



**CONSIGLIO
DELL'UNIONE EUROPEA**

**Bruxelles, 11 marzo 2014
(OR. en)**

7537/14

**POLGEN 34
POLMAR 5
PESC 258
CSDP/PSDC 152
POLMIL 29
AGRI 192
TRANS 138
JAI 156
ENV 256
PECHE 121**

NOTA DI TRASMISSIONE

Origine:	Jordi AYET PUIGARNAU, Direttore, per conto del Segretario Generale della Commissione europea
Data:	6 marzo 2014
Destinatario:	Uwe CORSEPIUS, Segretario Generale del Consiglio dell'Unione europea
n. doc. Comm.:	JOIN(2014) 9 final
Oggetto:	COMUNICAZIONE CONGIUNTA AL PARLAMENTO EUROPEO E AL CONSIGLIO Per un settore marittimo globale aperto e sicuro: elementi di una strategia per la sicurezza marittima dell'Unione europea

Si trasmette in allegato, per le delegazioni, il documento JOIN(2014) 9 final.

All.: JOIN(2014) 9 final



ALTA RAPPRESENTANTE
DELL'UNIONE EUROPEA
PER GLI AFFARI ESTERI
E LA POLITICA DI SICUREZZA

Bruxelles, 6.3.2014
JOIN(2014) 9 final

**COMUNICAZIONE CONGIUNTA AL PARLAMENTO EUROPEO E AL
CONSIGLIO**

**Per un settore marittimo globale aperto e sicuro:
elementi di una strategia per la sicurezza marittima dell'Unione europea**

COMUNICAZIONE CONGIUNTA AL PARLAMENTO EUROPEO E AL CONSIGLIO

Per un settore marittimo globale aperto e sicuro: elementi di una strategia per la sicurezza marittima dell'Unione europea

I Introduzione

Esiste un'intrinseca interconnessione tra gli interessi dell'Europa nel settore marittimo e il benessere, la prosperità e la sicurezza dei suoi cittadini e delle sue comunità. Per via marittima sono effettuati il 90% circa degli scambi commerciali esteri dell'UE e il 40% di quelli interni; l'Unione europea è il terzo maggiore importatore e il quinto produttore mondiale nel settore della pesca e dell'acquacoltura e dai suoi porti transitano oltre 400 milioni di passeggeri ogni anno. L'UE dipende da acque internazionali aperte e sicure per il libero scambio, i trasporti, il turismo, la diversità ecologica e lo sviluppo economico. Non riuscire a proteggere i mari e gli oceani da una serie di minacce e rischi incombenti potrebbe trasformarli in uno scenario di conflitti internazionali, atti di terrorismo o di criminalità organizzata.

In questo contesto l'Unione europea è fortemente sollecitata ad agire con maggiore incisività e più rapidamente, e a riuscirvi con minori risorse, rafforzando la cooperazione tra i vari settori e le diverse autorità nazionali. Le dimensioni interna ed esterna della sicurezza marittima sono sempre più interdipendenti; sono necessari unità d'intenti e uno sforzo condiviso di tutte le parti coinvolte per garantire la coerenza tra le politiche nazionali e settoriali e per far sì che le autorità civili e militari possano reagire congiuntamente e con efficacia. L'Operazione Atalanta, condotta dalla forza navale dell'Unione europea in Somalia (UE-NavFor) e combinata ad un consistente sostegno alla cooperazione da parte dell'UE, ha dimostrato l'efficacia di una strategia congiunta.

Nel dicembre 2013 il Consiglio europeo ha sottolineato l'importanza di salvaguardare gli interessi strategici della sicurezza marittima dell'UE a fronte di un'ampia gamma di rischi e minacce esistenti. In termini di obiettivi specifici, la dichiarazione dell'UE di Limassol del 2012 ha sottolineato "l'importanza di una migliore governance marittima, compresa una maggiore cooperazione"¹. Una strategia per la sicurezza marittima dell'UE potrebbe costituire la base che consentirebbe all'UE di contribuire a una buona governance marittima, basata su un complesso di norme, sia nelle acque territoriali che in alto mare.

Una strategia per la sicurezza marittima dell'UE faciliterebbe la definizione di un approccio strategico e intersettoriale nel settore della sicurezza marittima². Il punto di partenza di tale approccio dovrebbe essere costituito dal coordinamento dell'UE e dal rafforzamento delle sinergie con e fra gli Stati membri, oltre alla cooperazione con partner internazionali, nel rispetto dei trattati e delle normative in vigore, compresa la Convenzione delle Nazioni Unite sul diritto del mare (UNCLOS) che ne rappresenterebbe la pietra angolare.

¹ Dichiarazione dei ministri europei responsabili della politica marittima integrata.

² L'aggettivo "intersettoriale" si riferisce alle azioni o alla cooperazione tra diverse funzioni marine o marittime (ad esempio la sicurezza marittima, la protezione dell'ambiente marino, il controllo della pesca, le dogane, il controllo delle frontiere, l'esecuzione delle leggi e la difesa).

Una siffatta strategia non sarebbe intesa a creare nuove strutture, norme o programmi, bensì dovrebbe sforzarsi di sviluppare e potenziare i risultati già raggiunti, garantendo la coerenza con le esistenti politiche dell'UE³.

La cooperazione con le iniziative intergovernative e internazionali in corso dovrebbe essere rafforzata⁴. Infine, lo sviluppo di un approccio coordinato alla sicurezza marittima contribuirebbe anche ad aumentare il potenziale di crescita e di occupazione dei nostri mari come definito nella strategia di crescita dell'Unione europea – Europa 2020⁵.

II Interessi relativi alla sicurezza marittima

Gli interessi strategici fondamentali ai fini della sicurezza marittima dell'UE sono:

- la prevenzione dei conflitti, il mantenimento della pace e il rafforzamento della sicurezza internazionale, in collaborazione con i partner internazionali. Ciò promuove la cooperazione marittima internazionale e lo Stato di diritto, facilita il commercio marittimo e contribuisce allo sviluppo sostenibile;
- la protezione dell'UE dalle minacce alla sicurezza marittima, compresa la protezione delle infrastrutture marittime di primaria importanza quali porti e terminali, installazioni offshore, condotte subacquee, cavi di telecomunicazione, progetti di ricerca e innovazione scientifica e altre attività economiche esercitate in mare;
- il controllo efficace delle frontiere marittime esterne dell'Unione per prevenire attività illegali;
- la protezione della catena di approvvigionamento dell'Unione, la libertà di navigazione, il diritto di passaggio inoffensivo di navi battenti le bandiere degli Stati membri dell'UE e la sicurezza dei loro lavoratori marittimi e dei passeggeri;
- la prevenzione delle attività di pesca illegale, non dichiarata e non regolamentata (pesca INN).

III Minacce alla sicurezza marittima

Le minacce alla sicurezza marittima sono molteplici, rappresentano un rischio per i cittadini europei e compromettono gli interessi strategici dell'UE. Tali minacce alla sicurezza marittima si ripercuotono in vario modo su diversi settori politici. I fenomeni di natura sociale, economica e ambientale, quali i cambiamenti climatici, il degrado degli ecosistemi marini e l'esaurimento delle risorse naturali che interessano le zone costiere, i mari e gli

³ Ad esempio: regolamento (CE) n. 725/2004 relativo al miglioramento della sicurezza delle navi e degli impianti portuali; direttiva 2005/65/CE relativa al miglioramento della sicurezza dei porti e regolamento (CE) n. 324/2008 che stabilisce procedure rivedute per lo svolgimento di ispezioni della Commissione nel settore della sicurezza marittima.

⁴ Ad esempio, il Forum europeo per le funzioni esercitate dalle guardie costiere, l'Organizzazione marittima internazionale o il Forum dei Capi delle Marine europee (CHENS).

⁵ COM(2010) 2020 definitivo.

oceani degli Stati membri dell'UE e di altri paesi, hanno conseguenze dirette e indirette per la sicurezza marittima. Sono state individuate le seguenti minacce alla sicurezza marittima:

- controversie marittime territoriali, atti di aggressione e conflitti armati tra Stati;
- la proliferazione delle armi di distruzione di massa, comprese le minacce di contaminazione chimica, biologica, radiologica e nucleare;
- gli atti di pirateria marittima e le rapine a mano armata in mare aperto;
- il terrorismo e altri atti illeciti intenzionali perpetrati ai danni di navi, merci e passeggeri, porti e impianti portuali e infrastrutture marittime d'importanza strategica, compresi gli attacchi informatici ai sistemi di informazione;
- la criminalità organizzata e transfrontaliera, compreso il traffico di armi e di droga e la tratta di esseri umani per vie marittime, così come la pesca INN;
- le potenziali conseguenze per l'ambiente delle discariche illegali o dell'inquinamento marino dovuto a cause accidentali;
- le potenziali ripercussioni delle calamità naturali, dei fenomeni climatici estremi e dei cambiamenti climatici sul sistema di trasporto marittimo e in particolare sulle infrastrutture marittime;
- le condizioni al largo e nelle zone costiere che indeboliscono il potenziale di crescita e di occupazione nel settore marino e marittimo.

IV Finalità della strategia

Data la complessità degli strumenti politici esistenti e la moltitudine di soggetti e strumenti legislativi a livello nazionale e dell'UE, la strategia qui illustrata dovrebbe essere inclusiva, globale e basata sui risultati già raggiunti.

Un buon esempio è l'approccio globale dell'UE nel contrasto della pirateria al largo delle coste della Somalia. Un tale intervento richiede un'azione multilaterale che integri la cooperazione civile e della difesa, la creazione di capacità e lo sviluppo di partenariati, indagini di natura finanziaria e giudiziaria, sforzi diplomatici a livello locale, regionale e internazionale e impegni politici nonché la ricerca e l'innovazione e la cooperazione con l'industria.

La presente strategia intende agevolare un approccio intersettoriale alla sicurezza marittima, che potrà essere realizzato attraverso i seguenti quattro obiettivi strategici:

a. Ottimizzare le capacità esistenti a livello nazionale ed europeo

Nel corso del tempo ciascuno Stato membro ha sviluppato propri sistemi, strutture e approcci alla sicurezza marittima, senza che vi sia un unico metodo che garantisce il successo. Tali sforzi sono sostenuti da agenzie dell'Unione, come l'Agenzia europea per la difesa (AED) e il Centro satellitare dell'Unione europea (CSUE) nonché l'Agenzia europea per la sicurezza marittima (EMSA), l'Agenzia europea per la gestione della cooperazione operativa alle

frontiere esterne (Frontex) e l'Agenzia europea di controllo della pesca (EFCA), che hanno messo a punto sistemi e capacità settoriali per la sorveglianza marittima. Al fine di garantire una risposta ottimale alle minacce, la strategia dovrebbe sostenere le competenti autorità e agenzie a tutti i livelli nel loro impegno volto a migliorare l'efficienza della sicurezza marittima e a facilitare la cooperazione intersettoriale e transfrontaliera tra i soggetti interessati alla sicurezza marittima.

b. Promuovere partenariati efficaci e credibili nel settore marittimo a livello mondiale

Data la natura squisitamente internazionale dei collegamenti marittimi, delle catene di approvvigionamento e dei servizi di trasporto marittimo a livello mondiale, gli interessi marittimi strategici dell'UE sono tutelati meglio attraverso partenariati con altre parti interessate o organizzazioni internazionali. La capacità dell'Unione europea di cooperare con i partner internazionali si ripercuote direttamente sulla sua capacità di tutelare i propri interessi. La strategia dovrebbe permettere all'UE di porsi come partner credibile, affidabile ed efficace nel settore marittimo mondiale, disposto ad assumersi responsabilità internazionali e in grado di farlo.

c. Promuovere l'efficienza in termini di costi

In un momento in cui la spesa pubblica è sotto pressione e le risorse sono limitate, la strategia dovrebbe tradursi in un approccio per la sicurezza marittima che sia efficiente sotto il profilo dei costi. La sicurezza marittima dell'UE è ampiamente organizzata attorno a sistemi nazionali e approcci settoriali, che potenzialmente rendono le operazioni più costose e meno efficienti. Le operazioni marittime dovrebbero essere rese più efficaci migliorando la cooperazione intersettoriale, consentendo una migliore comunicazione tra sistemi nazionali e dell'Unione, creando interfacce tra l'ambito civile e quello militare e traducendo in misure politiche i risultati della ricerca e dello sviluppo tecnologico.

d. Rafforzare la solidarietà tra gli Stati membri

Un unico attacco terroristico via mare o l'interruzione di una o più delle principali rotte marittime potrebbe avere un impatto catastrofico su vari Stati membri, l'intera UE o paesi terzi. La prevenzione, l'individuazione e la reazione agli incidenti richiedono la collaborazione di tutti gli organismi interessati alla sicurezza marittima.

Il mancato accordo sulle zone marittime, ad esempio in relazione alla delimitazione delle zone economiche esclusive, potrebbe rappresentare un'ulteriore minaccia in alcune regioni, quali il Mediterraneo.

La strategia dovrebbe mirare a promuovere il sostegno reciproco fra Stati membri e a permettere, in maniera congiunta, la pianificazione delle emergenze, la gestione del rischio, la prevenzione dei conflitti, la risposta alle crisi e la gestione delle crisi.

V Organizzare la risposta dell'UE: sviluppare e migliorare i risultati già raggiunti

Una strategia intesa a realizzare una migliore governance marittima dovrebbe ispirarsi a quattro principi fondamentali:

- *Un approccio intersettoriale*: è necessaria una migliore cooperazione di tutti i partner: dalle autorità civili e militari (forze di polizia, autorità di controllo alla frontiera, autorità doganali e di controllo delle attività di pesca, autorità ambientali, di supervisione del trasporto marittimo, ricerca e innovazione, marina militare) all'industria (trasporti marittimi, servizi di sicurezza privata, tecnologie della comunicazione, sostegno alle capacità, parti sociali).
- *Integrità funzionale*: la strategia non dovrebbe comportare la modifica del mandato, delle responsabilità e delle competenze di nessuna delle parti in causa. Bisognerà invece concentrarsi sulle funzioni o sui compiti specifici che possono essere svolti al meglio grazie alla collaborazione con altre parti interessate.
- *Multilateralismo marittimo*: il multilateralismo è un principio fondamentale quando si tratta di affrontare problemi complessi che richiedono una risposta e una cooperazione internazionali nel settore marittimo. L'UE è più forte, e i suoi interessi sono meglio tutelati, quando parla con una sola voce nel rivolgersi ai partner internazionali.
- *Rispetto delle norme e dei principi*: l'UE promuove il rispetto del diritto internazionale, i diritti umani e la democrazia, e la piena conformità con la convenzione UNCLOS e gli obiettivi sancitivi quali elementi fondamentali per una buona governance del mare basata sul rispetto delle norme.

Questi quattro principi sono applicati in cinque settori in cui la cooperazione può essere migliorata.

a. Azione esterna

L'azione esterna dell'UE a sostegno della sicurezza marittima e della governance spazia dal dialogo politico con i partner internazionali al sostegno dello sviluppo delle capacità marittime e alle operazioni militari per prevenire gli atti di pirateria e le rapine a mano armata in mare aperto. L'UE potrebbe migliorare le modalità e l'intensità con cui trae vantaggio dalle migliori pratiche delle politiche interne relative agli aspetti della sicurezza marittima al fine di promuovere una migliore governance degli oceani. Ciò potrebbe avvenire, ad esempio, quando si tratta di sostenere i paesi partner nei loro sforzi di innalzare gli standard dei porti e degli impianti portuali e di migliorare le norme di sicurezza navale in modo da conformarsi ai criteri stabiliti dal Codice ISPS (*International Ship and Port Facility Security Code*) dell'Organizzazione marittima internazionale (IMO) nonché ai requisiti della convenzione sul lavoro marittimo e della convenzione sui documenti di identità della gente di mare dell'Organizzazione internazionale del lavoro per garantire la sicurezza dei lavoratori marittimi.

Il successo dell'operazione Atalanta dell'UE-NavFor nel prevenire gli atti di pirateria al largo delle coste della Somalia, combinata con la notevole assistenza per la cooperazione fornita dall'UE, sia a terra che in mare, ha contribuito alla riduzione delle cause profonde dell'insicurezza marittima. Si dovrebbe analizzare tale situazione per trarne insegnamenti che possano essere applicati altrove. Un altro modello che ha prodotto risultati positivi nella lotta contro la pirateria nel Sud-Est asiatico – con la partecipazione individuale di Stati membri dell'UE – è l'Accordo di cooperazione regionale sulla lotta alla pirateria e agli atti di rapina

armata contro le navi in Asia (ReCAAP); questi esempi dimostrano il valore della cooperazione nel settore della sicurezza marittima.

Aspetti regionali

Alcune zone o regioni marittime del mondo rivestono particolare importanza per l'UE e i suoi Stati membri a motivo del loro valore strategico o potenziale di crisi o d'instabilità.

Il Mediterraneo, l'Atlantico e la rete mondiale di rotte marittime da e verso l'Asia, l'Africa e le Americhe hanno rilevanza strategica.

Le acque che circondano il continente africano, compreso il Golfo di Guinea, devono formare oggetto di maggiore attenzione e di un approccio coordinato a livello internazionale⁶. Livelli crescenti di pirateria e rapine a mano armata in alto mare nel Golfo di Guinea evidenziano la necessità di un intervento coordinato dell'UE, tra cui il collegamento tra l'assistenza attuale e futura fornita dall'UE per lo sviluppo delle capacità e le azioni intraprese dai paesi della regione.

Il Golfo di Aden è diventato un'importante area di cooperazione, grazie alla presenza di partner internazionali volta a proteggere il trasporto marittimo vulnerabile e a combattere la pirateria. La presenza dell'UE nel Golfo di Aden attraverso l'operazione Atalanta dell'UE-NavFor, combinata con l'esteso sostegno fornito da altri strumenti di cooperazione dell'UE, ha ripercussioni positive su altri settori politici e incentiva una migliore cooperazione fra i settori civile e militare. Occorre salvaguardare il successo ottenuto dall'operazione Atalanta, combinata con le azioni di cooperazione a lungo termine, per prevenire in futuro la ricomparsa di qualsiasi forma di pirateria.

L'UE sostiene lo sviluppo della Strategia marittima integrata 2050 per l'Africa ed è disposta a cooperare con l'Unione africana e i suoi Stati membri sulle questioni marittime.

Le aree marittime dell'Est e del Sud-Est asiatico presentano molteplici sfide. Uno sviluppo economico sostenuto, ma disomogeneo nella sua distribuzione, la crescita demografica e pressioni concorrenti sulle risorse marittime e territoriali creano una potente combinazione di conflitti, instabilità e crisi.

L'apertura delle possibili vie di trasporto attraverso l'Artico e lo sfruttamento delle sue risorse naturali e minerarie comporteranno specifici problemi ambientali che dovranno essere gestiti con la massima cautela; a tal fine sarà di fondamentale importanza la cooperazione con i partner⁷.

Settori in cui migliorare la cooperazione

L'Unione dovrebbe:

⁶ Cfr. la Comunicazione congiunta "Elementi della risposta strategica dell'UE alle sfide nel Golfo di Guinea" (JOIN (2013)31 final, del 18.12.2013).

⁷ L'Unione europea ha individuato un interesse strategico nel mantenere una buona cooperazione a livello internazionale nella regione artica e nel sostenere la stabilità della regione. Cfr. la Comunicazione congiunta "Definire una politica dell'Unione europea per la regione artica: progressi compiuti dal 2008 e prossime tappe" (JOIN(2012) 19 final del 26.6.2012).

- garantire un approccio coordinato sulle questioni relative alla sicurezza marittima nei consessi internazionali, quali G8, ONU, IMO, OIL, NATO, Unione africana e le sue organizzazioni subregionali, Unione per il Mediterraneo, Associazione delle nazioni del Sud-Est asiatico (ASEAN), Interpol, così come nelle relazioni con i paesi terzi;
- pianificare periodiche esercitazioni marittime “battenti bandiere dell’UE” assieme a paesi terzi nel contesto di una operazione o esercitazione dell’UE nel settore della politica di sicurezza e di difesa comune (PSDC), al fine di migliorare la visibilità dell’UE nel settore marittimo mondiale;
- cercare di rafforzare e sostenere le risposte regionali dell’UE in altre zone colpite dalla pirateria marittima in tutto il mondo, in particolare facendo il miglior uso possibile delle iniziative avviate nell’ambito della politica estera e di sicurezza comune (PESC) nonché rafforzando la preparazione in vista di future emergenze marittime mediante un’azione esterna a più vasto raggio;
- condurre, sulla base delle attuali forme di cooperazione dell’UE, azioni volte allo sviluppo delle capacità in materia di sicurezza marittima con paesi terzi e organizzazioni regionali, al fine di continuare a migliorare 1) la governance marittima e lo Stato di diritto, compresi la giustizia penale e il rispetto del diritto marittimo; 2) la sicurezza portuale e dei trasporti marittimi in base a standard convenuti a livello internazionale; 3) capacità di gestire le proprie frontiere; e 4) per combattere la pesca INN;
- sostenere i paesi terzi nel loro sforzo di instaurare e migliorare le loro capacità di ricerca e salvataggio, conformemente agli obblighi internazionali;
- cercare di migliorare gli accordi di scambio di informazioni con i partner internazionali, compresi i paesi del vicinato, come avvenuto per incoraggiamento dell’UE nella grande regione dell’Oceano Indiano.

b. Conoscenza della situazione marittima, sorveglianza e condivisione delle informazioni

L’accesso tempestivo e accurato a informazioni e dati di intelligence è fondamentale per la definizione di un quadro comune della conoscenza della situazione marittima, che a sua volta porta a operazioni migliori e a un uso più efficiente delle limitate risorse disponibili. Progressi sono già stati realizzati attraverso alcuni sistemi dell’UE applicati in diversi settori politici e in alcuni casi in più di un settore.

Tali sistemi includono: SafeSeaNet, un sistema informativo e di monitoraggio dell’Unione sul traffico marittimo nelle acque dell’UE, sotto la direzione dell’EMSA, inteso a garantire l’attuazione della legislazione dell’Unione; il sistema comune di comunicazione e informazione in caso di emergenza (CECIS) volto a facilitare la comunicazione durante gli incidenti e le catastrofi marittimi, gestito dalla Direzione generale per gli Aiuti umanitari e la protezione civile (ECHO); il sistema di controllo dei pescherecci, gestito dall’EFCA e dagli Stati membri, a sostegno della politica comune della pesca; la rete di sorveglianza marittima

(MARSUR), gestita dall'AED a sostegno della politica estera e di sicurezza comune (PESC); il sistema europeo di sorveglianza delle frontiere (EUROSUR)⁸ volto a migliorare la conoscenza della situazione e la capacità di reazione degli Stati membri e dell'Agenzia di frontiera dell'UE Frontex alle frontiere esterne; inoltre, l'Ambiente comune per la condivisione delle informazioni (CISE) ai fini della sorveglianza del settore marittimo dell'Unione che è in fase di elaborazione congiunta tra l'UE e gli Stati membri UE/SEE migliorerà ulteriormente e creerà un quadro di interoperabilità tra i sistemi nazionali e dell'UE mediante, tra l'altro, un modello comune di dati.

La sorveglianza marittima è ancora in massima parte organizzata lungo linee nazionali e settoriali, con la possibile conseguenza che si faccia un uso non ottimale delle capacità di sorveglianza disponibili. Le autorità degli Stati membri dell'Unione europea ricevono sostegno dai sistemi e dagli approcci settoriali dell'UE. Nel quadro di EUROSUR sono state sviluppate soluzioni esemplari per migliorare la cooperazione tra civili e militari a livello nazionale ed europeo. Le autorità civili e militari sono tenute a scambiare informazioni su incidenti e perlustrazioni tramite i centri nazionali di coordinamento per la sorveglianza di frontiera, nonché dati di intelligence tramite i quadri situazionali nazionali, e a coordinare le rispettive attività quando intervengono in reazione a minacce alle frontiere esterne.

In linea con gli obiettivi della strategia di sicurezza marittima dell'UE, il programma europeo di osservazione della Terra "Copernico" sta già sviluppando un approccio completo per un uso più coordinato di sistemi spaziali e tecnologie di telerilevamento e delle applicazioni da questi derivate per i servizi di sorveglianza marittima intersettoriali.

Le tecnologie spaziali ed aeree di sorveglianza consentono di osservare zone di difficile accesso, nonché di contribuire al miglioramento dell'individuazione e della localizzazione di piccole imbarcazioni utilizzate per il traffico di stupefacenti, la pirateria e la migrazione. Dal 2013 Frontex, l'EMSA e il Centro satellitare dell'Unione europea (CSUE) stanno lavorando ad un servizio per l'applicazione congiunta degli strumenti di sorveglianza, compresi sistemi di segnalazione delle navi, immagini satellitari e aeromobili di sorveglianza con pilota a bordo. I componenti relativi all'osservazione della Terra di questo servizio saranno sostenuti nell'ambito del programma Copernico a partire dal 2014.

La conoscenza della situazione marittima, la sorveglianza e lo scambio di informazioni dovrebbero essere sostenuti da attività di ricerca e di innovazione al fine di migliorarne e potenziarne l'efficacia.

Settori in cui migliorare la cooperazione

- Gli Stati membri dovrebbero essere invitati ad assicurare che, entro fine 2014, tutte le autorità civili e militari responsabili della sorveglianza delle frontiere marittime scambino informazioni attraverso i quadri situazionali nazionali di EUROSUR e cooperino tramite i centri nazionali di coordinamento EUROSUR su base regolare.
- La Commissione e l'Alta rappresentante, in coordinamento con gli Stati membri, dovrebbero continuare a migliorare la cooperazione transfrontaliera e tra civili e militari così come l'interoperabilità dei sistemi di sorveglianza marittima e di

⁸ Regolamento (UE) n. 1052/2013, del 22 ottobre 2013, che istituisce il sistema europeo di sorveglianza delle frontiere (Eurosir) (GU L 295 del 6.11.2013, pag. 11).

sicurezza marittima, allo scopo di acquisire consapevolezza della situazione in mare per migliorare l'allarme rapido e agevolare una risposta tempestiva.

- La Commissione e l'Alta rappresentante dovrebbero garantire un approccio coerente nell'ambito dei lavori in corso di AED, EFCA, EMSA, ESA, CSUE, Frontex, nonché il programma di osservazione della Terra (Copernico) e Galileo/EGNOS (Servizio geostazionario europeo di copertura della navigazione), al fine di sostenere la sorveglianza marittima nell'UE e a livello mondiale, e lo svolgimento delle missioni della PSDC.

c. Sviluppo e potenziamento delle capacità

Occorre un approccio coerente per sviluppare le capacità necessarie che siano efficienti sotto il profilo dei costi. Tale approccio dovrebbe includere un maggiore impegno da parte degli operatori pubblici e privati, comprese le parti sociali, e valorizzare i risultati raggiunti. Frontex, l'Agenzia europea di gestione delle frontiere, coordina l'uso delle risorse e del personale fornito dalle autorità di frontiera di diversi Stati membri nelle operazioni congiunte. Una migliore capacità di reagire ad attentati terroristici navali nelle acque dell'UE e la condivisione delle migliori pratiche, come sviluppate dalla rete ATLAS di speciali unità d'intervento della polizia degli Stati membri, costituiscono altri esempi di sviluppo delle capacità.

L'iniziativa "Pooling and Sharing" propugnata dall'AED mira a mettere in comune e condividere un maggiore livello di capacità militari tra gli Stati membri dell'UE e contribuisce a un uso migliore delle scarse capacità (militari). Ciò migliora l'efficacia, la sostenibilità, l'interoperabilità e l'efficienza in termini di costi di tali capacità.

Settori in cui migliorare la cooperazione

- La Commissione e l'Alta rappresentante dovrebbero individuare i settori di capacità e le tecnologie che potrebbero trarre vantaggio dall'armonizzazione per una migliore interoperabilità e sviluppare tabelle tecniche di marcia, evidenziandovi le varie fasi del processo e i punti chiave per raggiungere tale obiettivo.
- La Commissione, di concerto con l'Alta rappresentante, dovrebbe analizzare il valore aggiunto di acquisire capacità a duplice uso, appartenenti all'UE o gestite o affittate dall'UE, in un settore di capacità critiche quali la sorveglianza marittima a favore degli Stati membri⁹.
- La Commissione dovrebbe analizzare in che modo una più stretta cooperazione fra e con le autorità nazionali che svolgono compiti di sorveglianza marittima possa contribuire a rafforzare il controllo delle frontiere, il rispetto del diritto marittimo, e la ricerca e il salvataggio, all'interno dell'attuale concetto di "gestione integrata delle frontiere".

⁹ In stretta conformità con l'approccio proposto dalla Commissione nella sua comunicazione "Verso un settore della difesa e della sicurezza più concorrenziale ed efficiente" (COM(2013) 542 final).

- La legislazione vigente sulla sicurezza dei porti, degli impianti portuali e delle navi all'interno dell'UE/sotto bandiera dell'UE dovrebbe essere pienamente applicata e, eventualmente, essere potenziata o ulteriormente sviluppata. La Commissione e gli Stati membri devono promuovere una maggiore condivisione delle migliori pratiche, l'analisi del rischio e informazioni sulle minacce, in collaborazione con le parti sociali che operano nei settori portuali e del trasporto marittimo, se necessario.
- La Commissione, di concerto con gli Stati membri, dovrebbe coordinare i loro sforzi di ricerca affinché sviluppino la base di conoscenze, le tecnologie e altri mezzi atti ad aumentarne le capacità di previsione, sorveglianza e attenuazione del rischio.

d. Gestione del rischio, protezione delle infrastrutture marittime strategiche e risposta alle crisi

Mentre i principali obiettivi rimangono l'attenuazione del rischio e la prevenzione degli incidenti, la protezione dello stato dell'ambiente marino dell'UE, le sue infrastrutture marittime di rilievo e la sua capacità di risposta alle crisi dipendono da un alto grado di preparazione, anticipazione e reattività. Una serie di azioni interdipendenti è già in vigore, ma l'UE può migliorare la propria capacità di reazione. Ciò può essere conseguito sviluppando le capacità e i meccanismi esistenti, come la legislazione sulla sicurezza delle navi e degli impianti portuali che stabilisce i requisiti minimi di sicurezza per navi, porti e agenzie governative. Coinvolgere il settore privato è anche un fattore di successo fondamentale a tale riguardo.

Le autorità doganali dell'UE svolgono una valutazione dei rischi per la sicurezza delle merci in arrivo prima che le merci siano caricate a bordo di una nave in uno Stato estero. La comunicazione della Commissione sulla gestione dei rischi doganali e la sicurezza della catena di approvvigionamento sottolinea l'importanza dell'ulteriore cooperazione intersettoriale¹⁰. Occorre una maggiore capacità di gestione del rischio per monitorare i rischi connessi ai movimenti delle merci, rafforzando il quadro di gestione dei rischi dell'UE, compresi i sistemi avanzati e globali di informazione e la dipendenza da operatori economici autorizzati per garantire la continuità degli scambi.

Un altro esempio è il modello comune di analisi integrata dei rischi elaborato da Frontex, che consente una più rapida identificazione e risposta alle sfide che si pongono alle frontiere marittime esterne.

Nell'ambito della protezione delle navi in mare è aumentato l'impiego di personale di sicurezza armato assunto con contratti privati (PCASP). Vari paesi hanno introdotto norme nazionali che regolano l'impiego e l'applicazione di PCASP. È auspicabile puntare a una norma vincolante e comune per il PCASP a bordo di navi battenti bandiera dell'UE.

Settori in cui migliorare la cooperazione

- La Commissione e l'Alta rappresentante, in un approccio coordinato con gli Stati membri, dovrebbero adottare un approccio globale e condiviso alla gestione del rischio per la sicurezza marittima al fine di conseguire un'analisi comune dei rischi.

¹⁰ La Commissione è stata invitata dal Consiglio a elaborare la comunicazione sulla gestione dei rischi (COM(2012) 793 final) traducendola in una strategia e un piano d'azione nel 2014.

Ciò contribuirebbe a individuare settori di interesse della sicurezza marittima nel settore marittimo a livello mondiale e a facilitare il passaggio da un approccio basato sulle perlustrazioni a un approccio basato sull'intelligence.

- La Commissione e l'Alta rappresentante dovrebbero adottare iniziative sul rafforzamento della cooperazione tra civili e militari e transfrontaliera per la risposta alle crisi marittime e la pianificazione delle emergenze in relazione a specifiche minacce alla sicurezza.
- Gli Stati membri e le parti interessate dovrebbero valutare la resilienza dei trasporti marittimi alle calamità naturali e ai cambiamenti climatici, adottando provvedimenti opportuni, e condividere le migliori pratiche al fine di ridurre i relativi rischi.
- La Commissione dovrebbe valutare la possibilità di proporre criteri dell'UE per disciplinare l'impiego di PCASP e assicurare che siano applicate norme comuni per le imprese di sicurezza provenienti dagli Stati membri e a bordo di navi battenti bandiere dell'UE. L'UE dovrebbe invocare l'introduzione di norme vincolanti per il PCASP a livello internazionale attraverso l'IMO.
- La Commissione s'impegna a garantire la complementarità e la coerenza della legislazione e misure volte a migliorare la sicurezza marittima e la sicurezza della catena di approvvigionamento.

e. Ricerca e innovazione, istruzione e formazione in materia di sicurezza marittima

Tecnologie e processi innovativi stanno contribuendo a migliorare l'efficienza, la sostenibilità e l'efficacia delle operazioni. La ricerca socioeconomica e l'innovazione possono contribuire a limitare le situazioni che danno origine a conflitti sociali o a criminalità in mare. La ricerca in materia di sicurezza marittima potrebbe trarre vantaggio da una visione chiara dei bisogni intersettoriali e delle capacità a duplice uso.

La ricerca e l'innovazione che sviluppa le conoscenze, nonché l'istruzione e la formazione possono contribuire a conseguire gli obiettivi stabiliti nell'agenda "Crescita blu"¹¹. Il Settimo programma quadro dell'UE di ricerca e sviluppo (7° PQ), e in particolare, il tema della ricerca in materia di sicurezza, ha già dato ampi risultati. Questi risultati dovrebbero essere sfruttati meglio ai fini dello sviluppo delle politiche e dell'accesso al mercato, sfruttando anche le sinergie con i programmi degli Stati membri e i Fondi di investimento e strutturali dell'Unione europea. La Commissione continuerà a sostenere le attività di ricerca e sviluppo relative alla sicurezza marittima.

Una strategia di sicurezza marittima richiede attività di ricerca e sviluppo condotte da partner a livello mondiale. Il programma Orizzonte 2020 è aperto a partner internazionali. Il Centro comune di ricerca (JRC) della Commissione ha stabilito relazioni di cooperazione con partner internazionali nel settore della ricerca e sviluppo per specifiche attività di ricerca inerenti alla sorveglianza marittima.

Settori in cui migliorare la cooperazione

¹¹ COM (2012) 494 final.

- La Commissione, l'Alta rappresentante e gli Stati membri dovrebbero cercare di riunire i corsi di formazione disponibili in materia di sicurezza marittima in un calendario di formazione marittima comune e prendere in considerazione l'apertura di questi corsi ai paesi terzi, allo scopo di concordare standard comuni minimi di formazione.
- La Commissione e l'Alta rappresentante dovrebbero istituire un programma congiunto civile e militare per la ricerca nel settore della sicurezza marittima (compresa la capacità a duplice uso) in modo da evitare doppioni e migliorare l'efficacia degli sforzi di ricerca, in coordinamento con gli Stati membri.
- La Commissione e l'Alta rappresentante dovrebbero istituire, in stretta collaborazione con gli operatori del comparto industriale, incluse le parti sociali, una rete di conoscenze e competenze allo sviluppo nel settore della sicurezza marittima, che include gli istituti di ricerca e centri di studi post-laurea e fornisce sostegno all'Accademia del lavoro marittimo dell'Organizzazione internazionale del lavoro.
- La Commissione, in stretta collaborazione con gli Stati membri e altri operatori pertinenti, dovrebbe proseguire gli sforzi per migliorare la capacità operativa e tecnica dell'Unione e delle autorità nazionali per individuare e localizzare meglio le piccole imbarcazioni.

VI Conclusioni e passi successivi

Il miglioramento della cooperazione in materia di sicurezza marittima dell'UE è un'impresa enorme ma di vitale importanza. L'UE ha bisogno della cooperazione intersettoriale per rafforzare la risposta alle minacce alla sicurezza marittima. Tale cooperazione coinvolge numerosi e vari partner a livello nazionale, dell'Unione e internazionale. Si tratta di un processo a lungo termine, basato sugli attuali metodi di lavoro e sui risultati già raggiunti, che costituirà un'evoluzione piuttosto che una rivoluzione.

La sicurezza marittima dell'UE sarà sostanzialmente rafforzata a patto che tutte le attività siano informate al principio guida del dovere di leale cooperazione. La sicurezza sarà ulteriormente rafforzata mediante partenariati tra tutte le parti interessate alla sicurezza marittima, a livello dell'UE e tra gli Stati membri e al loro interno, che dovrebbero includere anche l'industria, le parti sociali e la società civile.

Il crescente ruolo dell'UE nel campo della sicurezza dovrebbe essere in linea con gli sviluppi mondiali. Un forte sostegno e impegno sono necessari anche dal settore privato e dagli istituti di ricerca che rivestono una funzione importante nel migliorare la sicurezza marittima e la tutela degli interessi marittimi strategici dell'UE. Per ciascun settore individuato dovrebbero essere elaborati piani d'azione specifici finalizzati a una migliore cooperazione.

La Commissione e l'Alta rappresentante collaboreranno con il Consiglio nei settori individuati al fine di elaborare una tabella di marcia più dettagliata. A questo proposito, per convertire gli obiettivi politici in risultati concreti risulta fondamentale integrare la sicurezza marittima nelle politiche dell'UE.

* * *