

TALLINNA TEHNIKAÜLIKOOL
Majandusteaduskond
Rahvusvaheliste suhete instituut
Rahvusvaheliste suhete ja politoloogia õppetool

Olga Zukova

**МОРСКАЯ ПОЛИТИКА И БЕЗОПАСНОСТЬ
ЕВРОПЕЙСКОГО СОЮЗА**

Bakalaureusetöö

Juhendaja: lektor Vlad Vernygora

Tallinn 2015

Olen koostanud töö iseseisvalt.

Töö koostamisel kasutatud kõikidele teiste autorite töödele, olulistele seisukohtadele ja andmetele on viidatud.

Olga Zukova

(allkiri, kuupäev)

Üliõpilase kood: 145114TASB

Üliõpilase e-posti aadress: versoolga@gmail.com

Juhendaja lektor Vlad Vernygora:

Töö vastab magistritööle/bakalaureusetööle esitatud nõuetele

.....

(allkiri, kuupäev)

Kaitsmiskomisjoni esimees:

Lubatud kaitsmisele

.....

(ametikoht, nimi, allkiri, kuupäev)

Содержание

АННОТАЦИЯ.....	3
Введение.....	4
1 Сфера глобальной морской безопасности.	
Потребности, оценки необходимости	7
1.1.Морской терроризм.....	10
1.2. Торговля, осуществленная морскими путями.....	11
1.3.Международное морское Законодательство	11
1.3.1. Конвенция ООН по морскому праву и оффшорные зоны	12
1.3.2.Режим в международном судоходстве.....	13
1.3.3. Закон по международным судам и портовой безопасности.....	13
1.3.4.Конвенция о борьбе с незаконными актами, направленными против безопасности морского судоходства.....	13
1.3.5. Европейское планирование морского пространства.....	15
1.4. Основные приоритетные регионы ЕС.....	15
1.4.1. Средиземноморский регион.....	16
1.4.2. Регион Черного моря.....	17
1.5.Морская безопасность в Африканском регионе	18
1.6. Сотрудничество ЕС с НАТО.....	20
2 Европейская стратегия морской безопасности	
Деятельность в прошлом – Текущая ситуация	24
2.1. ОПБО в сфере морской политики.....	24
2.2.Региональная программа морской безопасности	26
2.3.Морская эксплуатационная концепция	27
2.4.Путь к Европейской стратегии морской безопасности.....	27
2.5.План действий по осуществлению МСБЕС	30
2.6.Необходимость береговой охраны для Европы.....	31
3 Осведомленность и Морской надзор.....	32
3.1.Пространства на основе морского наблюдения.....	33
3.2. Европейская система пограничного контроля.....	34
3.3.Морской надзор. Сотрудничество в регионе Балтийского моря.....	35
Заключение	37
Summary	41
Список использованной литературы.....	42

АННОТАЦИЯ

Данная работа исследует степень важности обеспечения безопасности на море для Европейского Союза (ЕС и Евросоюза) и идентифицирует текущие и прогнозируемые угрозы, возникающие в этой области. Для проведения анализа текущего общего состояния морской безопасности в рамках ЕС и за ее пределами. Работой была сформулирована следующая гипотеза: от уровня координации Евросоюзом мер и усилий по борьбе с потенциальными и реальными угрозами на море зависит степень эффективности этих мер и усилий как на достигнутом, так и на планируемом этапе. С целью подтверждения или опровержения центральной гипотезы были проанализированы усилия и стратегические инициативы, предпринятые ЕС, третьими странами и международными организациями, в области морской безопасности.

Детальным образом была проанализирована Европейская стратегия морской безопасности (ЕСМБ). Документ включает в себя как внутренние, так и внешние аспекты морской безопасности ЕС, формируя всеобъемлющие рамки, которые должны способствовать стабильной и безопасной деятельности в глобальной морской среде.

Также внимание было уделено плану действий по реализации ЕСМБ, принятой Советом ЕС в декабре 2014 года. Мы рассмотрели роль Общей политики безопасности и обороны (ОПБО) ЕС и НАТО, целью которой является совместное обеспечение безопасности на море.

Кроме того, эта работа содержит анализ потребностей ЕС и его приоритеты в области морской безопасности, а также вклад спутниковых систем в морские наблюдения.

В целом, проведенный анализ подтвердил центральную гипотезу и подвел к выводу о том, что повышение уровня координации мер и усилий в рамках борьбы ЕС с угрозами на море обеспечивает эффективность этих мер и усилий.

Недостаточный уровень координации в этой борьбе значительно уменьшает действенность усилий и мер или значительно минимизирует степень эффективности достигнутого результата.

Ключевые слова: ЕС, морская безопасность, морская стратегия, морской терроризм, иммиграция, борьба с пиратством, НАТО.

ВВЕДЕНИЕ

Целью данной работы является описание и анализ уже достигнутых результатов в области морской безопасности как на уровне ЕС, так и на глобальном мировом уровне, а также определение степени эффективности планируемых мер борьбы с угрозами на море. Особое внимание уделено вопросам координации деятельности, как ключевых факторов в процессе оценки ее эффективности.

Центральная гипотеза работы: от уровня координации мер и усилий по борьбе с потенциальными и реальными угрозами на море зависит степень эффективности этих мер и усилий как на достигнутом, так и на планируемом этапе.

Принятие Европейской стратегии морской безопасности (ЕСМБ) Европейским Советом в декабре 2013 года является одним из главных вопросов, с которым сталкивается ЕС. В данной работе выдвигается тезис о том, что стратегия морской безопасности может дать ЕС новый импульс для того, чтобы адаптироваться к развитию и изменению глобальной безопасности.

Геостратегическое измерение свободы и безопасности морских коммуникаций не должно остаться забытым. Свобода судоходства, с одной стороны означает свободное развитие экономической деятельности, с другой же стороны, это также означает экономическое и социальное процветание для всего человечества. Первое касается бизнес-сообщества, а второе имеет дело с потребителями (Defence Analyses Institute, Conference Proceedings).

Все районы, прилегающие или граничащие с морем, океаном или в другими судоходными водными путями, в том числе, все морские мероприятия, связанных с инфраструктурой людей, грузов и судов и других перевозочных средств образуют в морской домен (Collins, 2006). Многие из нынешних угроз в морской сфере – терроризм, распространение оружия массового уничтожения, незаконный оборот наркотиков и оружия, пиратство – носят транснациональный или глобальный характер, и поэтому требуют согласованного подхода.

Создание и поддержание безопасности на море, содействует свободному и неограниченному доступу к морю и оберегает море от незаконных действий и его использования террористами, пиратами и другими преступниками (Sanders,

2009).

Морская безопасность предусматривает деятельность многих бизнес-структур, правительств, международных организаций, правоохранительных органов, транспортных организаций, охранных компаний, вооруженные силы, энергетической инфраструктуры морской отрасли и систем наблюдения космического базирования.

Морская безопасность включает в себя защиту от прямых угроз территориальной целостности государства, как например, от вооруженного нападения на военное судно, а также от преступлений на море, таких как пиратство, вооруженный разбой против судов, и террористические акты. Тем не менее, умышленный и незаконный ущерб морской среде, в том числе, незаконный сброс загрязняющих веществ с судов, истощение природных ресурсов в результате нелегального несообщаемого и нерегулируемого (ННН) промысла также могут угрожать интересам прибрежных государств. Были приняты различные подходы для обеспечения безопасности на море, исходя из интересов государства, которые могут быть под угрозой, прямо или косвенно, в результате деятельности в океанах и морях. Очевидно, что понятие “морской безопасности” сфокусировано на повышении устойчивого социально-экономического развития, отражает свободу общественных и частных организаций для проведения законных мероприятий, таких как осуществление суверенного и юрисдикционного права, добычи ресурсов, торговли, транспорта и туризма, освобождение от угроз или убытков от незаконных действий или агрессии (Germond, 2015).

Морская безопасность, в основном, занимается обеспечением безопасности человеческой жизни на море, безопасности мореплавания, защитой и сохранением морской среды. В этом смысле она фокусируется на безопасности судов и их экипажей в море.

Безопасными считаются морское пространство, и морской режим, которые менее уязвимы к преступной деятельности и другим угрозам. Усилия по повышению безопасности на море, таким образом, имеют каскадный эффект на регулирование других видов деятельности в морской области. Все это реализуется совместными усилиями на всех высоких уровнях их эффективности (Chapsos, Kitchen 2008, 15).

Операции Морской безопасности (ОМБ) определяются как меры,

выполняемые соответствующими гражданскими или военными властями и многонациональными учреждениями по противодействию угрозе и смягчению рисков угрожающих деятельности в морской области, эти меры необходимы для того, чтобы соблюдался закон, защита граждан и обеспечение национального и международного интересов. Действиями ОМБ являются современные военно-морские силы, призванные “бороться с морским терроризмом и другой незаконной деятельностью, таких как угон, пиратство и рабство, известные как торговля людьми” (Developing a European Interagency Strategy for Maritime Security Operations, 2006).

Тем не мене, невозможно считать реализацию вышеупомянутых мер достаточной, пока продолжают незаконные действия в море: корабли пропадают в результате пиратства и вооруженного разбоя.

Основным методом данной работы является сравнительный анализ и сопоставление данных.

Данная работа имеет следующую структуру: Первым центральным этапом в работе была сфера глобальной морской безопасности. Были рассмотрены как угрозы, так и имеющиеся пути устранения угроз на глобальном уровне, в том числе, нормы юридические, политические, аспекты экономические и военные проблемы морской безопасности.

Детальный анализ глобального уровня морской безопасности убедил в необходимости более глубокого ознакомления с европейской стратегией морской безопасности. С этой целью в работе описана деятельность ЕС в прошлом и в настоящем, путь к выработке Европейской стратегии морской безопасности и план действий по ее осуществлению. Таков второй этап данного анализа, логическим продолжением которого было рассмотрение конкретных методов реализации Морской стратегии безопасности ЕС (МСБЕС): осведомленности и морского надзора, морское наблюдение и европейская система пограничного контроля.

Третий этап анализа завершается в работе вопросами сотрудничества в регионе Балтийского моря, которое является первостепенным для Эстонии.

На всех трех этапах работы были найдены подтверждения или опровержение центральной гипотезы работы.

1.Сфера глобальной морской безопасности

Морская безопасность является вопросом фундаментальной важности для экономического роста во всем мире, на местном, региональном и международном уровнях. Торговая система, основанная на морских перевозках, в основном разработана в странах с морскими границами, и обеспечивает доступ и распределение энергоресурсов, сырья и всех видов продукции по всему миру. Сегодня почти 80% товаров перевозится кораблями на международном уровне, а также путем создания цепочек поставок, которые обеспечивают безопасное движение товаров на международных рынках.

Морские интересы европейских стран фундаментально связаны с благосостоянием, процветанием и безопасностью их граждан и общин. Около 90% внешней торговли и 40% от его внутренней торговли ЕС перевозится по морю.

Более 400 миллионов пассажиров проходят через порты ЕС каждый год, в основном в Средиземноморском регионе. Открытые и безопасные моря и океаны обеспечивают свободную торговлю, транспорт, туризм, экологическое разнообразие и экономическое развитие. Однако, недостаток защиты от широкого спектра морских угроз и рисков может привести в морях и океанах к международным конфликтам, терроризму или организованной преступности (European Union maritime security strategy, 2014).

Европа, окруженная несколькими морями, имеет уникальную морскую географию, со многими полуостровами и островами. Более 200 миллионов европейских граждан живут рядом с береговой линией, простирающейся от Северо-Восточной Атлантики, Балтийского побережья, до Средиземного и Черного морей. Эти европейские прибрежные государства несут ответственность за контроль над береговой линией двух океанов и четырех морей длиной в 90000 км, а также установок национальной безопасности по всем другим океанам. Вместе они имеют более 1200 торговых портов; более 8100 судов под флагом; 4300 зарегистрированных судоходных компаний; Имеются 764 больших порта и более 3800 портовых сооружений.

Кроме того, три основных европейских порта (Роттердам, Антверпен и Гамбург) составили в 2010 году 8% от общего объема мирового трафика. Эти порты регулируют более 50% от всей водной торговли ЕС иностранных контейнеров. Основные европейские морские порты в 2009 году составили 17,2% от мирового экспорта и 18% импорта (ENISA, 2011). Поэтому экономика ЕС зависит от морского движения грузов и пассажиров. Экономическая мощь ЕС, тесно связана с морем. Этот факт является определяющим для навигации в океанах, коммерческой деятельности и технологических инноваций. Морская безопасность – один из наиболее важных показателей мира и человеческой безопасности в целом. Это имеет многомерные последствия для глобальной безопасности, и в свою очередь имеет важные последствия для таких ключевых вопросов, как продовольственной, энергетической и экономической безопасности.

С протяженностью побережья в 90000 км, ЕС имеет важные морские интересы: безопасность глобальных морских путей, безопасность морского транспорта, рыболовства, энергетических ресурсов и т.д. Защита морских маршрутов и линий связи в мире является важным аспектом безопасности ЕС. Развитие активного подхода к различным вызовам и угрозам морской безопасности (терроризм, транснациональная преступность, пиратство, урон окружающей среды, истощение морских ресурсов и т.д.) необходимо для ЕС.

По сравнению с воздухом и землей морская область имеет относительно мало барьеров и предоставляет широкий путь для спектра угроз. Для морской безопасности существуют конкретные угрозы (Report of the Secretary General, Oceans and the law of the Seas, 2008, 17), такие как, например, пиратство и вооруженный разбой против судов, террористические акты на судоходстве, незаконный оборот оружия и оружия массового уничтожения, незаконный оборот наркотических средств и психотропных веществ, контрабанда и торговля людьми по морю.

Кроме того, морская безопасность включает в себя различные области, такие как: международный и национальный мир и безопасность; суверенитет, территориальная целостность и политическая независимость; безопасность морских линий связи; защита безопасности от преступлений на море; морское пиратство.

Морское пиратство представляет серьезную угрозу для региональной стабильности. В современную эпоху пиратство и вооруженный разбой на море продолжают существовать на Западе и Востоке побережья Африки, а также в Юго-Восточной Азии. Эта проблема привлекла к себе внимание из-за человеческого и экономического ущерба. Пиратство вновь появилось в водах Африканского Рога, в Западной Африке, в прибрежных водах Индии, Южно-Китайского и Карибского морей как глобальная угроза безопасности. Пираты, как правило, работают в регионах с большими прибрежными районами, высоким уровнем коммерческой деятельности, малого количества национальных военно-морских сил, и слабых механизмов сотрудничества в области региональной безопасности. В соответствии со статьей 101 Конвенции ООН 1982 года о праве на море КООНПМ пиратство определяется как: “любые незаконные акты насилия или задержания, направленные против другого судна или самолета или против лиц или имущества, находящихся на борту такого судна или самолета, а также совершенные в отношении судна, самолета, лиц или имущества в месте вне юрисдикции какого-либо государства”.

Международные органы, которые имеют дело с пиратством: Международное морское бюро (ММБ), специализированный отдел по услугам коммерческой преступности (ОУКП), анти-преступленческая Международная торговая палата (МТП), основанная в Лондоне. В частности, в обязанности ММБ входит как борьба с преступлениями, связанными с морской торговлей и транспортом, в частности, с пиратством и коммерциализацией мошенничества, так и защита экипажей морских судов.

Бюро, деятельность которого была одобрена Международной морской организацией (ММО), было основано в 1981 году ММБ определяет пиратство как: “акт посадки или попытки сесть в любой корабль с явным намерением совершить кражу или любое другое преступление и с явным намерением или возможностью использовать силу в целях содействия реализации этого акта”.

ММБ также имеет статус наблюдателя в Интерполе и во Всемирной таможенной организации (ВТО), независимого межправительственного органа, чья миссия заключается в повышении эффективности и действенности таможенных администраций. Оно создало Аналитический центр пиратства (ММБ АЦП) в 1992 году, который базируется в Куала-Лумпуре, этот центр регулирует круглосуточный надзор на мировых судоходных путях, ведет учет

пиратских нападений на местные правоохранительные органы и предоставляет информацию о горячих точках пиратства для судоходства. ММБ АЦП является единственным в мире независимым офисом, получающим рапорты о пиратских нападений в 24-часовом режиме по всему миру.

Кроме того, наблюдаются появления нескольких новых проблем морской безопасности в морях Африки, в Средиземном море, а также: ННН, сброса токсичных отходов и торговли людьми, оружием и наркотиками.

1.1. Морской терроризм

Морской терроризм – это еще одна серьезная угроза безопасности в морской области. Что мы подразумеваем под термином "морской терроризм"? В общих чертах, это означает, терроризм на море, или, другими словами, террористические атаки, направленные против деятельности в морской области. По данным Совета по сотрудничеству в области безопасности в Азиатско-Тихоокеанском регионе (ССБАТ), морской терроризм “используется или против судов или стационарных платформ в море или в порту или против любого из своих пассажиров или персонала, против береговых объектов или населенных пунктов, в том числе туристических курортов, портовых зон и портовых городов”.

Морской терроризм включает в себя нападения или угрозы нападения на суда (корабли, круизные лайнеры, танкеры и другие носители, буксиры и баржы), атаки на порты, фиксированные наземные цели возле портов: нефтеперерабатывающие заводы, склады для хранения нефти, других объектов инфраструктуры порта, на трубопроводы и подводные кабели и угон коммерческих или пассажирских судов в открытом море. Террористы могут разработать эффективные возможности для атаки на платформы, используя для этого различные возможности платформы (Combating Maritime Terrorism Strategic Plan, 2006).

Возможно также использование мин, так как они недорогие, легко доступны, их легко разместить, но трудно противостоять, и требуют минимальной подготовки. Террористы могут также воспользоваться законным грузом судов, таких как химические вещества, нефть, и сжиженный природный

газ, как взрывной компонент нападения. Суда могут быть использованы для транспортировки мощных обычных взрывчатых веществ или оружия массового поражения, для детонации в порту или рядом с оффшорным объектом.

1.2. Торговля, осуществленная морскими путями.

Незаконная торговля стрелковым и биологическим и оружием, химическим или ядерным оружием, осуществляемая морскими путями, является одной из главных угроз для безопасности на море. Совет Безопасности ООН признал, что распространение стрелкового оружия и легких вооружений препятствовало мирному урегулированию межгосударственных споров и переводило споры в вооруженные конфликты и продлению их (Security Council, United Nations, General Assembly, 2005). Генеральная Ассамблея признала также, что отсутствие общих международных стандартов на импорт, экспорт и передачу обычных вооружений является фактором, способствующим конфликтам, насильственному перемещению людей, преступности и терроризму, тем самым создавая угрозу миру, безопасности, стабильности и устойчивому развитию.

Незаконная торговля наркотических средств и психотропных веществ с их доставкой по морю представляет серьезную угрозу для морской безопасности. Примерно 70 процентов от общего количества изъятых наркотиков конфискуется либо во время либо после транспортировки по морю.

Контрабанда и торговля людьми по морю увеличивает число людей, которые попадают в страны нелегально, эти люди – незаконно ввезенные мигранты и жертвы торговли людьми. Среди причин подпольной миграции, следует упомянуть нарушения прав человека, экономические лишения, стихийные бедствия и истощения природных ресурсов.

1.3. Международное морское Законодательство.

Существует Нормативно-правовая база для обеспечения безопасности на море, которая относится к международному праву, а также развивается для

поддержки и поощрения соответствующих мероприятий.

1.3.1. Конвенция ООН по морскому праву и оффшорные зоны.

Конвенция ООН по морскому праву является международным соглашением, достигнутым в результате третьей конференции ООН по морскому праву, КООНМП III (European Energy Security Strategy, Brussels, 28/5/2014). Данная конвенция определяет права и обязанности государств по использованию мирового океана, и создает основу для морской торговли, защиты окружающей среды и управления морскими природными ресурсами.

Конвенция устанавливает географические границы морских зон, устанавливает права и обязанности прибрежных государств.

Существуют следующие оффшорные зоны: территориальное море, над которым государство обладает суверенитетом над этой областью; прилегающая зона, где государство может применять таможенные, фискальные, иммиграционные законы и правила; исключительная экономическая зона (ИЭЗ); континентальный шельф.

1.3.2. Режим в международном судоходстве.

Существует режим прохода через проливы, используемые для международного судоходства, которые определяются в ЮНКЛОС III (статьи 34-45). Есть некоторые аспекты геополитической и стратегической важности, связанные с интересами государств. Интерес к мобильности является определяющим при прохождении через проливы в экономических и оборонных целях. Речь идет о значительной доли участия государств, торговля и коммуникации которых проходят через соответствующие проливы. Основной интерес имеется и для государств в непосредственной близости от проливов. Стратегический интерес, защита безопасности сухопутной территории прибрежного государства – еще один аспект геополитики.

Существует семь проливов (Суэцкий канал и Бабэль-Мандебский пролив Датские проливы, и Панамский канал, пролив Басфор и Дарданеллы), которые служат основными торговыми маршрутами глобальной транспортировки нефти.

1.3.3. Закон по международным судам и портовой безопасности.

После терактов 11 сентября 2001 года ММО стала развивать закон о Международных судах и безопасности линии связи порта (МБСП) .

Далее рассмотрим некоторые цели МБСП вышеупомянутого закона: - создать международную основу для сотрудничества между договаривающимися правительствами, государственными учреждениями, местными администрациями и отраслями судоходства и портов для выявления или оценки угроз безопасности и принимать превентивные меры против инцидентов безопасности; -установить соответствующие роли и обязанности всех заинтересованных сторон на национальном и международном уровне, для обеспечения безопасности; -обеспечить скорейший и эффективный метод обработки и обмена информацией, связанной с безопасностью; -обеспечить методологию для оценки безопасности с тем, чтобы иметь планы и процедуры реагирования на изменяющиеся уровни безопасности; -обеспечить уверенность в том, что имеются адекватные и соразмерные меры морской безопасности.

Цели рассматриваются в плане обеспечения безопасности для каждого судна, для портовых средств, и соответствующих служб безопасности и персонала на каждом корабле.

Существуют три уровня безопасности: нормальный уровень : - безопасность судов и портов в обычном режиме работы; повышенный уровень : - когда существует повышенный риск нарушения безопасности; исключительный уровень : -когда есть вероятность или неизбежный риск нарушения безопасности.

1.3.4. Конвенция о борьбе с незаконными актами, направленными против безопасности морского судоходства.

Конвенция о борьбе с незаконными актами, направленными против безопасности морского судоходства (БМС) представляет собой многосторонний договор, по которому государства согласились запретить и наказать поведение,

которое может угрожать безопасности морского судоходства.

Конвенция предусматривает уголовную ответственность за следующее поведение: захват контроля над судном с помощью силы или угрозы; совершение акта насилия против лица на корабле, если это может поставить под угрозу безопасность судна; уничтожение или повреждение судна или его груза таким образом, что ставит под угрозу безопасность плавания судна; уничтожение или повреждение объектов навигации корабля или препятствование их работе, если это может поставить под угрозу безопасность судна; передача информации, которая заведомо ложная, создавая тем самым угрозу безопасности плавания судна.

Конвенция была принята на Международной конференции по борьбе с незаконными актами, направленными против безопасности морского судоходства (БНА) в Риме 10 марта 1988 года и вступила в силу 1 марта 1992 года после того, как она была ратифицирована 15 государствами. И так к 2014 году, Конвенция имеет 164 государства-участника, в числе которых 162 государства-члена ООН плюс острова Кука и Ниуэ. 164 государства представляют 94,5% от валового тоннажа мирового торгового флота (Convention for the Suppression of Unlawful Acts against the Safety of Maritime Navigation, 2014).

Протокол о борьбе с незаконными актами, направлен на достижение безопасности стационарных платформ, расположенных на континентальном шельфе (БНА протокол). Второй дополнительный протокол БНА - был принят в Лондоне 14 октября 2005. Протокол 2005 года добавляет и предусматривает уголовную ответственность за использование судов для передачи или транспортировки биологического, химического или ядерного оружия. Он также запрещает судам разгрузку нефти, сжиженного природного газа, радиоактивных материалов, и других опасных или ядовитых веществ в количествах или концентрациях, которые могут причинить смерть или серьезное повреждение. Протокол 2005 года, вступивший в силу 28 июля 2010 года, был ратифицирован в декабре 2014 года 32 государствами.

1.3.5. Европейское планирование морского пространства.

В июле 2014 года, Европейский парламент и Совет ЕС приняли законодательство, с целью создать общую основу для морского пространственного планирования в Европе. Срок морского территориального планирования относится к процессу, с помощью которого власти соответствующих государств-членов ЕС будут анализировать и организовывать человеческую деятельность в морских районах для достижения экологических, экономических и социальных целей. Каждая страна ЕС будет свободно планировать свои морские мероприятия на местном, региональном и национальном уровне.

Преимуществами морского пространственного планирования являются: -уменьшение конфликтов между секторами и создание синергии между различными видами деятельности; -поощрение инвестиций, прививая предсказуемость, прозрачность и четкие правила; -стимулирование развития возобновляемых источников энергии и сетей; установление морских охраняемых районов; -содействие инвестициям в нефть и газ; -увеличение координации - между администрациями в каждой стране, посредством сбалансирования развития морской деятельности; -увеличение приграничного сотрудничества.

1.4. Основные приоритетные регионы ЕС.

Нет никаких сомнений, что Средиземное, Черное и Красное моря составляют основные приоритетные географических районы для ЕС с точки зрения безопасности на море. В принципе, они представляют собой участки, через которые Европа контактирует и общается с другими континентами. Например, с Африкой и Азией. Не следует забывать, что в этих областях имеются три из семи важнейших проливов: Босфор и Дарданеллы, Суэцкий канал, и Баб-эль-Мандеб. Также могут быть добавлены Гибралтарский и Ормузский проливы. Кроме того, регионы Гвинейского залива, районы Африканского Рога и Арктики составляют участки морского значения для безопасности ЕС по причинам, которые будут проанализированы ниже.

1.4.1. Средиземноморский регион.

Регион Средиземного моря характеризуется многочисленными горячими точками для конфликтов и кризисов.

Арабские беспорядки и нестабильность в результате сложившейся ситуации, конфликты в Сирии и Ливии, увеличение терроризма и нелегальной миграции создают напряженность и усиливают неустойчивость и опасность. Несмотря на предпринятые усилия с целью расширения сотрудничества между Севером и Югом, два берега Средиземного моря имеют определенный антагонизм и чувство недоверия друг к другу.

Большинство проблем безопасности в бассейне Средиземного моря, имеет, в основном, транснациональные последствия, в том смысле, что они влияют на безопасность многих государств и их решение требует многонационального сотрудничества. Кроме того, Средиземноморский регион наполнен террористами, торговцами людей, наркотиками и торговцами оружием. Это также регион, через который число нелегальных иммигрантов приходит в Европу.

Энергетическая безопасность также является проблемой, так как более 65% импорта нефти и природного газа Европы проходят через Средиземное море. Помимо кораблей, пять подводных трубопроводов к югу и северу побережья Средиземноморья, доставляют алжирский и ливийский природный газ в Европу (Испанию и Италию). Безопасная и стабильная обстановка в регионе имеет важное значение не только для стран-импортеров стран, но и для производителей энергии данного региона и стран, через которые проходит транзит нефти и газа. Развитие торговли, энергетических трубопроводов и человеческих перевозок должны осуществляться в безопасной среде.

НАТО и ЕС вынужден перемещают морские и военно-воздушные силы в Средиземноморском регионе, в целях обеспечения морских путей из-за основных угроз безопасности, таких как: пиратство, организованная преступность, терроризм и экстремистская деятельность. В предыдущие годы Морское измерение разработало несколько направлений политики ЕС, например, морской транспорт, морские наблюдения, энергетическая

безопасность, а также морскую силу через Общую политику безопасности и обороны (ОПБО). Стратегическая обстановка в Средиземноморье представляет собой значительный сектор этой политики.

Южные морские границы в Европе – Средиземноморье – остается одним из самых важных мест для тех, кто пытается перебраться в Европу. Поэтому ЕС создал в 2004 году ФРОНТЕКС, как орган, ответственный за координацию оперативного сотрудничества на внешних границах Европы. ФРОНТЕКС не обладает самолетами, судами для выполнения фактического пограничного контроля на внешних границах. Его мандат заключается в поддержке государств-членов ЕС в защите своих внешних границ от незаконной деятельности (Kasperek, Fischer-Lescano, Tohidipur, 2008). Это может включать в себя нелегальную миграцию и торговлю людьми, контрабанду незаконных наркотиков и многое другое.

1.4.2. Регион Черного моря.

Черноморский регион является в том отношении идеальным географическим районом, что он располагает богатыми природными ресурсами и расположен на стыке Европы, Центральной Азии и Ближнего Востока. Регион имеет большое население, перед регионом стоит ряд возможностей и задач, связанных с населением. Этот регион является расширяющимся рынком с большим потенциалом развития и важным центром энергетических и транспортных потоков. Это, однако, также регион неразрешенных конфликтов, замороженных экологических проблем и недостаточного пограничного контроля, а это таким образом, является поощрением незаконной миграции и организованной преступности.

Кроме того, ввиду производства энергии и ее передачи он имеет стратегическое значение для энергетической безопасности ЕС. Он предлагает значительный потенциал для диверсификации поставок энергии и поэтому является важным компонентом внешней энергетической стратегии ЕС.

Шесть стран образуют границы Черного моря – три члена НАТО (Болгария, Румыния и Турция), а также Украина, Россия и Грузия. Все эти страны уже создали исключительные экономические зоны и подготовились к разработке

региональной стратегии для комплексного управления в зонах прибрежных районов. Одновременно возникают морские угрозы безопасности, которые влияют на европейскую безопасность. Стратегическая обстановка на Черном море является основным источником нестабильности и отсутствия безопасности в Европе.

20 января 2011 года Европейский парламент принял резолюцию о стратегии ЕС для Черного моря, в котором говорится, что Черноморский регион является геостратегически важным для безопасности ЕС. Резолюция фокусируется на вопросах безопасности в этом регионе, и подчеркивает: -затяжные конфликты, -перемещение лиц, -двусторонние споры, -закрытые границы и стратегии соперничества, ведущие к милитаризации и распространению оружия, -слабые институты и управления, -ухудшение демократического правления, -трансграничную преступность.

Кроме того, этот регион имеет свое значение с экономической, транспортной и коммерческой точки зрения, безопасности границ, координации таможенных и межведомственной деятельности. Безопасность в этом регионе должна основываться на консенсусе в вопросах прибрежных вод, сохранять линии координации и сотрудничества с международными структурами безопасности.

1.5.Морская безопасность в Африканском регионе.

Африканский союз (АС) официально принял в 2012 году. Следующий документ: Интегрированная морская Стратегия Африки 2050 (ИСА). Стратегия является долгосрочным подходом к коллективной реакции на все морские преступления в территориальных водах государств-членов Африканского союза и в международных водах.

Вся Африка в целом является регионом, где проблемы в области обеспечения безопасности на море растут больше, чем в других частях глобальной морской области. Несколько регионов Африки очевидно сталкиваются с серьезными проблемами морской безопасности в сочетании с плохими эксплуатационными требованиями и опытом.

Комплексная морская стратегия Африки (МСА) является весьма

обнадеживающим шагом, который показывает признание важности морской безопасности в долгосрочном росте континента, а также проявлением политической воли. Это стратегия, основана на фундаментальных принципах подхода к безопасности человека, что означает, что она направлена на устранение коренных причин отсутствия безопасности и улучшения повседневной жизни граждан государств-членов Африканского союза. Не менее важным является специальная ссылка о важности безопасных морей для стран имеющих выход к морю. В резюме МСА подчеркивается следующее: “При разработке интегрированной морской МСА Стратегии Африки 2050 признается, что Морской домен в Африке (МДА) имеет огромный потенциал для создания богатства, что государства-члены Африканского объединения (АО) имеют общие морские задачи и возможности, и действительно, значительные обязанности для генерации желаемой политической воли для реализации стратегии”.

Транснациональная организованная преступность в морской области включает в себя: отмывание денег, незаконную торговлю оружием и наркотиками, пиратство и вооруженный разбой на море, незаконную бункеровку нефти, кражи нефти по африканским берегам, морской терроризм, торговля людьми, контрабанду людей ищущих убежища и передвигающихся по морю.

Кроме того, саммит в Гвинейском заливе Глав государств, состоявшийся в Яунде 24-25 июня 2013 года, принял Кодекс поведения по вопросам предотвращения и пресечения пиратства, вооруженного разбоя против судов, а также незаконной деятельности у берегов Западной и Центральной Африке. Было определено понятие Африканская Морская область (АМО), которое относится ко всем областям и ресурсам морей и океанов, омывающих Африканский континент. Эта область включает в внутренние водные судоходные пути, в том числе, инфраструктуры, грузы, суда и другие средства передвижения.

Был принят Меморандум о взаимопонимании (МОВ) с целью создания группы экспертов для подготовки плана последующих действий по реализации Кодекса поведения (Maritime Security in the Gulf of Guine, 2013).

Нефтяные компании с Запада и Востока сделали огромные инвестиции как в береговое и морское бурение. Поскольку Африканский регион имеет

самые высокие темпы открытия новых запасов нефти в мире, он привлекает новые инвестиции для дальнейшего изучения.

Морские вопросы в Гвинейском заливе выходят за рамки пиратства, которое сосредоточено в Нигерии. Большая часть проблемы кражи нефти может иметь коренные причины в Нигерии. Эта страна с населением около 150 млн, и средним возрастом населения 19 лет (дельта реки Нигер является домом для 30 миллионов человек, 30% из которых являются безработными) стоит перед непосредственной внутренней экономической проблемой, к этому добавляется рост распространения стрелкового оружия и числа мятежников. Высокий уровень безработицы среди молодежи имеет такие региональные последствия. Увеличение насилия в регионе дельты приведет к росту числа беженцев и внутреннему перемещению лиц. Если 10% населения дельты Нигера будут перемещены, то три миллиона человек будут разбросаны по всей Западной Африке.

Обеспечение безопасности в Гвинейском заливе находится за пределами возможностей любого существующего регионального органа, действующего в одиночку. Ряд региональных организаций разделяют интерес к морской безопасности; они включают Экономическое сообщество западноафриканских государств (ЭСЗАГ), Экономическое сообщество государств Центральной Африки (ЭСГЦА), морскую организацию Западной и Центральной Африки (МОЗЦА) и комиссию Гвинейского залива (КГЗ).

1.6.Сотрудничество ЕС с НАТО.

Если во время холодной войны, вклад НАТО в морскую безопасность был, в основном, в контексте коллективной обороны, то изменение обстановки в области безопасности привело Альянс, к необходимости взять на себя больше задач в морской области, включая доверие и партнерство в рамках НАТО морскую блокаду, контртерроризм и борьбу с пиратством.

Морская стратегия Альянса, запущенная НАТО в 2011 году (МСА 2011) устанавливает, в полном соответствии с Стратегической концепцией Альянса, что морская сила может помочь решить важнейшие задачи, стоящие перед Альянсом сейчас и в будущем. Новые роли возможно придется силам НАТО,

провести в морской среде в целях содействия безопасности и обороны Альянса продвигая свои ценности. МСА 2011 определяет четыре роли морских сил НАТО: сдерживание и коллективная оборона; антикризисное управление; безопасность на основе сотрудничества – пропаганда через партнерство, диалог и сотрудничество; морская безопасность (Alliance Maritime Strategy, 2011).

Интегрированная военная структура командования НАТО действительно включает в себя несколько морских компонентов. Коллективная оборона, воплощенная в Статье 5 Североатлантического договора, остается основной целью НАТО. Военно-морские действия Альянса являются неотъемлемой частью более широкого коллективного сдерживания и архитектуры обороны. Кроме того, с появлением новых асимметричных угроз от негосударственных субъектов, коллективная оборона приобрела более широкий смысл. Это также привело к появлению новых задач для Альянса в морской области, как показано на Операции Активных усилий (ОАУ). ОАУ была запущена после террористических атак 11 сентября 2001 года, в качестве одного из восьми коллективных мер обороны. На основе решения Альянса и поддержки Соединенных Штатов. Основная цель операции заключается в обнаружения и предотвращения террористических угроз посредством морского присутствия НАТО в Средиземном море.

Кроме того морские силы НАТО участвуют в борьбе с распространением оружия массового уничтожения. Совсем недавно США и другие военные корабли участвовали в системе противоракетной обороны (СПО). Таким образом, ядерное и стратегическое положение Альянса будет продолжать включать обычные и ядерные силы, наземные и экспедиционные возможности для управления прибрежным пространством, и классические морские миссии, такие как контроль и защита морских линий связи. Кроме того, концепция антикризисного управления Альянса включает в себя быстрое развертывание объединенных сил, которые могут эффективно работать в нескольких направлениях.

Альянс Морской Стратегии (АМС) 2011 предполагает, что военно-морские силы будут заниматься морскими операциями точностью удара, экспедиционными силами, десантными силами специальных операций в прибрежной зоне и гуманитарной помощью и ликвидацией последствий стихийных бедствий. Военно-морские силы, используют, в частности, самолеты

и подводные лодки, соответствующие средства для проведения скрытого наблюдения и разведки.

По словам Андруса Расмуссен, Североатлантический альянс имеет морские возможности, с которыми никакая другая организация не может сравниться. Используя НАТО будет способствовать повышению безопасности энергетических поставок и безопасности в целом. В настоящее время НАТО проводит две различные морские операции – Активные усилия контртеррористической операции в Средиземном море, и Океанский щит – операция против пиратства у Африканского Рога(Ghaffar, 2010).

Глобальные проблемы безопасности в морской области привели НАТО к созданию операционного центра учебноморской блокады (МБОУЦ) в рамках трансформационной сети Альянса (ТСА), основанной на острове Крит. МБОУЦ активно участвует в усилиях партнеров по улучшению развития в интеграции сил и улучшения взаимодействия, правоохранительной культуры, с помощью соответствующей юридической подготовки, военно-морских подразделений и правоохранительных органов, работающих в открытом море в соответствии с полномочиями ООН и операциями НАТО.

Со своей стороны ЕС имеет многонациональные силы, установленные государствами-членами Средиземноморского региона с быстрого реагирования и вмешательство в рамках операций по управлению кризисами. Этими силами являются: силы Европейского союза (СЕС); Европейская морская сила(ЕМС); три национальные боевые подразделения, установленные Францией, Испанией и Италией, и три многонациональные боевые группы: SIAF BG, HELBROC BG и EUROFOR BG; некоторые Морские Группы, сформированные государствами-членами Европы.

Вышеупомянутые силы должны также включать в себя две силы НАТО: военно-морские и Атлантические военно-морские силы – которые с 2001 года вели миссии в Средиземном море в рамках контртеррористической операции Активные усилия. Члены ЕС с сильными вооруженными силами, возможностями, и существенным вкладом в весь спектр требований безопасности и обороны – пять государств-членов ЕС в Средиземноморье: Франция, Италия, Греция, Португалия и Испания. Стоит отметить, что эти государства принадлежат к тем государствам-членам ЕС, которые

решительно поддерживают развитие ОПБО. Ни одно из них не принадлежит к так называемым «нейтральным государствам», и ни одно не выразило желания быть освобожденным от вопросов безопасности и обороны. Напротив, они играют ведущую роль в осуществлении всех соответствующих инициатив, направленных на развитие ОПБО и соответствующих мер безопасности ЕС. Программа морской безопасности включает в себя два основных направления проекта: нелетальная портовой защита, с целью снижения риска для военных сил и средств по продвижению концепции и технологии; морская ситуационная осведомленность, ради увеличения возможностей НАТО для обнаружения угроз на море путем извлечения полезной информации из различных источников данных.

Кроме того, программа включает в себя два многонациональных исследовательских проекта, финансируемых в рамках Программы Европейской Рамочной комиссии: новые сервисные возможности для комплексного и морского наблюдения; интегрированные компоненты для содействия спасения ИКАРУС.

Морская безопасность не является новой проблемой для НАТО и ЕС. Обе организации уже разработали ряд стратегий и инструментов по борьбе с морскими угрозами. В докладе 2010 “Морская безопасность: роль и координация НАТО и ЕС” были предложены исследования процессов и вопросов, поднятых каждой организацией в отдельности, а также в их отношениях с другими соответствующими субъектами. В докладе содержится обзор текущих морских угроз и проблем, представленных в контексте евроатлантической и международной безопасности и исследуется, как будущие шаги предусмотрели эти две организации. В докладе обсуждаются вопросы координации и сотрудничества между НАТО и ЕС.

НАТО и ЕС постепенно приближаются к конкретизации задач и мероприятий, которые они стремятся предпринять. НАТО рассматривает более активную роль в правоохранительном типе операций морской безопасности, а также в морской Реформе сектора безопасности (РСБ). Поэтому следует срочно искать впотенциальные синергии и сосредоточиться на наилучшем использовании ограниченных морских ресурсов государств-членов. И НАТО, и ЕС следует поощрять повышение институционального сотрудничества за счет использования согласованных усилий.

Морское наблюдение – одна из областей, в которой координация возможна и желательна. ЕС и НАТО работают в Средиземном море – посредством ФРОНТЕКС и на данном этапе их усилия недостаточно скоординированы. В ноябре 2009 года делая выводы по этому вопросу, Совет ЕС подчеркнул, что “необходимо принять во внимание потенциальные области для сотрудничества в соответствующих случаях с третьими странами, а также с соответствующими организациями” (таких, как ООН, ММО и другие). Это должно быть одним из основных руководящих принципов Европейской комиссии в области морского дела.

2. Европейская стратегия морской безопасности.

Текущая ситуация - деятельность в прошлом.

2.1. ОПБО в сфере морской политики.

Несмотря на некоторые инициативы, предпринятые ОПБО, призыв к изменению морской политики остается актуальным. В частности, ЕС должно активно стремиться к защите основных торговых маршрутов и предотвратить нарушение их.

Ведущее учреждение ЕС несет ответственность за безопасность внешних границ Союза. ФРОНТЕКС – Европейское агентство по управлению оперативным сотрудничеством и внешними границами. Интегрированная морская политика для ЕС, как общий знаменатель всех соответствующих усилий, направленных на объединение различных подходов. Направлена на интеграцию морских мер между национальными, региональными и учреждениями ЕС, которые ведут наблюдение и лучше управляют морским пространством.

В декабре 2008 года ЕС запустил первую в истории совместную военно-морскую операцию, в Сомали – под названием Аталанта. Первая морская операция, осуществлялась в рамках ОПБО. В качестве одного компонента так называемого комплексного подхода была создана организация EUNAVFOR. Она направлена на стратегическое развитие, объединение гуманитарной, гражданской, и военной политики по борьбе с сомалийским кризисом в целом и

угрозы пиратства. Антипиратская операция у берегов Сомали. Аталанта – это «ответ на повышение уровня пиратства и вооруженного разбоя у побережья Африканского Рога(АР) в западной части Индийского океана», и реализуется она в соответствии с решением Совета Безопасности ООН.

Для того, чтобы справиться с требованиями операции, в Брюсселе была установлена координация персонала ЕС NAVCO, и, в то же время, подключается к этому Европейский Оперативный штаб (ОШ), в Нортвуде, (Англия). Морской Центр безопасности – АР (МЦБАР) был создан в рамках Штабквартиры операций(ОНО) для того, чтобы обеспечить 24-часовой пилотируемый мониторинг судов, следующих транзитом через Аденский залив. В то же время предоставление интерактивного веб-сайта позволяет Центру общаться с Штабквартирой операций.

Стратегические Рамки для АР, принятые Советом Безопасности в ноябре 2011 года, также назначение Специального представителя по АР, для достижения согласованности участия в Сомали в районе АР. Несмотря на все эти усилия и несмотря на тесное сотрудничество со многими партнерами, такими как ООН, Африканским союзом и Соединенными Штатами, Сомалийского кризис, даже до сих пор не решен, и сомалийские пираты по-прежнему представляют опасность для глобального морского транспорта.

Другая операция, Европейская конференция по антеннам и распространению радиоводн (ЕКАР) в той же широкой области, запущенная ЕС в июле 2012 года является гражданской миссией, которая помогает странам-участникам повысить уверенность и способность для дальнейшего укрепления морской безопасности, включая борьбу с пиратством и морским управлением. Миссия уполномочена работать в регионах АР и в западной части Индийского океана (ИО). Миссия имеет персонал, стратегически расположенный в Найроби, Могадише, Босасо, Харгейсе, на Сейшельских островах и в Танзании.

В рамках своего мандата, ЕКАР Нестор способствует региональному сотрудничеству в области морской безопасности и координирует деятельность по укреплению потенциала. Были проведены ряд региональных мероприятий организованы, например, региональная конференция по морской безопасности в

2013 году, а также ряд региональных семинаров для прокуроров, судей и других практикующих юристов по борьбе с пиратством и другой морской преступности в Найроби и Джибути. Все это дополняет ряд других действий ЕС, включая две миссии ОПБО в регионе (операция Аталанта и ЕКАР Нестор Сомали), а также ряд программ финансируемых ЕС.

2.2. Региональная программа морской безопасности (РПМБ).

Программа ЕС по содействию региональной морской безопасности в восточной и южной частях Африки и Индийского океана (МБАИ) является совместной программой между Европейским Союзом и Управлением ООН по наркотикам и преступности, финансируемое ЕС.

МБАИ будет поддерживать реализацию Региональной стратегии Индийского океана Восточной и Южной Африки и Плана действий (РСИО), принятого в 2010 году с целью борьбы с пиратством и содействия безопасности на море.

Программа предназначена для повышения безопасности на море в регионе РСИО, чтобы помочь в создании благоприятной среды для экономического развития региона посредством реализации следующих целей: внутреннее осуществление Плана действий Сомали; разработка региональной правовой, законодательной базы и инфраструктуры для возможности ареста, перевода, задержание и судебного преследования в регионе; Укрепление регионального потенциала с целью разрушить пиратские финансовые сети и минимизировать экономические последствия пиратства в регионе; совершенствование региональной координации и обмена информацией.

Кроме того, реализация сотрудничества между государствами-членами происходит при помощи новых инструментов, которые включают планирование морских площадей (2008), Стратегию Балтийского моря (2009), Стратегии в районе Атлантики (2011). Необходимость стратегии ЕС для обеспечения безопасности на море была признана давно.

2.3. Морская эксплуатационная концепция.

В августе 2010 года Главы европейских флотов (ГЕФ) (MARITIME OPERATIONAL CONCEPT (CHENS МОС), Копенгаген, 13 август 2010) , одобрили эксплуатационную концепцию Европейского ВМФ Морскую Эксплуатационную концепцию (ГЕФ МЭК). Это обеспечивает основу для контекстной военной деятельности Европейского ВМФ в морской среде. Цель данной работы заключается в представлении общей Морской эксплуатационной концепции в качестве профессионального мнения ГЕФ как группу командующих главным независимым европейским ВМФ.

По ГЕФ МЭК требования морской безопасности всегда были первостепенными для глобального развития и процветания, но сегодня новые и возникающие проблемы должны быть выполнены. Эти проблемы включают в себя широкий спектр угроз значительного объема торговли по морю; потенциальные убытки, стран в связи с угрозой по морю; возможности, которые могут быть найдены в использовании ресурсов океана; возможности разработок новых морских путей к северу от Америки и Азии.

Современные военно-морские флоты могут обеспечить национальную безопасность и суверенитет государств на море, защитить интересы государства и его внешнюю политику. Относительно угроз и рисков в области безопасности на море, европейские флоты могут обеспечить более существенный вклад в национальные и транснациональные стратегии. Роль европейских флотов определяется их вкладом в устранение угроз, в укреплении безопасности и стабильности глобальной морской области.

2.4. Путь к Европейской стратегии морской безопасности.

Со своей стороны Европейский Парламент(ЕП) принял несколько резолюций, касающихся безопасности на море. Последний доклад о деятельности в морской сфере ОПБО (докладчик Ана Гомес, член Подкомиссии по Безопасности и Защиты при Комиссии Иностранных Дел ЕП), принят ЕП в 2013 году. В докладе заявлено о важности глобальных морских путей и призвано к согласованию подходов безопасности на море с учетом взаимосвязи

между “безопасностью человека, государственного управления и человеческого развития” (European Union Maritime Security Strategy, 2014). Также подчеркивается необходимость улучшения обмена информацией между государствами-членами ЕС и разведывания морских рисков и угроз и предлагается создание береговой охраны. В докладе признается опасность, нарушения в данном морском регионе жизненно важных интересов ЕС и необходимость принять необходимые меры по устранению этой опасности.

В специальном докладе по Средиземноморью, Ана Гомес отметила, что Средиземноморье является местом для отчета целого ряда региональных конфликтов, связанных с спорами о морских границах. Поэтому ЕС настоятельно призывает взять на себя обязательство избежать дальнейшей эскалации, которая будет усиливать существующие угрозы. Отчет также рассматривает опасности, которые могут исходить от открытия углеводородов в регионе Восточного Средиземноморья: “недавние открытия природного газа в восточной части Средиземного моря привели к тому, что Турция, Россия и Израиль стремятся увеличить свою военно-морскую силу в Средиземном море. Это имеет прямое отношение к членами ЕС – Греции и Кипру. Далее отмечается, что последствием нерешенности конфликта с Турцией является эскалация напряженности в результате предполагаемого использования кипрских оффшорных нефтяных запасов. ЕС призывает действовать с целью того, чтобы избежать конфликта из-за природных ресурсов в Средиземном море, и который мог бы, в конечном итоге, повлиять на ЕС в целом” (Joint Communication to the European Parliament and the Council, 2014).

Уже 26 апреля 2010 года Совет предложил Высшему уполномоченному, вместе с Комиссией и государствами-членами, “приступить к работе с целью подготовки вариантов возможной разработки стратегии безопасности для глобальной морской области”. Если в декабре 2013 года Европейский Совет не призывал к “Европейской стратегии морской безопасности до июня 2014 года”. То 6 марта 2014 года, Комиссия и Верховный уполномоченный опубликовали совместное обращение с Европейским парламентом и Советом, под названием “Для открытия и обеспечения глобальной морской области: элементы стратегии морской безопасности ЕС”.

Этот документ представляет собой видение интересов Союза и угроз морской безопасности, и предлагает области, в которых сотрудничество между

различными заинтересованными сторонами может быть повышено. Это хорошая практика. Которая охватывает все морские функции, т.е. береговую охрану военно-морские силы, портовые власти и таможенные пошлины, воды ЕС, и каждое плавающее судно под флагом государства-члена ЕС.

Кроме того, документ общей коммуникации формирует цели стратегии морской безопасности, создания общих рамок для компетентных органов на национальном и европейском уровне, для дальнейшего развития этих конкретных подходов к защите стратегических морских интересов ЕС, выявление возможностей для их реализации. В частности, он определил в качестве основных целей, сформулировать основные стратегические морские интересы ЕС, определить морские угрозы, вызовы и риски стратегических морских интересов ЕС, и общие политические цели, принципы, области поддержки в целях для достижения последовательности в морской политике и стратегии. Документ Общих коммуникаций и элементы, предложенные им – основа работы государств-членов в ЕС под руководством Греческого президента. Европейская стратегия Союза морской безопасности (ЕСМБ) была одобрена Европейским Советом 24 июня 2014 года Она определяет стратегические интересы морской безопасности ЕС и его государств-членов, а также идентифицирует риски и угрозы в области морской безопасности, ЕСМБ понимает морскую безопасность как состояние дел в морской области, в которой применяются международное и национальное права, гарантируется свобода судоходства и граждан, а также защищены инфраструктура, транспорт, окружающая среда и морские ресурсы.

Основная цель этой стратегии заключается в содействии и межотраслевом подходе к морской безопасности, в том числе, в сотрудничестве между различными морскими функциями (например, морской безопасности, охраны морской среды, пограничного контроля, правоохранительных органов и обороны).

Более конкретные, стратегические цели, определенные ЕС, включают в себя защиту морского туризма, противодействия незаконной бункеровке масла, кражам сырой нефти, экологическим преступлениям, пиратству и вооруженный разбой безопасность мореплавания, охрану и устойчивое использование морской среды, борьбу с морским терроризмом, торговлей людьми, человеческой контрабандой.

Кроме того, стратегические цели направлены на предотвращение и защиту от кибер-угрозы, защиту населения инфраструктуры от загрязнения морской среды и захоронения токсичных и ядерных отходов, обеспечение безопасности и охраны морских транспортных систем, минимизируя ущерб окружающей среде и ускоряя восстановление ее после катастроф.

Отсутствие соглашения о морских зонах, таких как разграничение исключительных экономических зон (ИЭЗ), может представлять собой дополнительную угрозу некоторым морским районам, таких как Средиземное море. Таким образом, стратегия ЕС должна стремиться к укреплению взаимной помощи между государствами-членами, с тем чтобы осуществлять разработку общих потенциальных проектов, управления рисками, предотвращения конфликтов и урегулирования кризисов.

Военный штаб ЕС ЕСВШ охватывает как внутренние, так и внешние аспекты морской безопасности Союза. Он служит в качестве всеобъемлющей основы, способствуя стабильности и безопасности в глобальной морской области, в соответствии с Европейской стратегией безопасности (ЕСБ), обеспечению согласованности с политикой ЕС, в частности, Интегрированной морской политикой (ИМП), и Стратегией внутренней безопасности (СВБ).

Интегрированная морская политика стремится обеспечить более согласованный подход к морским вопросам, к повышению координации между различными областями политики. Она сосредоточена на вопросах, требующих координации различных секторов и субъектов.

2.5. План действий по осуществлению МСБЕС.

18 декабря 2014 года, Совет ЕС принял План действий по реализации МСБЕС. Министры ЕС приняли комплекс мер, с целью сделать безопаснее моря Европы и защищать интересы безопасности ЕС на море.

План действий МСБЕС, принятый в июне 2014 года, включает в себя кросс-приграничный и кросс-секторный подход к противостоянию морской опасности. План очень важен для ЕС, поскольку рост морской экономики, инвестиции в Европейскую морскую сферу возможны только тогда, когда моря защищены и безопасны.

План действий, реализуется совместно на европейском и национальном уровне, содержит 130 действий и мер по следующим ключевым областям работы:

-усиление внешней политики ЕС, более эффективное использование внешне-политических инструментов, имеющихся в распоряжении ЕС, в том числе, укрепление политического диалога и помощи в целях развития: общая морская осведомленность и наблюдение, дальнейшее развитие среды обмена общей информацией; усиленные развития потенциала: например, путем поощрения технологий двойного использования; работа в направлении общего риска: анализ рисков, защита и поддержка критической инфраструктуры морского и кризисного реагирования.

Реализация 130 конкретных мер, предусмотренных в Плане действий будет осуществляться учреждениями ЕС и государствами-членами. Взаимодействие с третьими сторонами по вопросам морской безопасности, дальнейшего развития существующей международно-правовой базы, например, ООН по морскому праву, способствуя морскому наращиванию потенциала в третьих странах.

План действий также определяет соответствующих участников для каждой меры (в ЕС и на национальном уровне) и обеспечивает временную шкалу для реализации.

В рамках ЕС ответственность за дела морской безопасности лежит на Европейской комиссии и Европейской службе внешних действий (ЕСВД). Они тесно сотрудничают с государствами-членами, разрабатывая оптимальную стратегию. Такая стратегия не может развиваться без участия государств-членов, так как многие оперативные мероприятия осуществляются национальными властями.

2.6.Необходимость береговой охраны для Европы.

В 2009 году был основан Европейский форум Функции береговой охраны (ЕФБО). Основная цель этого форума – сделать береговую охрану и связанные с ней виды деятельности более последовательными в различных государствах-членах ЕС, чтобы стимулировать взаимное сотрудничество,

создавать сети и обмениваться информацией о практике и опыте. Пленарное заседание проводится раз в год вопрос председательства решается путем ротации между различными странами. Возможным проектом на будущее могло бы стать создание сети учебных центров береговой охраны.

Решение о начале работы ЕФБО было сделано на первой Конференции для глав береговой охраны государств-членов ЕС и объединенных стран Шенгена в Польше в апреле 2009 года. Конференция одобрила развитие межведомственного сотрудничества, координации и функционального выполнения мер в области пограничного контроля, морской безопасности, морской таможенной деятельности, рыболовства защиты морской среды.

С другой стороны, ФРОНТЕКС, как организация ЕС, ответственная за поддержку, координацию и развитие европейского управления границ, стремится облегчить взаимодействия в рамках урегулирования нерегулярных миграционных явлений, таких как массовая миграция через Средиземное море. ФРОНТЕКС проводит совместные операции, охватывающие воздушные, сухопутные и морские границы, а также управляет операциями по возвращению иммигрантов. ФРОНТЕКС реализует меры борьбы с организованными преступными группами, занимающимися торговлей людьми. Многие из этих преступных групп также занимаются контрабандой наркотиков, оружия и таких товаров, как нефть и сигареты.

Постоянно возрастает число угроз во всех европейских регионах морских бассейнов и это делает необходимым создание общей европейской силы морской безопасности для эффективного контроля внешних морских границ ЕС. Такой силой может быть многонациональная Европейская береговая охрана, которая могла бы повысить эффективность морского поиска и спасения (МПС) сотрудничества с прибрежными странами; контроля берегов и морей.

3. Осведомленность и Морской Надзор.

Цель морского наблюдения – наблюдение за событиями и действиями, связанными с морской областью, которые могли бы повлиять на морскую безопасность, правопорядок, оборону, пограничный контроль, охрану морской среды, контроль рыболовства, торгово-экономические интересы ЕС. Морское

наблюдение – совокупная и многосторонняя деятельность, непрерывная и планируемая, которая часто представляет интерес для ЕС в целом.

3.1. Пространства на основе морского наблюдения.

Спутниковые снимки используются для обнаружения и отслеживания судов, контроля пляжей и портов, и обнаружение нелегального рыбаловства, торговли людьми и незаконной добычи и перевозки нефти. Ни одна страна не может позволить себе создать систему морского наблюдения в глобальном масштабе, поэтому сотрудничество между государствами необходимо. Европейское космическое агентство (ЕКА) занимается вопросом, как лучше поделить спутниковыми данными в усовершенствованной системе морского наблюдения. Один подход, который может способствовать международному сотрудничеству – объединение усилий на основе спутниковой информации для обнаружения судна с идентификационной информацией.

Морское наблюдение является одним из пользователей спутниковых систем, находящихся в распоряжении ЕС. В частности, Коперникус – ранее известный как Глобальный мониторинг окружающей среды и безопасности (ГМОБ) – европейская программа для наблюдения и мониторинга Земли.

Благодаря Коперникус можно обеспечить оперативную информацию для обнаружения вне зоны Европы, которая может оказать влияние на европейскую и мировую безопасность. Эта информация будет способствовать улучшению ситуации на глобальном уровне и, соответственно, улучшению европейских возможностей для предотвращения кризиса.

Услуги морского наблюдения предназначены для поддержки усилий по борьбе с пиратством, незаконным оборотом наркотиков, незаконной промысловой деятельностью и с нелегальной иммиграцией через голубые границы Европы, сброса токсичных отходов. Кроме того, морское наблюдение может способствовать безопасной морской перевозке в отдаленных районах. Мониторинг Коперникус приносит пользу и в области пограничного контроля.

Улучшение морского наблюдения за счет использования космических и спутниковых систем препятствует незаконным действиям и способствует сокращению экономического воздействия незаконной деятельности и

человеческих потерь, вызванных морскими авариями и нелегальной иммиграцией, улучшает планирование патрульных операций.

ЕАМБ управляется Агентством ЕС, основанным в 2002 году, как часть существенного пакета законодательства ЕС, касающегося безопасности на море в условиях крупных стихийных бедствий. Основные задачи ЕАМБ включают предоставление государствам-членам технической и научной помощи, с целью помочь им применять законодательство Сообщества в области морской безопасности и предотвращения загрязнения судами. Речь идет также о контроле за осуществлением этого законодательства и оценке эффективности мер. Агентство может также предоставить оперативные средства для реагирования на загрязнение морской среды.

Очень важной ролью ЕАМБ является содействие техническому сотрудничеству между государствами-членами и Европейской комиссией для мониторинга ЕС движения судов, долгосрочной идентификации и контроля судов.

3.2. Европейская система пограничного контроля.

Европейская система пограничного контроля (ЕВРОСУР) является системой обмена информацией предназначенной для улучшения управления внешними границами ЕС. Она направлена на: усиления координации внутри и между государствами-членами ЕС, усиление наблюдения за границами, предотвращение и борьбу с преступностью, с наркотрафиком и торговлей людьми; система вносит серьезный вклад в защиту и сохранение жизни мигрантов, пытающихся достичь европейских берегов моря и, таким образом уменьшает число погибших.

Пограничная политика ЕС все больше направлена на использование высоких технологий в целях надзора, в частности, в рамках проекта ЕВРОСУР. В соответствии с механизмом ЕВРОСУР власти стран-членов, ответственных за пограничный контроль смогут обмениваться оперативной информацией и сотрудничать друг с другом, с ФРОНТЕКС и с соседними странами, чтобы бороться с серьезными преступлениями и вмешиваться, спасая жизни на море. ФРОНТЕКС, как агентство границы ЕС стала значимым игроком в политике и

деятельности пограничного контроля ЕС и разработала аппарат безопасности ЕС (например, беспилотные летательные аппараты).

Увеличение обмена информацией и использование современных технологий наблюдения, введенные ЕВРОСУР могут быть жизненно важным для сохранения жизни мигрантов, пытающихся достичь берегов государств-членов ЕС при помощи малых и немореходных лодок, которые очень трудно отследить.

Обмен информацией в рамках ЕВРОСУР будет принимать форму ситуационных картинок, которые могут быть описаны как графические интерфейсы, представляющие данные. Эти ситуационные фотографии будут созданы на национальном и европейском уровне и будут структурированы так, чтобы облегчить поток информации. Это увеличит возможность выявления и отслеживания маршрутов, используемых преступными сетями.

3.3. Морской надзор. Сотрудничество в регионе Балтийского моря.

Морской надзор сотрудничества Балтийского Моря (МНСБ) является успешной инициативой для морского наблюдения и обмена информацией в сотрудничестве региона Балтийского моря. Восемь стран ЕС сотрудничают в рамках МНСБ - Финляндия, Швеция, Дания, Германия, Эстония, Латвия, Литва и Польша.

Целью сотрудничества является повышение осведомленности о безопасности на море, охране окружающей среды и деятельности правоохранительных органов в области, посредством обмена соответствующими морскими данными, информацией и знаниями между участниками. Основными задачами МНСБ являются: формирование основы для обмена морской информацией, таким образом, взаимного повышения осведомленности; поддержка и углубление общего сотрудничества между странами; повышение безопасности на море в регионе Балтийского моря;

поддержку властей, осуществляющих морское правоприменение и пограничный контроль.

ЗАКЛЮЧЕНИЕ

Целью данного анализа было выяснение важности и актуальности вопросов морской безопасности для отдельных стран, для их союзов, на примере ЕС, и в контексте мировой политики и экономики. В ходе анализа основное внимание было уделено сфере глобальной морской безопасности, морскому терроризму и торговле по морю. Помимо того, анализировалась морская безопасность регионов Средиземного, Черного морей и Африканского региона. В работе была детально рассмотрена европейская стратегия морской безопасности сотрудничество ЕС с НАТО, в рамках морской безопасности. В результате проведенного анализа были сделаны следующие выводы:

- Морская безопасность важна для эксплуатации морских ресурсов, обеспечения средств к существованию и развитию. Морская безопасность должна быть закреплена, поскольку она влияет национальную и региональную политику, на защиту окружающей среды, управление рыбными запасами, на туризм и транспорт стран имеющих выход к морю стран. Если вопросы морской безопасности не учтены, то это имеет очень тяжелые последствия для стран.
- Конфликты и нестабильность в море или в прилегающих к морю районах мира, требуют более глубоких знаний о взаимосвязях между человеческой деятельностью на море, ее управлением и развитием, которые являются ядром стратегии ЕС по морской безопасности. Эта стратегия включает в себя координацию различных инициатив ЕС, организаций и средств массовой информации, направленной на устранение коренных причин нестабильности и оказание помощи разрешения конфликтов, поддержание мира. Кроме того, она включает в себя поддержку морской безопасности, энергетической безопасности, рыболовства, судоходства, торговли и транспорта. ЕС заинтересован в безопасной и открытой среде, которая обеспечивает свободную торговлю и мирное, законное и устойчивое использование богатств океанов.
- Угрозы в морской сфере растут тогда, когда органы власти имеют меньшую заинтересованность в решении оперативных, юридических и политических проблем, связанных с пиратством и терроризмом на море. Международное

сообщество должно использовать наиболее эффективные и действенные инструменты для противодействия этим угрозам. Это требует прагматического и разумного подхода, который учитывает военные и невоенные варианты. Искоренение терроризма и пиратства на море возможно только тогда, когда учтены должным образом факторы, которые приводят к ним. Это требует долгосрочной стратегии, глобального сотрудничества и решимости направленных на прекращение коррупции и укрепление институтов власти стран, где терроризм и пиратство процветают.

- Принятие Стратегии морской безопасности ЕС обеспечивает комплексный и всеобъемлющий подход, с особым упором на угрозы, риски, вызовы и возможности, которые существуют в море. Стратегия ЕС направлена на выявление конкретных ресурсов и навыков, необходимых для решения всех проблем, в том числе разведки, наблюдения и патрулирования, поиска и спасения морских перевозок, эвакуации европейских граждан и наложения эмбарго и т.д. ЕАМБ не стремится создать новые структуры, программы или законодательство. Реализуя Стратегию ЕС ЕАМБ поддерживает и укрепляет существующие достижения и существующую политику ЕС.

ЕАМБ выявляет все возможные угрозы: обычные угрозы, исходящие от стихийных бедствий и изменения климата, угрозы, связанных с защитой жизненно важных морских ресурсов для обеспечения безопасности инфраструктуры и торговли по морю.

- Важное значение для ЕС, имеет укрепление партнерства и сотрудничества в области морской безопасности с другими основными международными участниками, идентификация точек соприкосновения и взаимодополняемости с ними. Дальнейшее развитие ЕС, ООН и НАТО в целях укрепления отношений сотрудничества и координации по соответствующим аспектам морской безопасности – одно из главных направлений работы, предусмотренное стратегией ЕС.

- Европейское военно-морское присутствие в мире, защитить морские коммуникации и жизненно торговые потоки. Оно является одним из

приоритетных направлений, в деятельности должностных лиц ЕС и Европейского оборонного агентства (ЕОА), в первую очередь. Эта в этом можно убедиться на опыте европейских морских операций, в частности, по борьбе с пиратством у берегов Африканского Рога. Кроме того, морские операции, проведенные до сих пор, подчеркивали в необходимость взаимодействия между военными и гражданскими субъектами в целях изучения полного потенциала комплексного подхода. Это устанавливает требования для обмена информацией и связанных с ними систем связи. Взаимодействие между флотами и между военными и гражданскими организациями, такими как береговая охрана, полицейские власти и другие гражданские власти на берегу, становится все более и более важным. Согласно ЕОА, роль военно-морских флотов в предоставлении боевой поддержки сухопутным войскам имеет, по-прежнему, большое значение для операций ЕС по урегулированию кризисов. Улучшение ситуационной осведомленности, улучшение связи, и удаленно пилотируемые аппараты повысят эффективность этого боевого обеспечения.

- Системы видеонаблюдения на космической основе являются очень важным фактором в поддержке потребностей морского наблюдения. ЕОА работает в сотрудничестве с Еврокомиссией и государствами-членами ЕС в соответствии с космической политикой ЕС и принимает участие в профилактических кибероборонноспособности.

Проведенный нами анализ подтвердил ту аксиому согласно которой эффективное сотрудничество между всеми сторонами, участвующими в морской сфере, имеет решающее значение для того, чтобы устранять морские угрозы безопасности. Это невозможно без многочисленных и разнообразных партнеров на национальном, европейском и международном уровне.

- Краеугольным камнем в координации и усилении взаимодействия между всеми заинтересованными участниками является Конвенция ООН по морскому праву ЮНКЛОС 1982 года.

Сформулированные выше выводы полностью подтвердили центральную гипотезу анализа о том, что эффективность всей деятельности и ЕС, и ее международных партнеров по устранению угроз на море в полной мере зависит

от уровня координации этой деятельности как на стратегическом уровне, так и в
детальных планах.

SUMMARY

The topic of this bachelor work is the maritime policy and security of the EU. The purpose of the work is the analysis of the achieved results in the maritime security of the EU and in the whole world. This work is dedicated to the questions of necessity and efficiency of the EU maritime protection measures today and in the near future.

We have formulated the main hypothesis as following: the level of the efficiency of the maritime protection measures of the EU depends on the level of coordinating of the measures.

The method of the work is the comparative analysis of the various EU initiatives, maritime security national and regional policy and of the increasing maritime threats such as piracy and terrorism.

We have paid our special attention to the EU Maritime Security Strategy and the intergrated and comprehensive approach in this document with particular emphasis on threats, risks and opportunities that exist in the sea.

As the result of done analysis it was possible to confirm the main hypothesis and to come to the conclusion: every step of the way of increasing of the coordinating level of the EU maritime protection measures develops synergies and mobilizes all relevant bodies and actors, both civil and military.

Список использованной литературы.

UN Convention On the Law of the Seas (10 December 1982)

http://www.un.org/depts/los/convention_agreements/texts/unclos/closindx.htm

General Secretariat of the Council,(24.06.2014). European Union Maritime Security Strategy, Maritime Affairs(10.11.2015)

<http://register.consilium.europa.eu/doc/srv?l=EN&f=ST%2011205%202014%20INIT>

(09.2014)“For an open and secure global maritime domain: elements for a European Union maritime security strategy”, JOINT COMMUNICATION

<http://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?qid=1395676070971&uri=CELEX:52014JC0009>

General Secretariat of the Council ,(16.12.2014). European Union Maritime Security Strategy - Action Plan (17.11.2015)

http://ec.europa.eu/maritimeaffairs/policy/maritime-security/doc/20141216-action-plan_en.pdf

The EU fight against piracy in the Horn of Africa ,(2015). European Security Strategy (15.11.2015)

[http://www.europarl.europa.eu/RegData/etudes/STUD/2015/534989/EXPO_STU\(2015\)534989_EN.pdf](http://www.europarl.europa.eu/RegData/etudes/STUD/2015/534989/EXPO_STU(2015)534989_EN.pdf)

The European Border Surveillance System (13.02.2008).

Communication from the Commission - An Integrated Maritime Policy for the European Union (COM/2007/0575 final) (9.10.2015)

<http://eur-lex.europa.eu/legal-content/en/TXT/?uri=CELEX:52008DC0068>

European Council Council of the European Union, (12.12.2003), “A secure Europe in a better world” . European Security Strategy (22.10.2015)

<http://www.consilium.europa.eu/uedocs/cmsUpload/78367.pdf>

Regulation (EU) No 1052/2013 of the European Parliament and of the council establishing the European Border Surveillance System(22 October 2013)

[http://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/PDF/?uri=CELEX:32013R1052
&from=EN](http://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/PDF/?uri=CELEX:32013R1052&from=EN)

Secretariat, (4.11.2008). Council of the European Union, Maritime Surveillance – Overview of Ongoing Activities, Public register of Council documents (4.10.2015)

<http://register.consilium.europa.eu/doc/srv?l=EN&f=ST%2014942%202008%20REV%201>

Alliance Maritime Strategy, (17.06.2011). NATO(7.10.2015)

http://www.nato.int/cps/en/natolive/official_texts_75615.htm

Lord Jopling,(7.03.2010)Maritime Security: NATO AND EU ROLES AND CO-ORDINATION, NATO Parliamentary Assembly.207 CDS 10 E BIS (2010/2087(INI))(8.10.2015)

<http://www.nato-pa.int/Default.asp?SHORTCUT=2087>

Anders Fogh Rasmussen (07 Mar. 2010). Speech by NATO Secretary General Anders Fogh Rasmussen at the occasion of his visit to the Kingdom of Bahrain, Ritz Carlton Hotel, Manama, Bahrain. NATO (20.10.2015)

http://www.nato.int/cps/en/natolive/opinions_62052.htm

2050 AFRICA'S INTEGRATED MARITIME STRATEGY (Version 1.0, 2012.) African Union Pages (9.11.2015)

[http://pages.au.int/sites/default/files/2050%20AIM%20Strategy%20\(Eng\)_0.pdf](http://pages.au.int/sites/default/files/2050%20AIM%20Strategy%20(Eng)_0.pdf)

Developing a European Interagency Strategy for Maritime Security Operations a paper supported by the Chiefs of European Navies, (May 2006) CHENS (3.11.2015)

<http://www.chens.eu/products/MSO%20Strategy.pdf>

Sabrina Ellebrecht , European Border Surveillance System (EUROSUR) (13.10.2015)

<http://ifsh.de/file-CORE/documents/yearbook/english/13/Ellebrecht-en.pdf>

Council conclusions on the Horn of Africa, (14 November 2011) European Council(5.10.2015)

http://www.consilium.eu-ropa.eu/uedocs/cms_data/docs/pressdata/EN/foraff/126052.pdf

Abert Enbankment (16.10. 1989). Safety Zones & Safety of Navigation Around Offshore Installations & Structures, IMO Doc. A.671 (16), (18.09.2017)

<http://www.fma.fo/get.file?ID=7681>

Proposal for the establishment of an Area to be avoided and modifications to the breadth of the Safety Zones around Oil Ring located off the Brazilian Coast – Campos Basin Safety Zone, IMO Doc. NAV 53/3, (7.11.2015)

<http://www.fma.fo/get.file?ID=7681>

Report on the maritime dimension of the Common Security and Defence Policy (2012/2318(INI)) ,(14.09.2015).

Press Release (06.03. 2014.)“Towards an EU integrated approach to global maritime security”, EEAS, , 140306/02, 06 March 2014.(6.11.2015)

Chiefs of European Navies , (13 August 2010).MARITIME OPERATIONAL CONCEPT (CHENS MOC), (5.11.2015)

Cardwell, Paul James, (2012) EU External Relations Law and Policy in the Post-Lisbon Era, T.M.C. Asser Press, The Hague (17.11.2015).

Deborah Sanders, (2009).Maritime security in the Black Sea: can regional solutions work?, Routledge (Taylor & Francis Group), (7.11.2015)

Hans-Georg Ehrhart / Kerstin Petretto, (February 2012). The EU and Somalia: Counter-Piracy and the Question of a Comprehensive Approach, Study for The Greens/European Free Alliance, Hamburg, (28,11.2015)

James Kraska, Raul Pedrozo (2013) *International Maritime Security Law*, Martinus Nijhoff Publishers, Leiden-Boston, (26.10.2015)

Lehr Peter, 2010 *Violence at Sea: Piracy in the Age of Global Terrorism*, Routledge, 2007 Nelson Jacob E., *Ocean Piracy*, Nova Science Publishers, (11.10.2005)