄRPNING AV EU:S INSATSER

Den uppdaterade strategin för sjöfartsskydd kommer att bidra till att skydda de EU-intressen som anges ovan från de framväxande hoten mot sjöfartsskyddet. För att göra detta kommer EU att intensifiera åtgärderna inom ramen för sex strategiska mål:

- 1. Öka verksamheten till havs.**
- 2. Samarbeta med partner.**
- 3. Ta ledningen när det gäller den maritima lägesbilden¹⁹.**
- 4. Hantera risker och hot.**
- 5. Förstärka kapaciteten.**
- 6. Utbilda.**

EU:s åtgärder inom ramen för dessa strategiska mål kommer även fortsättningsvis att vägledas av principerna i strategin för sjöfartsskydd från 2014: en sektorsövergripande strategi, funktionell integritet, respekt för internationella regler – internationell rätt, mänskliga rättigheter och demokrati

¹⁸ Till exempel sjökablar och undervattensrörledningar, logistiska knutpunkter (dvs. hamnar), offshoreanläggningar för förnybar energi, olje- och gasoljeplattformar till havs osv.

¹⁹ Den maritima lägesbilden är lika med förståelsen av verksamhet som är kopplad till sjöbevakningsområdet och som kan påverka EU:s och dess medlemsstaters sjösäkerhet och sjöfartsskydd, ekonomi eller miljö. Med tydligt definierade användarbehov och -rättigheter som grundval är den ett stöd för myndigheter som ansvarar för övervakning som syftar till att förhindra och hantera situationer, händelser och verksamhet som har att göra med EU:s sjöbevakningsområde. EU:s sjöbevakningsområde omfattar EU:s medlemsstaters territorialvatten, exklusiva ekonomiska zoner och kontinentala plattformar enligt definitionen i FN:s havsrättskonvention från 1982 samt verksamhet kopplad till sjöfart som utförs inom det området på havsbotten, under vattenytan, på vattenytan och ovanför vattenytan. Det kan till exempel röra sig om anläggningar, last samt småbåtar och fartyg som seglar under EU-flagg, eller som ägs eller förvaltas av ett EU-land eller har sin destination inom EU.

samt fullständig efterlevnad av havsrättskonventionen – och multilateralt samarbete inom sjöfarten. EU:s uppdaterade strategi för sjöfartsskydd kommer att genomföras genom en handlingsplan (**i bilagan**) och inom ramen för den integrerade strategin²⁰. För att genomföra strategin kommer EU, tillsammans med sina medlemsstater, att använda all relevant civil och militär politik samt alla relevanta verktyg och instrument, och samordna politik och verksamhet från alla relevanta aktörer på europeisk, regional och nationell nivå och stärka deras synergier och komplementaritet. Strategin kommer också att främja ett mer sammanhängande EU-engagemang i externa konflikter och kriser för att förbättra EU:s och dess medborgares säkerhet.

Den uppdaterade strategin kommer att omfatta åtgärder som är specifika för varje havsområde i EU. Åtgärderna bör ta hänsyn till regionala EU-strategier²¹ och program för kapacitetsuppbyggnad samt samarbete med partnerländer.

1. Öka verksamheten till havs

EU:s strategiska kompass uppmanar till att ytterligare stärka EU:s engagemang för sjöfartsskyddet. Atalantainsatsen har varit aktiv i västra Indiska oceanen sedan 2008, inom ramen för den **gemensamma säkerhets- och försvarspolitiken (GSFP)**. Med tanke på Atalantainsatsens positiva resultat har dess mandat utökats från att bekämpa piratdåd till en bredare sjöfartsskyddsinsats, och den stärker ytterligare kopplingar och synergier med uppdraget *European Maritime Awareness in the Strait of Hormuz*²². I Medelhavet har Irini-insatsen som sin främsta uppgift att upprätthålla FN:s vapenembargo mot Libyen. Detta är ett direkt bidrag från EU till fred och stabilitet i Medelhavsområdet, som ökar sjöfartsskyddet. I linje med den integrerade strategin bidrar EU också till att förbättra sjöfartsskyddet genom att tillhandahålla utbildning och kapacitetsuppbyggnad för partner genom civila GSFP-uppdrag, t.ex. Europeiska unionens uppdrag för kapacitetsuppbyggnad (Eucap) Somalia.

Under 2021 introducerade EU det nya konceptet **samordnad närvaro till havs**. Detta flexibla nya verktyg syftar till att öka EU:s kollektiva engagemang för sjöfartsskyddet genom att på bästa sätt utnyttja medlemsstaternas marina tillgångar på områden som är av strategiskt intresse för EU. Inom ramen för samordnad närvaro till havs bör EU intensifiera kampen mot olaglig verksamhet till havs, inbegripet narkotikahandel. På grundval av erfarenheterna från genomförandet av samordnad närvaro till havs i Guineabukten och nordvästra Indiska oceanen (inklusive Röda havet) kommer EU att överväga nya havsområden av intresse där detta koncept kan genomföras. Upprättandet av nya havsområden av intresse skulle förbättra EU:s lägesuppfattning, partnerskap och strategiska kultur som en aktör inom sjöfartsskydd.

I **EU:s strategiska kompass** understryks också vikten av att säkerställa beredskap och interoperabilitet mellan medlemsstaternas marina styrkor, och EU uppmanas att genomföra

²⁰ Den ”integrerade strategin för konflikter och kriser” bygger på EU:s globala strategi från 2016 (rådets slutsatser: EUCO 26/16 och 13202/16) och godkändes i rådets slutsatser från 2018 (5413/18). Den fastställer en ram för ett mer sammanhängande och holistiskt engagemang från EU:s sida i externa konflikter och kriser och främjar människors säkerhet, och ökar därmed också säkerheten för EU och dess medborgare.

²¹ T.ex. den övergripande strategin för Afrika (JOIN(2020) 4 final), EU:s strategi för Guineabukten (7671/14), EU:s strategi för regionen Indiska oceanen/Stilla havet (JOIN(2021) 24 final), EU:s strategi för Arktis (JOIN(2021) 27 final) och strategin för de yttersta randområdena COM(2022).

²² <https://www.diplomatie.gouv.fr/en/french-foreign-policy/europe/news/article/european-maritime-awareness-in-the-soh-emasoh-political-statement-by-the>.

fälttjänstövningar på alla områden. EU kommer därför att inleda en årlig marin övning för att öka beredskapen, främja interoperabilitet och ta itu med de nya hoten mot sjöfartsskyddet.

Kommissionen genomför, med stöd av Emsa, sjöfartsskyddsinspektioner i hamnar, vid hamnanläggningar och på fartyg i EU och undersöker sätt att förbättra sjöfartsskyddet avseende bl.a. passagerarfartyg och cybersäkerhet. I enlighet med de strategiska riktlinjerna för europeisk **integrerad gränsförvaltning**²³ måste systemet för sjögränsövervakning kunna upptäcka, identifiera och, om så krävs, spåra och ingripa mot alla fartyg som kommer in på territorialvatten och bidra till att säkerställa skydd och livräddning till havs i alla väderförhållanden. Medlemsstaterna bör på bästa sätt utnyttja den övervakningskapacitet som Frontex erbjuder för att uppgradera nationell kapacitet och allmän lägesuppfattning.

Frontex genomför insatser som exempelvis Indalo, Themis och Poseidon för att kontrollera EU:s gränser och bekämpa brottslighet i Medelhavet, särskilt olaglig smuggling av migranter. Frontex, Europeiska fiskerikontrollbyrån (EFCA) och Emsa genomför flera olika maritima insatser för att bekämpa gränsöverskridande brottslighet, däribland smuggling av migranter och människohandel, upptäcka havsföröreningar och olagligt fiske och utföra andra övervakningsuppgifter i flera havsområden runt om i EU, däribland Svarta havet. EU bör vidareutveckla dessa viktiga multifunktionella insatser.

De viktigaste EU-åtgärderna²⁴ för att förbättra sjöfartsskyddet kommer att vara följande:

- Anordna en årlig marin övning.
- Stärka EU:s befintliga marina insatser (Atalanta och Irini) med marina tillgångar och flygtillgångar.
- Överväga nya havsområden av intresse där man kan genomföra konceptet samordnad närvaro till havs, på grundval av lärdomar och förslag från Europeiska utrikes tjänsten.
- Intensifiera kampen mot olaglig verksamhet till havs, inbegripet narkotikahandel, inom ramen för samordnad närvaro till havs.
- Upprätthålla och stärka sjöfartsskyddsinspektionerna i EU och ta itu med cybersäkerhet och skydd av passagerarfartyg.
- Öka samarbetet på EU-nivå om kustbevakningsuppgifter genom att främja utvecklingen av multifunktionella marina insatser i flera havsområden runt om i EU.

2. Samarbete med partner

EU har redan skapat förbindelser och synergier när det gäller sjöfartsskyddet med multilaterala och regionala organisationer både på global och regional nivå (t.ex. med FN, IMO²⁵, Nato, AU²⁶ och

²³ COM(2022) 303 final.

²⁴ De viktigaste EU-åtgärder som anges under vart och ett av de sex särskilda målen sammanfattar framträdande delar av åtgärder som presenteras närmare i handlingsplanen.

²⁵ Internationella sjöfartsorganisationen.

²⁶ Afrikanska unionen.

Asean²⁷) och med flera länder utanför EU, särskilt i Guineabukten och regionen Indiska oceanen/Stilla havet.

EU och dess medlemsstater har också utvecklat internationellt samarbete genom bilaterala dialoger, hamnanlöp och fälttjänstövningar, särskilt i **regionen Indiska oceanen/Stilla havet**, t.ex. med Australien, Japan, Indien, Indonesien, Sydkorea, Oman och Singapore. Insatserna Atalanta och Irini deltar i mekanismer för utbyte av kunskaper och multilateralt engagemang, bland annat konferenser om *Shared Awareness and Deconfliction* (Shade). EU ger också betydande stöd till sjöfartsskyddet inom ramen för sitt utvecklingssamarbete, humanitära bistånd och utrikespolitiska stödåtgärder.

I **västra Indiska oceanen** stöder EU regionala sjöfartssystem genom centrumen för samkörning av information och de operativa centrumen i Madagaskar och Seychellerna, samt Djiboutis uppförandekod om bekämpande av piratdåd och väpnade rån mot fartyg i västra Indiska oceanen och Adenviken²⁸.

Även i **Guineabukten** stöder EU regionala organisationer och kuststater som genomför sina egna sjöfartsskyddsstrategier, stärker brottsbekämpningen och rättvisan på sjörättsområdet, förbättrar hamnskyddet och hamnsäkerheten, ökar kunskaperna om den maritima lägesbilden och informationsutbytet inom ramen för Yaoundé-arkitekturen²⁹. I **Atlanten** som helhet stöder EU kampen mot olaglig verksamhet i samarbete med partner, särskilt kampen mot narkotikahandel.

I ett utmanande geopolitiskt sammanhang bör EU intensifiera samarbetet med partner i sitt grannskap och i **andra strategiskt viktiga havsområden**. Detta är särskilt viktigt mot bakgrund av Rysslands militära angrepp mot Ukraina. EU kommer att intensifiera sitt samarbete med Nato om sjöfartsskydd, på grundval av de resultat som uppnåtts och i linje med den tredje gemensamma förklaringen om samarbetet mellan EU och Nato från januari 2023. I regionen Indiska oceanen/Stilla havet bör EU öka erfarenhetsutbytet med partner om sjöfartsskydd genom projektet för förstärkt säkerhetssamarbete i och med Asien (Esiwa) och bilaterala dialoger och genom att försöka få observatörsstatus ("dialogpartner") i Sammanslutningen för Indiska oceanens kuststater. EU bör också fördjupa sitt samarbete med likasinnade länder och organisationer, inklusive internationella och regionala forum för havsfrågor..

De viktigaste EU-åtgärderna för internationellt samarbete kommer att vara följande:

- Uppmuntra undertecknande och ratificering av internationella instrument med anknytning till sjöfartsskyddet, särskilt havsrättskonventionen, och främja efterlevnad och utbyte av bästa praxis med partner vid genomförandet av internationell rätt som är relevant för sjöfartsskyddet, i relevanta forum.
- Intensifiera samarbetet mellan EU:s och Natos personal om sjöfartsskyddet så att det omfattar alla frågor av ömsesidigt intresse på detta område, inbegripet oexploderad ammunition till havs, med utgångspunkt i de tre gemensamma förklaringarna från 2016, 2018 och 2023.

²⁷ Sjöfartsskyddet har länge varit en gemensam prioritering för både EU och Asean. Samarbetet mellan de två regionerna har inriktats på att bemöta gränsöverskridande maritima hot, t.ex. piratdåd, smuggling, olaglig invandring, katastrofrisker och effekterna av föroreningar och klimatförändringar. EU stöder den Asean-ledda processen för en uppförandekod i Syd kinesiska havet: <https://euinasean.eu/maritime-cooperation/>.

²⁸ *Maritime Security in Eastern and Southern Africa and Indian Ocean* (Mase), *Port Security and Safety of Navigation Programme*, *Regional Programme for Maritime Security in the Red Sea Area* och Crimario.

²⁹ Insatserna Swaims, Passmar och GoGIN.

- Genomföra gemensamma marina övningar med partner för att främja interoperabilitet, utöver att utföra tätare hamnanlöp och patruller i EU, särskilt i regionen Indiska oceanen/Stilla havet, i linje med den strategiska kompassen.
- Utplacera EU:s sambandsmän till centrum för samkörning av maritim information³⁰ i havsområden av intresse för att främja informationsutbyte och samarbete, inbegripet när det gäller brottsbekämpning, rättsliga och inrikes frågor, mellan EU och dess partner och, när så är lämpligt, utvärdera genomförbarheten av att direkt koppla dessa samkörningscentrum till relevanta EU-system för övervakning till havs.
- Ansöka om status som dialogpartner för EU i Sammanslutningen för Indiska oceanens kuststater för att stärka EU:s roll som partner i regionens sjöfartsskydd.
- Främja internationellt samarbete om informationsutbyte och övervakning av kritisk sjöfartsinfrastruktur, inbegripet sjökablar³¹, samt om fartygs- och hamnskydd³².

3. Ta ledningen när det gäller den maritima lägesbilden

Goda kunskaper om den maritima lägesbilden är avgörande för att säkerställa att behöriga myndigheter snabbt kan upptäcka de framväxande hot som påverkar EU och hantera dem på ett effektivt sätt. EU kommer att ta ledningen när det gäller den maritima lägesbilden genom att förbättra informationsutbytet mellan olika sjöfartssektorer³³ och underlätta informationsutbytet mellan medlemsstaterna. På internationell nivå kommer EU att fortsätta sitt arbete med att förbättra partnerländernas kapacitet när det gäller den maritima lägesbilden genom informationsutbyte och kapacitetsuppbyggnad, särskilt i Guineabukten och regionen Indiska oceanen/Stilla havet.

Sedan 2014 har EU och dess medlemsstater gjort betydande framsteg när det gäller att skaffa sig och utbyta information på sjöfartsområdet genom att utveckla och koppla samman de sektorsspecifika system som används av olika myndigheter som deltar i övervakningen till havs³⁴. EU har t.ex. utvecklat en gemensam miljö för informationsutbyte (CISE)³⁵. CISE bygger på frivilligt deltagande och kommer att underlätta informationsutbyte i realtid mellan olika myndigheter med ansvar för kustbevakningsuppgifter, inbegripet militären, och koppla samman berörda myndigheter inom och mellan medlemsstaterna. På grundval av EU:s forskningsprojekt CISE 2020 inledde kommissionen i april 2019 CISE:s övergångsfas och anförtrorde Emsa samordningen av projektet, i nära samarbete med medlemsstaterna³⁶. Med utgångspunkt i övergångsfasen avser kommissionen att inleda den operativa fasen 2024 med stöd av Emsa, med förbehåll för styrelsens samtycke.

³⁰ Centrum för samkörning av maritim information är nationella eller regionala enheter som samlar in information för att öka kunskaperna om den maritima lägesbilden i ett visst geografiskt område. Under 2022 utplacerade EU sin första sambandsman vid centrumet för samkörning av information i Singapore, som omfattar merparten av regionen Indiska oceanen/Stilla havet.

³¹ I enlighet med rådets rekommendation 2023/C 20/01 om en unionsomfattande samordnad strategi för att stärka den kritiska infrastrukturens motståndskraft.

³² I enlighet med Internationella koden för sjöfartsskydd på fartyg och i hamnanläggningar:
<https://www.imo.org/en/OurWork/Security/Pages/SOLAS-XI-2%20ISPS%20Code.aspx>.

³³ Sjöfartssektorerna innefattar skydd och säkerhet för sjötransporter, fiskerikontroll, beredskap och insatser vid havsföreningar, skydd av havsmiljön, tullar, gränskontroller, allmän brottsbekämpning och försvar.

³⁴ T.ex. Eurosur och SafeSeaNet (operativa system på EU-nivå).

³⁵ Rådets dokument 9946/2021.

³⁶ SWD(2019) 322 final.

När det gäller försvaret utformades det projekt för övervakning till havs (Marsur) som stöds av Europeiska försvarsbyrån för att göra det möjligt för de marina styrkorna i de bidragande medlemsstaterna att utbyta operativ maritim information och tjänster. Marsur ger ett operativt mervärde, vilket bekräftas av det faktum att EU:s medlemsstater valde att använda det för att genomföra konceptet samordnad närvaro till havs i Guineabukten och nordvästra Indiska oceanen. Europeiska försvarsbyrån och de deltagande medlemsstaterna arbetar för närvarande med att stärka Marsur genom ett särskilt program. I linje med den strategiska kompassen, där EU uppmanas att förstärka sin underrättelsebaserade lägesuppfattning och kapacitet, bör EU fullt ut utnyttja all kapacitet för övervakning till havs (t.ex. drönare, patrullflygplan och rymdbaserad teknik). Genom sina komponenter som Copernicus, Galileo och IRIS³⁷ kan EU:s rymdprogram direkt bidra till att öka kunskaperna om den maritima lägesbilden. EU:s satellitcentrum (EU SatCen) är också involverat i den maritima lägesbilden genom sitt arbete med EU:s gemensamma kapacitet för underrättelseanalys och med kommissionen om Galileo/Copernicus. I detta avseende är motståndskraften och säkerheten hos relevanta rymdtillgångar avgörande för att säkerställa tjänsternas kontinuitet.

EU har inrättat ett samarbete mellan EFCA, Emsa och Frontex för att stödja nationella kustbevakningsmyndigheter, bland annat på området för den maritima lägesbilden. Forumet för europeiska kustbevakningsuppgifter och forumet för kustbevakningsuppgifter i Medelhavsområdet kan bidra till att öka kunskaperna om den maritima lägesbilden och det operativa samarbetet genom utbyte av bästa praxis.

Vid katastrofer eller olyckor och när den nationella kapaciteten är överbelastad kan EU:s medlemsstater och tredjeländer aktivera EU:s civilskyddsmekanism³⁸. Genom centrumet för samordning av katastrofberedskap³⁹ kan de söka bistånd, expertis eller analys av situationen.

EU bidrar också till att förbättra kunskaperna om den maritima lägesbilden på internationell nivå genom att driva särskilda initiativ för kapacitetsuppbyggnad inom utvecklingssamarbete. Inom projektet för viktiga sjöfartsrutter i Indiska oceanen/Stilla havet (Crimario)⁴⁰ har särskilda verktyg⁴¹ tagits fram för att förbättra kunskaperna om den maritima lägesbilden och stärka samarbetet med och mellan regionala partner. Detta är förenligt med EU:s bredare säkerhets- och försvarsengagemang i regionen Indiska oceanen/Stilla havet. På liknande sätt utvecklade man inom ramen för projektet Guineabuktens interregionala nätverk (GoGIN)⁴² plattformen YARIS, ett verktyg för informationsutbyte till stöd för Yaoundé-arkitekturen.

De viktigaste EU-åtgärderna för den maritima lägesbilden kommer att vara följande:

- Säkerställa att den gemensamma miljön för informationsutbyte tas i drift senast i mitten av 2024, och möjliggör ett säkert och strukturerat utbyte av sekretessbelagd och icke sekretessbelagd information mellan myndigheter från olika sektorer inom övervakning till havs (civila och militära).

³⁷ https://defence-industry-space.ec.europa.eu/welcome-iris2-infrastructure-resilience-interconnectivity-and-security-satellite-2022-11-17_en.

³⁸ [EU:s civilskyddsmekanism \(europa.eu\)](#).

³⁹ [EU:s centrum för samordning av katastrofberedskap \(ERCC\) \(europa.eu\)](#).

⁴⁰ Europeiska kommissionen finansierar Crimario med 23 miljoner euro mellan 2015 och 2025.

⁴¹ Plattformarna IORIS och Share.IT.

⁴² Europeiska kommissionen finansierar GoGIN med 11,5 miljoner euro (2016–2023) och GoGIN II med 5 miljoner euro (2023–2025).

- Stärka nätverket för informationsutbyte om övervakning till havs (Marsur) genom att inrätta ett särskilt program genom Europeiska försvarsbyrån och stärka förbindelserna mellan Marsur och CISE.
- Dra nytta av de investeringar som görs genom EU:s rymdpolitik och ytterligare utnyttja den kapacitet som finns tillgänglig genom Copernicus om övervakning till havs, havsmiljöövervakning och klimatförändringar.
- Integrera rymdbaserad teknik, fjärrstyrda luftfartygssystem och radarstationer, maritima patrullflygplan och bemannade och obemannade havsburna farkoster genom innovativa, cyberresilienta verktyg för att öka kunskaperna om den maritima lägesbilden.
- Intensifiera kust- och havspatrullfartygens övervakning och komplettera den med digitalt sammankopplade marina plattformar av hög kvalitet, bl.a. obemannade plattformar, för att förbättra förmågan att vidta förebyggande åtgärder och att göra insatser.
- Stärka partnerländernas kapacitet vad gäller den maritima lägesbilden via GoGIN- och CRIMARIO-projekt, bl.a. genom att ta i bruk ytterligare verktyg som skapar den maritima lägesbilden (YARIS, IORIS and SHARE.IT) i samordning med Copernicus satellittjänster.

4. Hantering av risker och hot

I linje med den strategiska kompassen kommer EU och dess medlemsstater att förbättra sin kollektiva förmåga att försvara sin säkerhet och öka sin motståndskraft mot och beredskap för utmaningar för sjöfartsskyddet, däribland hybrid- och cyberhot. EU och dess medlemsstater bör kunna reagera snabbt, med samordnad civil och militär kapacitet.

Kampen mot klimatförändringar och miljöförstöring är en av EU:s främsta politiska prioriteringar, som återspeglas i EU:s yttre åtgärder genom flera tematiska eller geografiska strategier t.ex. Global Gateway eller strategin för samarbete i regionen Indiska oceanen/Stilla havet, samt genom EU:s diplomatiska kontakter och EU:s klimatdiplomati.

EU har redan vidtagit betydande åtgärder för att uppnå klimatneutralitet senast 2050 och kommer att vidta ytterligare åtgärder när det gäller problem som hänger samman med klimatförändringar, miljöförstöring och säkerhet. Den höga representanten och kommissionen kommer att lägga fram ett gemensamt meddelande om kopplingen mellan klimatförändringar, miljöförstöring och säkerhet och försvar i mitten av 2023. Det kommer bland annat att omfatta förslag till verktyg för att bedöma orsakerna till och konsekvenserna av klimatförändringarna och miljöförstöringen på sjöfartssektorn, på sjöfartsinfrastrukturen samt på naturliga och konstgjorda inslag i kustområden, inbegripet när det gäller tidig varning, evidensbaserad forskning och satellitbilder (t.ex. genom Copernicusprogrammet).

I Arktis smälter istäckena, havsisen blir tunnare, nya sjövägar håller gradvis på att öppnas upp och den ökade mänskliga verksamheten förväntas leda till nya eller allvarligare hot mot miljön och lokalsamhällena. I detta avseende måste det gemensamma meddelandet *Ett starkare EU-engagemang för ett fredligt, hållbart och välmående Arktis*⁴³ omsättas ytterligare så snart som möjligt, särskilt när det gäller utsläppsfri sjöfart i Norra ishavet, hållbar utvinning av råvaror av avgörande betydelse och hållbar utveckling av de arktiska regionerna.

⁴³ JOIN(2021) 27 final.

Att skydda kritisk infrastruktur på sjöfartsområdet är också en viktig prioritering. EU bör komplettera medlemsstaternas roll när det gäller att bygga upp motståndskraften hos kritisk sjöfartsinfrastruktur som t.ex. rörledningar och sjökablar som går över nationella sjögränser. EU bör förbättra nuvarande riskbedömningar av sjökablar och komplettera dem med insatsalternativ och riskreducerande åtgärder som bygger på sektorsövergripande expertis och kapacitet. Det är absolut nödvändigt att ge fortsatt stöd till medlemsstaterna för att utveckla skyddstillgångar under vatten och drönbekämpande lösningar. Dessutom bör EU fortsätta att underlätta samexistensen⁴⁴ mellan havsbaserad förnybar energi och försvarsverksamhet⁴⁵, vilket förespråkas i strategin för förnybar energi till havs⁴⁶.

Med direktivet om kritiska enheters motståndskraft⁴⁷ och det reviderade direktivet om säkerhet i nätverks- och informationssystem (NIS 2-direktivet)⁴⁸ går EU i spetsen för relevant utveckling, med en omfattande rättslig ram som gör det möjligt för EU att uppgradera både den fysiska motståndskraften och cyberresiliensen hos kritiska enheter och infrastruktur. EU bör intensifiera samarbetet med viktiga partner och relevanta tredjeländer på detta område, särskilt genom den strukturerade dialogen mellan EU och Nato om motståndskraft och arbetsgruppen för den kritiska infrastrukturens motståndskraft.

EU står inför ytterligare en utmaning som utgörs av stora mängder oexploderad ammunition och kemiska vapen från första och andra världskriget som ligger i havsområden runtom i EU. Denna utmaning förvärras ytterligare av Rysslands militära angrepp mot Ukraina, som resulterat i att ett stort antal minor finns i Svarta havet. Typ av ammunition samt läge och mängd är dåligt dokumenterat, vilket innebär risker för sjöfartsskyddet, miljön (på grund av eventuella utsläpp av kemikalier) och verksamhet inom den blå ekonomin (t.ex. uppförande av havsbaserade anläggningar för förnybar energi). Med utgångspunkt i befintliga framgångsrika projekt⁴⁹ bör EU snarast och på ett heltäckande sätt ta itu med denna fråga och minska de miljörisker som är förknippade med oexploderad ammunition och dess bortskaffande. Det kommer också att vara mycket viktigt att göra sig av med oexploderad ammunition och minor i Svarta havet på ett säkert sätt så snart de säkerhetsmässiga och politiska förhållandena tillåter det.

Sjöfartsskyddet undergrävs också av utländska aktörer, både på grund av risker i samband med utländska direktinvesteringar i kritisk infrastruktur och på grund av sådana aktörers informationsmanipulation och inblandning. Dessa frågor kommer att behandlas genom relevanta instrument och ramar; till exempel kommer utländska direktinvesteringar att granskas i enlighet med den relevanta förordningen⁵⁰.

Kommissionen och medlemsstaterna genomför en riskbedömning i syfte att ta fram riktlinjer för att förbättra skyddet av passagerarfartyg i EU.

De viktigaste EU-åtgärderna för risk- och hothantering kommer att vara följande:

⁴⁴ I linje med havsplaneringsdirektivet, 2014/89/EU.

⁴⁵ Projektet Symbios pågår under samordning av Europeiska försvarsbyrån, med medel från Horisont 2020: <https://eda.europa.eu/symbiosis>.

⁴⁶ COM(2020) 741 final.

⁴⁷ Direktiv (EU) 2022/2557.

⁴⁸ Direktiv (EU) 2022/2555.

⁴⁹ Projekt för att rensa Östersjön från kemiska stridsmedel och konventionell ammunition som stöds av Interregprogrammet och finansieras av Europeiska regionala utvecklingsfonden (Eruf) – [10 years of Interreg cooperation to free the Baltic Sea from dumped munitions – Interreg Baltic Sea Region \(interreg-baltic.eu\)](#).

⁵⁰ Förordning (EU) 2019/452.

- Genomföra regelbundna, fullskaliga fälttjänstövningar på EU-nivå, med fokus på hamnskydd och på att motverka hot, exempelvis cyber- och hybridhot, utöver den årliga marina övning som nämns ovan.
- Utplacera medel och övervakningsverktyg (t.ex. fjärrstyrda luftfartygssystem) och säkerställa optimal användning av nuvarande och framtida rymdtjänster (t.ex. jordobservation) för patrullering och skydd av kritisk sjöfartsinfrastruktur.
- Utveckla EU:s regionala samarbetsplaner för att säkerställa övervakningen av undervattens- och havsbaserad infrastruktur.
- Utveckla en sammanhängande ram för att hantera de hot som oexploderad ammunition, aktiva vapen och kemiska vapen till havs utgör samt övervaka och avlägsna dem med innovativ teknik och minimal miljöpåverkan.
- Förbättra systemet för tidig varning och den strategiska framsynen, bland annat genom användning av rymdtjänster, om effekterna av klimatförändringarna, särskilt den stigande havsnivån, stormfloder och miljöförstöring.
- Utarbeta nya och förstärka befintliga riskbedömningar, beredskapsplaner och katastrofplaner (på EU-nivå och nationell nivå) för hamnar, kustinfrastruktur samt skydd av passagerarfartyg och transport- och leveranskedjor.
- Uppmuntra utbyte av bästa praxis mellan sjöfartsaktörer om cyberhot och ytterligare ta itu med cybersäkerheten inom Internationella sjöfartsorganisationen (IMO).
- Öka kunskaperna om den maritima lägesbilden i Arktis, inbegripet rymdobservation. Fortsätta samarbeta med de arktiska kuststaterna bilateralt och i relevanta multilaterala forum, beroende på vad som är lämpligt, för att stödja genomförandet av politiken för Arktis⁵¹.
- Bedöma möjligheten att genomföra projekt för förnybar energi till havs och andra hållbara användningsområden i havsområden som reserverats eller används för militär verksamhet.
- Bedöma investeringarna i sjöfartsinfrastruktur från länder och enheter utanför EU inom ramen för den samarbetsmekanism som inrättats genom förordningen om granskning av utländska direktinvesteringar.

5. Förstärka kapaciteten

EU bör påskynda utvecklingen av både civil och militär kapacitet, och i förekommande fall involvera industrin, för att främja sina sjöfartsskyddsintressen. Forskning och utveckling (FoU) om civila aspekter av det europeiska sjöfartsskyddet ingår i klustret ”Civil säkerhet för samhället” inom EU:s program Horisont Europa. Nuvarande och kommande FoU kommer att stödja kapacitetsutveckling på EU-nivå, inbegripet skydd av kritisk sjöfartsinfrastruktur, hantering av undervattenshot, beredskap och insatser vid naturkatastrofer och katastrofer orsakade av människan, säkerhet vid passagerartransporter till sjöss och hantering av oexploderad ammunition, i samarbete med industrin där så är lämpligt.

⁵¹ JOIN(2021) 27 final.

På försvarsområdet bör medlemsstaterna utveckla fullständig sjöfartskapacitet och fullt ut utnyttja utrymmet för samarbete inom ramen för relaterade EU-initiativ⁵². De bör särskilt fokusera på att öka kapaciteten för att säkerställa EU:s sjöherravälde, uppvisa makt till havs, möjliggöra undervattenskontroll och bidra till luftförsvaret.

Den kommande översynen av kapacitetsutvecklingsplanen⁵³ kommer också att bygga på lärdomarna från Rysslands militära angrepp mot Ukraina. Europeiska försvarsbyrån kommer till exempel att utforska den nyckelteknik som krävs för att hantera obemannade drönarsvärmar och skydda kritisk infrastruktur på havsbotten.

AI enlighet med den strategiska kompassen och i linje med den samordnade årliga försvarsöversikten⁵⁴ bör nationella och multinationella projekt syfta till att både övervinna fragmenteringen av kritiska tillgångar exempelvis fartyg av korvett-storlek fartyg och system ombord och förbättra de enskilda plattformarnas operativa effektivitet. Flera möjligheter till samarbete som fastställdes i 2020 års cykel för den samordnade årliga försvarsöversikten har lett till permanent strukturerat samarbete (Pesco) i obemannade sjöfartssystem, t.ex. *Medium-Size Semi-Autonomous Surface Vehicle* Europeiska försvarsfonden⁵⁵ kommer att bedöma forsknings- och utvecklingsprojekt som till exempel rör den maritima lägesbilden, kapacitet för övervakning till havs, skydd av kritisk sjöfartsinfrastruktur och undervattenskapacitet.

De viktigaste EU-åtgärderna för att förstärka kapaciteten kommer att vara följande:

- Utveckla gemensamma krav och koncept för teknik inom försvaret, inbegripet för den maritima lägesbilden, både på ytan och under vattnet.
- Bygga driftskompatibla obemannade system för att övervaka kritisk sjöfartsinfrastruktur, motverka fientliga drönarsvärmar osv.
- Öka den moderna minröjningsförmågan, t.ex. genom att utveckla ett driftskoncept för EU.
- Stödja utvecklingen av gemensam förbättrad kapacitet för maritima patrullflygplan.
- Bygga upp gemensamma test- och experimentövningar för att utveckla framtida, modern sjöfartskapacitet.

6. Utbilda

En hög nivå av specialiserad utbildning är helt nödvändig för att EU ska kunna hantera nuvarande och framtida utmaningar för sjöfartsskyddet. För att hantera nya hybrid- och cyberhot krävs operatörer med starka digitala färdigheter och särskilda program för omskolning och kompetenshöjning. Lösningar i form av utbyten mellan militära utbildningsprogram, gemensamma utbildningsprogram mellan medlemsstaternas flottor och mellan olika institutioner kommer att öka interoperabiliteten och hjälpa EU att bemöta nya hot på ett mer effektivt, samordnat och inkluderande sätt.

⁵² Kapacitetsutvecklingsplanen, de samarbetsmöjligheter som identifierats inom ramen för den samordnade årliga försvarsöversikten, det permanenta strukturerade samarbetet och Europeiska försvarsfonden.

⁵³ Europeiska försvarsbyråns styrelse inledde formellt översynen av kapacitetsutvecklingsplanen i juni 2022.

⁵⁴ Fokusområde ”European Patrol Class Surface Ships”.

⁵⁵ Syftet med Europeiska försvarsfonden är att stärka konkurrenskraften och innovationskapaciteten inom EU:s försvarsindustri. Den bidrar därför till att utveckla medlemsstaternas militära kapacitet.

Som en del av den praktiska handboken om europeiskt samarbete kring kustbevakningsuppgifter har en utbildningskatalog skapats som omfattar alla kurser som ges av EU:s byråer inom alla maritima områden. Handboken kommer att uppdateras löpande utifrån behoven och utvecklingen. Det framgångsrika projektet *European Coast Guard Functions Training Academy Network* (ECGFA NET) och den harmoniserade kursen om kustbevakningsuppgifter bör fortsätta, särskilt utbytesprogrammet, som involverar grannländer och regionalt samarbete genom ett särskilt projekt som genomförs av EFCA i nära samarbete med Emsa och Frontex. Emsa håller också på att utveckla en kurs om cybersäkerhet inom sjöfarten. Kompetenscentrumet för motverkande av hybridhot i Helsingfors anordnar kurser och konferenser om hybridhot som påverkar sjöfartsområdet. Jämställdhet mellan könen och kvinnors egenmakt inom EU:s sjöfartsskyddssektor bör stödjas och kvinnors tillgång till teknisk utbildning på hög nivå bör främjas.

Europeiska säkerhets- och försvarsakademin (Esfa)⁵⁶ tillhandahåller utbildning på EU-nivå för både civil och militär personal för att främja en gemensam förståelse av utmaningarna inom sjöfartsskyddet och öka medvetenheten om EU:s allt större roll på detta område. Med stöd från Esfa arbetar sex europeiska sjöfartsskolor för närvarande med innehållet i en gemensam, internationell sjöfartstermin.

De viktigaste EU-åtgärderna för utbildning⁵⁷ kommer att vara följande:

- Öka kompetensen inom cyber-, hybrid- och rymdsäkerhet genom att stödja nya och befintliga kurser som erbjuds av olika akademiska institutioner och behöriga nationella organ eller EU-organ, både på det civila och militära området.
- Genomföra särskilda utbildningsprogram som är öppna för partner utanför EU för att hantera befintliga och framväxande hot mot sjöfartsskyddet.
- Utveckla en ”internationell sjöfartstermin” inom ramen för det europeiska initiativet för utbyte av unga officerare (det militära Erasmus)⁵⁸.
- Genomföra civila och militära övningar på grundval av scenarier som inbegriper delad jurisdiktion eller gemensam användning av kapacitet.

V. VERKTYG OCH INSTRUMENT TILL STÖD FÖR EU:S ÅTGÄRDER FÖR SJÖFARTSSKYDD

Den uppdaterade strategin bör genomföras i den integrerade strategins anda för att maximera synergieffekterna och införa kompletterande EU-verktyg och EU-instrument. Detta bör inbegripa följande:

- Europeiska försvarsfondens FoU-projekt på försvarsområdet för att öka kapaciteten hos EU-medlemsstaternas väpnade styrkor.

⁵⁶ Inom ramen för den gemensamma utrikes- och säkerhetspolitiken (Gusp) tillhandahåller Esfa utbildning på EU-nivå på GSFP-området. Syftet är att utveckla och främja en gemensam förståelse av den gemensamma säkerhets- och försvarspolitikerna bland civil och militär personal och att genom sin utbildningsverksamhet ringa in och sprida god praxis när det gäller olika frågor inom den gemensamma säkerhets- och försvarspolitikerna. På så sätt kompletterar Esfa de nationella insatserna på utbildningsområdet.

⁵⁷ Även som en del av Europaåret för kompetens.

⁵⁸ <http://www.emilyo.eu/>; Det militära Erasmus är inte kopplat till Erasmus+-programmet.

- Den europeiska fredsfaciliteten som en finansieringsmekanism utanför budgeten för EU-åtgärder inom ramen för den gemensamma utrikes- och säkerhetspolitiken som har anknytning till militär- och försvarsfrågor.
- EU:s forskning och innovation om civil sjöfartsskyddskapacitet, särskilt inom kluster 3 "Civil säkerhet för samhället" i EU:s program Horisont Europa.
- De möjligheter som erbjuds av Fonden för inre säkerhet och instrumentet för ekonomiskt stöd för gränsförvaltning och viseringspolitik för att öka kapaciteten hos de kustbevakningsmyndigheter i medlemsstaterna som utför brottsbekämpnings- och gränskontrolluppgifter till sjöss.
- Unionens civilskyddsmekanism, särskilt genom att dra nytta av analytisk kapacitet och insatsförmåga samt genomföra kommissionens rekommendation om mål för resiliens mot katastrofer.
- Instrumentet för grannskapet, utvecklingssamarbete och internationellt samarbete till stöd för internationella partnerskap för att öka sjöfartsskyddet, särskilt kunskaperna om den maritima lägesbilden.
- Instrumentet för stöd inför anslutningen (2021–2017), IPA III, med tanke på dess omfattning och fokus på kandidatländer.
- Budgeten för den gemensamma utrikes- och säkerhetspolitiken för att finansiera civila GSFP-uppdrag.
- Europeiska havs-, fiskeri- och vattenbruksfonden (EHFVF) för att finansiera sjöövervakning och samarbete om kustbevakningsuppgifter.
- Europeiska regionala utvecklingsfonden (Eruf) och Interregprogrammen till stöd för investeringar i kustregioner och yttersta randområden samt i länder som delar sjögränser med EU.
- Fonden för inre säkerhet som finansierar Centrumet för analys av maritim underrättelseverksamhet beträffande narkotika och dess särskilda kapacitet att utbyta information för att bekämpa narkotikahandel till havs.

VI. DET FORTSATTA ARBETET

Kommissionen och den höga representanten kommer att samarbeta med rådet för att genomföra denna uppdaterade strategi på de åtgärdsområden som anges ovan och som beskrivs i handlingsplanen, på grundval av resultaten av EU:s strategi för sjöfartsskydd sedan 2014, med hjälp av befintliga instrument och befintlig politik och i enlighet med den övergripande vägledningen i den strategiska kompassen.

Kommissionen och den höga representanten uppmanar medlemsstaterna att godkänna strategin och handlingsplanen. Tre år efter det att strategin har godkänts av rådet kommer kommissionen och den höga representanten att lägga fram en gemensam lägesrapport för rådet med bidrag från medlemsstaterna.