

# De maritieme veiligheidsstrategieën van de NAVO en de EU

HANS HUYGENS

Na zijn commando over de F931 Louise-Marie, waarmee hij deelnam aan de antipiraterij-operatie Atalanta, studeerde fregatkapitein stafbrevethouder Hans Huygens in 2013 aan het *NATO Defense College* (123<sup>ste</sup> sessie). Sinds 2014 is hij opnieuw werkzaam bij het stafdepartement Strategie (ACOS Strat). Als hoofd van de Sectie EU hielp hij mee vormgeven aan de Maritieme Veiligheidsstrategie van de Europese Unie.

*Cet article décrit les apports des Marines aux stratégies maritimes de l'OTAN et de l'UE. Ces deux organisations internationales ont pris conscience de l'importance du milieu maritime ce qui s'est récemment traduit par le développement de leur stratégie (de sécurité) maritime. Elles mettent en exergue leurs intérêts et ceux de leurs Etats-membres tant au plan de la sécurité que de la sûreté maritime. Développés depuis leur propre identité, ces deux documents comportent naturellement des différences de fond et des accents différents mais ils partagent surtout le besoin et la nécessité d'appréhender les nombreux risques et menaces dans le domaine maritime. Quelle est l'importance de ces deux stratégies maritimes pour leur organisation mais également pour la Belgique ? Sont-elles complémentaires ou duplicatives et comment peuvent-elles évoluer ?*

## ECONOMISCHE BELANGEN

In een land als België, dat historisch wel eens geplaagd werd door *sea blindness*, past het nogmaals enkele “maritieme voor de hand liggende feiten” aan te halen<sup>1</sup>. Bijna drie kwart van het oppervlak van de aarde is bedekt door wa-



ter en zo'n zestig procent van de wereldbevolking leeft in een kustgebied van ongeveer 20 km breed<sup>2</sup>. Meer dan tachtig procent van de wereldwijde handel in goederen verloopt via de zee en meer dan zestig procent van alle olie wordt getransporteerd via maritieme wegen.

Voor Europa, met zijn 90.000 km kustlijn en voor drie kwart omringd door water, is dit nog sprekender. Negentig procent van de externe goederenhandel en veertig procent van de interne goederenhandel van de Europese Unie verlopen over zee. Daarbij zijn ook een groot aantal mensen afhankelijk van de zee voor hun inkomen door vrijhandel, visvangst, aquacultuur, olie- en gasinfrastructuren, windmolens op zee, vervoer, toerisme, haveninfrastructuur, ecologische diversiteit, enz.

Dat is in België niet anders, met een economie op een achtste plaats op Europees niveau, die ondanks de korte kustlijn verrassend sterk maritiem georiënteerd is met de belangrijke havencluster Zeebrugge, Gent en Antwerpen<sup>3</sup> en met zo'n 10% van het BNP dat direct afhankelijk is van de maritieme economie.

Niet enkel de territoriale wateren zijn van belang voor de Belgische en Europese welvaart, ook de oceanen spelen een rol. De exclusief economische zones (EEZ), die tot maximaal 200 nautische mijlen zeewaarts kunnen beslaan, zijn van groeiend belang voor de economieën. Voor de EU vergroten zij het totale oppervlak met soevereine exploitatierechten en toezichtplicht (land en soevereine wateren van 6,3 miljoen km<sup>2</sup> met 7 miljoen km<sup>2</sup>, ofwel meer dan een verdubbeling (zie tabel 1 en figuur 1 hieronder).<sup>4</sup>

<i>Europe sea and land surface areas</i>	(km <sup>2</sup> ): <sup>5</sup>
<i>Europe</i>	5.259.416
<i>EEZ</i>	7.044.342
<i>Continental shelf</i>	1.923.935
<i>Territorial sea</i>	1.152.126



Figuur 1. De EEZ's van de EU, met haar ultraperifere gebieden (UPG) en landen en gebieden overzee (LGO).<sup>6</sup>

In de komende jaren zullen we in internationale wateren, en meer bepaald in de EEZ's, waarschijnlijk een toenemende competitie zien tussen staten naarmate de technologische vooruitgang, betere toegankelijkheid en tekorten aan grondstoffen een intensievere exploitatie aanmoedigen. Deze competitie zal zich waarschijnlijk concentreren op het ontginnen van olie en gas, diepzeemijnbouw, visrechten en mogelijk zelfs recht van doorgang.

Dat landen een economisch – en breder – belang hechten aan het verzekeren van een toegang tot de zee en zo mogelijk ook tot een EEZ, tonen verscheidene voorbeelden. De Golf van Akaba voor Jordanië en Umm Qasr voor Irak zijn zulke gevallen, maar ook de geopolitieke manoeuvres van de Russische Federatie, om een betere toegang tot de Zwarte Zee en “warme wateren” te verwerven via de Krim. Kleine eilanden, al dan niet - gedeeltelijk - kunstmatig, op strategische plaatsen oefenen op gelijkaardige wijze een sterke aantrekkingskracht uit op ex-koloniale of grote mogendheden en dienen vaak als (ver) vooruitgeschoven strategische bases.

### VEILIGHEIDSBELANGEN

Een groot deel van de groeiende maritieme handel moet langs dergelijke strategische punten en ook door smalle doorgangen en knelpunten, economische levensaders, als de Straat van Hormuz, de Straat van Gibraltar, de Golf van Aden met de Bab el Mandeb of de Straat van Malakka.

De zeeën bieden dus opportuniteiten, maar vormen tegelijk een bron van bedreiging. De groeiende kwetsbaarheid van kustregio's, het intensievere gebruik van scheepvaartroutes voor zowel legale als illegale activiteiten, de toenemende beschadiging van het maritieme milieu en het grote belang van de zeeën en oceanen voor de economie, zorgen ervoor dat staten zich genoodzaakt voelen in een sterker beleid en controle (*governance*) te voorzien op de zeeën en oceanen. Een hoeksteen van deze *governance* is het garanderen van veiligheid<sup>7</sup>. De bescherming van de maritieme scheepvaartroutes, zowel op de open zeeën als in de kustwateren, is een essentiële dimensie van deze – maritieme – veiligheid.

### STRATEGIE EN GEOPOLITIEKE EVOLUTIES

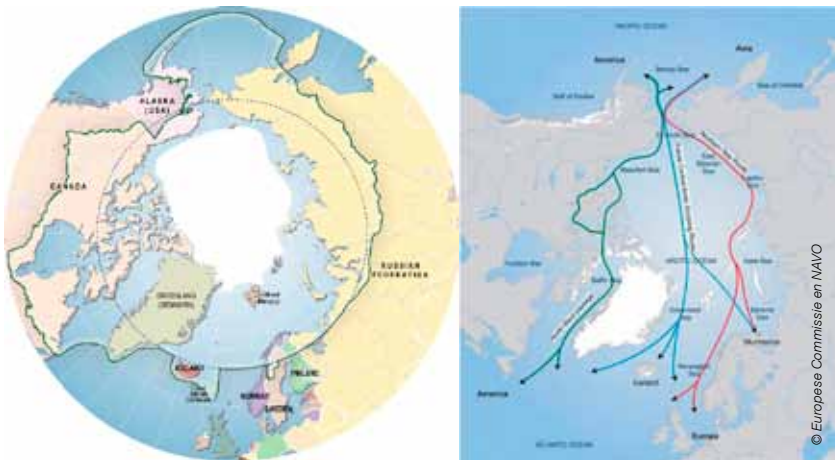
Strategie dient zowel tijdloos als aanpasbaar aan de “noden des tijds” te zijn. De geografische en economische realiteit drijven de strategieën van de NAVO en de EU tot quasi onveranderlijke elementen. Maar evenzeer moeten ze een voldoende brede flexibiliteit en reikwijdte, of resilience and scope, vertonen om te kunnen inspelen op veranderende omstandigheden. Om Harold Macmillan te parafraseren, de dingen die een strategie het meest van koers blazen zijn “*Events, my boy, events*”.

Waar de strategische visie van de late 20<sup>ste</sup> eeuw nog vooral stoelde op “het einde van de geschiedenis” van Fukuyama, werd het een nogal ruw ontwaken begin deze eeuw, na de aanslagen in New York, Madrid en London. Wat door de lucht en aan land kon, was zeker ook over het water mogelijk. Het maritieme verkeer was trouwens historisch minder streng gereguleerd dan het luchtverkeer, dus dat gaf bijkomende redenen tot ongerustheid. Beducht voor een mogelijke nieuwe aanval wou men een grotere controle hebben op de ingangswegen naar de Verenigde Staten. De VS nam daarop het voortouw in het “securitiseren” van maritieme aanlooproutes en havenactiviteiten wereldwijd. Dit resulteerde in het ontwerpen en implementeren in 2004 van een *International Ship and Port Facility Security (ISPS) Code* als één van de concrete resultaten van deze maritime awakening. De VN en de Internationale Maritieme Organisatie (IMO) stuurden dit aan, maar ook de NAVO en vooral de EU waren hierbij nauw betrokken.

Een strategie past bovendien in het referentiekader van haar ontwerpers. De “strategische reikwijdte” van beide organisaties is verschillend, hoewel ze raakpunten vertonen, soms overlappingsen maar ook complementariteit. Beide hebben ze de veiligheid voor de bevolking van hun lidstaten gemeenschappelijk. En die

veiligheid heeft, zoals hierboven besproken, een sterk maritieme dimensie, zeker in deze eeuw. Vandaag kan men verscheidene mogelijke maritieme crisisgebieden identificeren, die elk een verregaande impact op de westerse veiligheid en belangen kunnen hebben, mochten ze tot een conflict uitgroeien. Zowel de NAVO als de EU zouden hierdoor getroffen worden.

- De Arctische regio wordt (breed) begrensd door zes NAVO- en vier EU-lidstaten (Canada, VS, IJsland, Noorwegen, Denemarken, Groot-Brittannië, Finland en Zweden) en natuurlijk ook door de Russische Federatie. Er zijn behoorlijk wat evoluties gerelateerd aan economische én ecologische belangen: het openen en langer bevaarbaar worden van maritieme handelsroutes doorheen dit gebied en de potentiële exploitatie van natuurlijke rijkdommen (o.a. gas en petroleum) bieden grote opportuniteiten, maar kunnen oude spanningen doen heropleven of ecologische druk veroorzaken. Spanningen zijn tot nog toe beperkt gebleven tot lokale disputen, maar het risico dat dit ontspoord en in een crisis uitmondt, is niet ondenkbaar in de komende decennia, wanneer de regio steeds toegankelijker zal worden. Ook voor de Belgische handelsvloot en de Antwerpse haven (met zo'n 11% van de omzet met het Verre Oosten) zullen deze nieuwe routes belangrijk worden.



Figuur 2. De Arctische regio en de mogelijke openende routes.

- In de Zwarte Zee-regio hebben de activiteiten van de door de Russische Federatie (RF) gesteunde opstandelingen op de Krim en in het oosten van Oekraïne, die zich verzetten tegen de Europese aspiraties van Oekraïne, geleid tot een crisis die Europa en de NAVO direct aangaat. Lidstaten van beide organisaties zoals Bulgarije, Roemenië en Turkije lopen een reëel risico indien de crisis naar een open conflict met de RF evolueert. Het aantal

incidenten waarbij Rusland beweert dat westerse schepen en vliegtuigen hun lucht- of zeeruim schenden, neemt zienderogen toe (net als langs oostgrens van Europa met de RF).

- De Middellandse Zee wordt wel eens de Europese Zuiderzee genoemd en geeft een directe toegang tot de zuidflank van het Europese vasteland. De evenementen in de zuidelijke kuststaten van deze zee hebben dan ook een directe impact op de NAVO, de EU en hun lidstaten. *Operatie Unified Protector* in 2011 en andere internationale operaties en activiteiten hebben niet het verhoopte resultaat behaald om stabiliteit in Libië terug te brengen. Niettemin is er nog steeds hoop op een eenheidsregering, nodig om de situatie te beginnen stabiliseren en het land herop te bouwen.

Door de regionale destabilisatie en het gebrek aan overheidswerking is Libië een van de voornaamste doorstroomlanden geworden van migranten naar Europa. Die vluchtelingen komen van andere delen van Afrika, voornamelijk van de Sub-Sahara-Afrika (o.a. Mali en de Centraal-Afrikaanse Republiek in het westen, maar ook Soedan, Eritrea en Somalië in het oosten). De burgeroorlog in Syrië en de opmars van Da'esh hebben deze situatie nog verergerd, met bijkomende vluchtelingenstromen naar het noorden, via Turkije en via Libië en de zee naar Europa. Daarbovenop kwam een stroom van *foreign fighters* op gang, afkomstig van o.a. Europese steden, die de veiligheid in hun Europese land van herkomst zwaar kunnen bedreigen, zoals de aanslagen in Parijs, Brussel en de interventie in Verviers aantoonde.

De conflicten in de Middellandse Zee dreigen de hele zuidelijke en oostelijke kustregio in een langdurige destabilisering te storten, met zware humanitaire en veiligheidsrepercussies voor Europa.

- De conflicten in het Midden-Oosten en rond de Golfregio en de Hoorn van Afrika, die voornamelijk sjiieten tegenover soennieten plaatsen en waarin Iran als regionale grootmacht en Saoedi-Arabië zich steeds meer antagonistisch opstellen, kunnen de hele regio en met uitbreiding de Arabische Zee en de noordwestelijke Indische Oceaan verder destabiliseren. Piraterij was daar tot voor kort de voornaamste destabiliserende factor (en is wel onderdrukt, maar nog niet opgelost), maar wordt meer en meer vervangen door interstatelijke conflicten, al dan niet “bij volmacht” uitgevochten. NAVO- en EU-eskaders, vliegtuigen en -troepen zijn er regelmatig ontplooid en de twee organisaties lopen het risico in een escalatie meegesleurd te worden.
- Afrikaanse kusten van de Atlantische Oceaan tot aan de Golf van Guinea vormen een maritieme regio, waar de landen voor de EU “buren van de buren” zijn en een onrechtstreekse, zij het belangrijke invloed hebben op de stabiliteit aan de Europese zuidgrens. Langs deze kusten en over land worden naast mensen ook drugs en wapens noordwaarts tot in Europa

gesmokkeld en verhandeld. In de Golf van Guinea stelt men sinds enkele jaren de opkomst van gewapende overvallen en piraterij vast, die van een heel ander type dan die aan de Afrikaanse oostkust en gewelddadiger zijn, en zich vooral richten op het stelen en verhandelen van olieladingen en bezittingen van de bemanning van de overvallen schepen.

- De drugs die noordwaarts naar de VS en steeds meer langs Afrikaanse kusten naar Europa worden vervoerd, komen grotendeels vanuit het Caribisch gebied, dat daarmee ook een maritieme regio van onstabieleit en mogelijke crisis vormt. En zoals eerder aangehaald, door de ultraperifere gebieden van de EU (zoals Frans-Guyana, Martinique, Guadeloupe en Saint-Martin) kan de Unie ook direct erbij betrokken geraken. Europese marines werken er vaak zij aan zij met de *US Coast Guard* in counterdrugsoperaties, ook onze Marine wordt regelmatig in dit gebied ingezet.

Dit is de omvattende en veranderende maritieme veiligheidscontext, die de ontwikkeling van beide maritieme veiligheidsstrategieën aangestuurd heeft en nu ook hun actualisatie motiveert.

### **NATO'S ALLIANCE MARITIME STRATEGY (AMS)**

Wat zijn de hoofdbestanddelen van de maritieme strategie van de NAVO en hoe evolueren ze, gelet op een veranderende geopolitieke realiteit? Het Strategische Concept, de *Grand Strategy* van de NAVO op veiligheidsgebied, dat in november 2010 in Lissabon werd aanvaard, ziet als drie kerntaken van de Alliantie: (1) collectieve verdediging, (2) crisisbeheersing en (3) coöperatieve veiligheid met partnerschappen. De amper een jaar later in 2011 gepubliceerde AMS plaatst deze kerntaken in een maritieme context en voegt daaraan een vierde taak aan toe, die echter volledig in het Strategische Concept past: (4) het garanderen van maritieme veiligheid. In 2011 was de Libische crisis immers in volle gang en de NAVO nam de verantwoordelijkheid over van het door de VN ingestelde wapenembargo met operatie *Unified Protector*. Deze maritieme- en luchtcampagne werd een eerste "test" van de kerntaak van de NAVO op het gebied van maritiem crisismanagement zoals in de strategie uitgewerkt.

## COLLECTIEVE VEILIGHEID

62

Maritieme macht speelt een belangrijke rol in deze NAVO-kerntaak en maritieme nucleaire en conventionele ontrading nemen hierin een centrale plaats. De maritieme nucleaire poot wordt onder nationaal bevel gehouden (weliswaar met consultatie en coördinatie binnen de NAVO), maar de conventionele ontrading wordt nog het best gesymboliseerd door de vier permanente NAVO-eskaders op zee<sup>8</sup>, de *Standing NATO Maritime Groups*, die deel uitmaken van de *NATO Response Force* (NRF), de snelle reactiemacht van de Alliantie. Daarvan zijn er twee rond fregatten en destroyers opgebouwd en twee rond mijnenbestrijdingseenheden. Ze kunnen elk worden uitgebreid met andere types eenheden (onderzeeërs, amfibische schepen, vliegdekschepen), zoals nu gepland is in het kader van een sterkere profilering van de NAVO op het vlak van collectieve verdediging, met het *Readiness Action Plan*. Waar de fregattengroepen de jongste jaren meestal werden ingezet in antipiraterij-operaties, zullen ze nu in dit kader meer vooruit en vooraf ontplooid worden (*predeployed*), in een stevig defensief profiel, van de Baltische tot de Middellandse en Zwarte Zee.

De tot dusver enige maritieme operatie op basis van artikel 5, operatie *Active Endeavour* in de Middellandse Zee, onderging de jongste jaren ook een behoorlijke transformatie. Na de aanslagen van 11 september werd deze operatie opgezet om met maritieme middelen een permanente aanwezigheid te verzekeren in de Middellandse Zee en er de mogelijke zwarte handel van massavernietigingswapens op te sporen en tegen te gaan. Na jaren kwam er sleet op de force generation voor deze operatie en werd ze geleidelijk aan getransformeerd tot een netwerkgebaseerde operatie die schepen van de lidstaten inschakelt om, samen met de koopvaardij, een betere maritieme beeldvorming ofwel maritime situational awareness te bekomen. Hierdoor kon de NAVO, met haar *NATO Shipping Centre*, werkend voor het in Northwood gebaseerde Maritieme Commando van SACEUR, een goede vertrouwensbasis opbouwen in het uitwisselen van veiligheidsinformatie met de rederijen en de bredere maritieme gemeenschap.

## CRISISMANAGEMENT

Met maritieme crisisbeheersingsmiddelen doelt men meer op expeditionair inzetbare maritieme middelen voor NAVO-aanwezigheidsoperaties, *sea control* en *sea denial*, met haar permanente eskaders. Het kunnen ook beperktere amfibische operaties zijn, of logistieke steun aan landoperaties, het afdwingen van maritieme embargo's en *no-flyzones* (Adriatische Zee, Perzische Golf en



tijdens de Kosovo-oorlog). Maar het zijn in essentie nog steeds operaties tegen een statelijke actor. Ook *Unified Protector* zag de meeste van deze types maritieme opdrachten uitgevoerd worden in de Libische wateren. Alleen niet door de permanente eskaders van de NAVO, die door gebrek aan politieke wil van lidstaten hiervoor niet werden ingezet. Wat meteen het zwakke punt duidelijk maakt: in een niet-artikel 5-situatie, waar de vitale belangen van een lidstaat niet direct bedreigd worden, is het vaak moeilijk om politieke consensus te krijgen tot actie. En als die al komt, volgen de middelen vaak slechts mondjesmaat. Robert Gates, de toenmalige Amerikaanse minister van Landsverdediging, beklagde zich over het feit dat alle geallieerden hadden ingestemd met een interventie in Libië, maar dat slechts de helft ook daadwerkelijk deelnam aan de operatie en amper een derde aan de luchtaanvallen.

Maar crisisbeheersingsoperaties beslaan ook humanitaire en rampenhulp (zo werd de NRF met maritieme steun in haar enige ernstoperatie tot nu toe ingezet in de hulpacties na een aardbeving in Pakistan), antiterroristische operaties en evacuatie-operaties van burgers (Frankrijk evacueerde bv. enkele maanden geleden honderden Europese burgers uit Jemen per schip).

### **COÖPERATIEVE VEILIGHEID**

*Cooperative security* voor de NAVO vertaalt zich in het maritieme domein grotendeels in *naval diplomacy* en samenwerking met strategische partners, de jongste jaren meestal op grond van de NAVO-programma's Mediterrane Dialoog (MD) en het Samenwerkingsinitiatief van Istanbul (*Istanbul Cooperation Initiative*, ICI), maar ook met de Afrikaanse Unie. Er zijn ook andere samenwerkingsverbanden, maar door de instabiele en kwetsbare zuidelijke grens van de NAVO lag de laatste jaren de klemtoon op het onderhouden van de strategische partnerschappen. Ze hebben tot doel in dialoog en volle transparantie een vertrouwensband te scheppen en de samenwerking tussen de partners en NAVO-eenheden te bevorderen (zowel op menselijk als op technisch vlak), in essentie vervullen ze een crisisvoorkomende rol. De *Maritime Capacity Building*, de opbouw van de maritieme capaciteit van de partners om hun capaciteit tot crisisbeheersing in eigen wateren te verbeteren, is een belangrijk onderdeel hiervan. Het bereidt de partners ook voor op een eventuele bijdrage aan NAVO-operaties waarvoor vaak een zo breed mogelijke coalitie gezocht wordt. Verscheidene van de MD- en ICI-partners (o.a. Marokko, Jordanië, Qatar, de Verenigde Arabische Emiraten) waren daardoor bereid én klaar om onder NAVO-leiding deel te nemen aan *Unified Protector*.

## MARITIEME VEILIGHEID

64

Deze vierde kerntaak van de AMS is bijzonder, aangezien ze niet direct terug te vinden is in de in Lissabon gestemde taken. *Maritime security operations* behelzen een brede waaier van taken zoals patrouilleren, bewaken van een maritieme zone, onderscheppen van ongeregeldheden (maritieme interdictie-operaties), waaronder het opsporen en tegengaan van proliferatie van wapens, en steun verlenen aan politieopdrachten, het beschermen van kritieke energie-infrastructuur en van de vrijheid van navigatie en het vrije gebruik van de maritieme communicatielijnen. Ze zijn het antwoord op de brede waaier van dreigingen die zich in de maritieme sfeer kunnen manifesteren en niet noodzakelijk direct als een militaire dreiging kunnen gezien worden.

Dat politionele opdrachten, of *constabulary operations*, een vast onderdeel van maritieme veiligheidsoperaties zijn, is niet nieuw. NAVO- en EU-inzet zijn hier gelijkaardig en beogen dezelfde doelen. Sinds jaren opereren de VS- en Europese marines in de Caraïben in antidrugsoperaties en het jongste decennium ook in antipiraterij-operaties aan de Hoorn van Afrika en recent ook in operaties tegen mensensmokkel in de Middellandse Zee. Het grensgebied tussen militaire en politionele opdrachten vervaagt, naarmate interne en externe veiligheid ook steeds meer verweven geraken. In antidrugsoperaties wordt nauw samengewerkt met de *US Coast Guard*, in antipiraterij-operaties (weliswaar in EU-verband) werkten Belgische schepen met een politieofficier en een magistraat aan boord en kreeg de scheepscommandant relevante bevoegdheden van een officier van de gerechtelijke politie, dankzij een speciaal daarvoor gestemde wet. Een goede samenwerking met Interpol en Europol werd opgezet, waardoor juridische informatie gedeeld werd en bewijzen vergaard en bewaard werden voor mogelijke vervolgingen. Dergelijke politieprocedures behoren niet tot het klassieke militaire arsenaal van maritieme acties en behoeven een nieuwe aanpak en aangepaste opleidingen, vaak ook specifiek materiaal. De kerntaak om voor maritieme veiligheid te zorgen, overstijgt het diplomatiek-militaire kader van de NAVO, maar de Alliantie kan met militaire middelen belangrijke bijdragen eraan leveren.



Figuur 3. Standing NATO Maritime Group op patrouille in volle zee.

Anderzijds beseft de NAVO steeds meer dat de maritieme middelen slechts een deel van de oplossing kunnen bieden en vaak de oorzaken van de problemen aan land moeten bestreden worden. Daarvoor zijn landeenheden nodig en die onderlinge steun, eens in een *supporting rol*, dan weer in een *supported rol*, maakt een integraal deel uit van de AMS.

Maar breder nog leiden de diversiteit en onderlinge verbondenheid van maritieme belangen enerzijds en de complexe oorzaken van de meeste crises (met de nexus veiligheid-ontwikkeling) anderzijds ook tot de nood aan een brede, geïntegreerde aanpak met alle betrokken partijen. Die brede aanpak overstijgt vaak de diplomatieke en militaire middelen van de NAVO. Vandaar dat in het Strategische Concept, en vooral ook in de geactualiseerde AMS, een samenwerking met de EU steeds prominenter aanwezig is. Maar de weg naar samenwerking blijft bezaaid met praktische en politieke problemen.

De maritieme strategie van de NAVO is een tijdlang weinig actief opgevolgd, maar de terugkeer uit Afghanistan en een veranderde geopolitieke realiteit deden de NAVO besluiten tot een herziening van de strategische houding. In dit kader werd gewerkt aan de actualisatie van de maritieme strategie, de operationalisation of the AMS met een *road map* die een zestal werkgebieden bepaalt, waarmee de AMS een sterkere en vooral concretere uitvoering zal krijgen. Het

herwaarderen en versterken van de vier permanente NAVO-eskaders op zee is daarvan de centrale pijler, met een versterkte samenstelling, een robuuster oefenprogramma en inzet in het versterken van partnerschappen.

### **DE EU MARITIME SECURITY STRATEGY (EUMSS)**

Wie collectieve verdediging zegt, denkt aan de NAVO. De EU zal bij het brede publiek niet snel met deze ultieme verdedigingsvorm van het grondgebied en van vitale belangen geassocieerd worden. Begrijpelijk, met een “sterk merk” zoals de NAVO. Maar toch enigszins ten onrechte. Weinigen beseffen het, maar het Verdrag betreffende de EU voorziet, in artikel 42, paragraaf 7, in een verzekering van collectieve verdediging die zelfs verder gaat dan het bekende artikel 5 van de NAVO. Het voorziet in de bijstand van andere lidstaten “met alle mogelijke middelen”, terwijl de NAVO het houdt op “de nodig geachte middelen”. In diplomatieke taal een wereld van verschil. Alleen, het is taal die niet snel zal gebruikt worden<sup>9</sup>. De EU-lidstaten houden hun EU-ambitie eerder op het vlak van maritiem crisismanagement, collectieve veiligheid door partnerschappen en verzekeren van de maritieme veiligheid om de brede Europese belangen te verdedigen. Collectieve verdediging vindt men slechts in een enigszins versluierde vorm in de maritieme veiligheidsstrategie van de Europese Unie (EU Maritime Security Strategy, EUMSS), de andere aspecten des te prominenter. Niettemin kan collectieve verdediging in de naaste toekomst ook in de EU op de voorgrond treden, want de zes EU-lidstaten die geen lid van de NAVO zijn, vragen ook om die veiligheidsgarantie.

Met een toenemende economische macht groeiden in de late 20<sup>ste</sup> eeuw in de EU ook het besef en de druk om zich assertiever op te stellen, om haar globale belangen veilig te stellen. Ruime tijd leek de EU wel *the reluctant security actor* te blijven, met als symbool de vaak divergerende en dus verlamme belangen van de “grote drie”, of zoals een Europees staatsman het ooit stelde: “*Germany is reluctant to use military force, the UK is reluctant to use the EU, and France is stuck in the middle*”. Het einde van de Koude Oorlog diende als katalysator en zette het Europa dat haar belangen desnoods gewapend wil verdedigen, op de kaart. Uiteindelijk is het veiligheidsinstrument voor de EU, zoals we dat nu kennen, een relatief jonge verschijning. Werden in 1992 met het Verdrag van Maastricht de eerste voorzichtige stappen gezet richting een gecoördineerd gemeenschappelijk buitenlands- en veiligheidsbeleid (GBVB), is het eigenlijk pas sinds 2007, met het Verdrag van Lissabon, dat de EU enigszins volwassen wordt met een extern beleid dat ook een sterke arm kan gebruiken

met een gemeenschappelijk veiligheids- en defensiebeleid (GVDB) dat over de nodige militaire instrumenten kan beschikken. Daartussen liggen vijftien jaar ontwikkeling van een veiligheidsbeleid met kleine stappen, soms relatief grote sprongen, zoals de Europese veiligheidsstrategie (EVS) in 2003, die in 2008 werd geactualiseerd en hoogstwaarschijnlijk dit jaar door de hoge vertegenwoordiger, Federica Mogherini, en de lidstaten zal herzien worden.

### **DE BREDE EU-VISIE OP MARITIEME VEILIGHEID**

De EU heeft door haar specificiteit een veel uitgebreidere *toolbox* dan de NAVO. Belangrijk verschil is en blijft dat de NAVO een politiek-militaire alliantie is en de EU een bredere internationale organisatie met zowel supranationale (communautaire) als intergouvernementele aspecten. Het komt voor de EU erop aan de sterke punten van deze aspecten te combineren, wat lange tijd problematisch was maar nu stilaan de goede kant lijkt op te gaan.

Maritieme belangen zijn voor de EU een zeer breed gedragen begrip. De EU-lidstaten zijn partij bij meer dan honderd multilaterale overeenkomsten die betrekking hebben op maritieme zaken. De Europese Commissie telt zeven EU-commissarissen en hun diensten zijn direct verantwoordelijk voor maritiem beleid: Transport (*MOVE*), *Fisheries and Maritime Affairs (MARE)*, *Energy, Home Affairs (HOME)*, *Enterprise and Industry, Science & Research*, en *Regional Policy*. Die hebben een *taskforce* opgericht om maritiem beleid in een geïntegreerde, sectoroverschrijdende manier te voeren. De EU ziet haar maritieme veiligheidsstrategie als een bijdrage aan op regels gebaseerd goed bestuur op zee, zowel in territoriale wateren als op volle zee.

Naast de Commissie zijn er ook zes EU-agentschappen betrokken bij maritieme zaken: *Frontex* (voor bewaking van externe grenzen), *European Defence Agency (EDA)*, het *European Space Agency (ESA)*, het *European Maritime Safety Agency (EMSA)*, begaan met de fysieke veiligheid van maritieme activiteiten), het *European Fisheries Control Agency (EFCA)* en het *European Environment Agency*. Het Europees Parlement en verscheidene betrokken commissies vergroten het kluwen nog.

Ook de verschillende mandaten van die organismen maken dat de EU problemen ondervond om een goed beleid te voeren voor maritieme veiligheid. Zo vallen bepaalde domeinen onder de volledige bevoegdheid van de Europese Commissie en zijn zij de enige die hiervoor wetgeving mogen aannemen, zoals

het visserij- of het douanebeleid. Andere domeinen vormen dan weer een gedeelde bevoegdheid van de Europese Commissie en de nationale staten, zoals het milieu- of transportbeleid. In nog andere domeinen heeft de Europese Unie slechts een beperkte inspraak (en is er consensus nodig tussen alle lidstaten), zoals het gemeenschappelijke defensiebeleid, buitenlandse betrekkingen of het migratiebeleid. Deze sterke fragmentatie zorgt ervoor dat de Europese initiatieven voor maritieme veiligheid lange tijd sterk verdeeld waren. Het was dan ook geen makkelijke ontstaansgeschiedenis van de geïntegreerde maritieme aanpak en van de EUMSS.

De verscheidenheid aan organismen en hun mandaten vroeg om een gecoördineerd beleid en de EU heeft daartoe in 2007 "Een geïntegreerd maritiem beleid voor de Europese Unie (GMB)"<sup>10</sup> gepubliceerd. Dit document pakte het brede spectrum aan maritieme zaken coherent en gecoördineerd aan, maar externe veiligheid, bij uitstek een verantwoordelijkheid voor de Europese Raad en het intergouvernementele luik van de EU, kwam niet erin voor. Na een eerste poging in 2010 besloot de Europese Raad van staatshoofden en regeringsleiders in december 2013 tot de uitwerking van dergelijke geïntegreerde maritieme veiligheidsstrategie, met als deadline juni 2014.





In 2013 werd ook de *comprehensive approach* ofwel geïntegreerde aanpak als leidend principe geadopteerd voor het externe beleid van de EU en dus ook voor de EUMSS. Alle beschikbare EU-instrumenten worden voor dat beleid op een consistente en coherente manier gemobiliseerd.

### **ASPECTEN VAN DE EUMSS**

In juni 2014 heeft de Europese Raad dan de EU-strategie voor maritieme veiligheid<sup>11</sup> goedgekeurd. Die was gebaseerd op een gezamenlijke mededeling van de Europese Dienst voor Extern Optreden (EDEO)<sup>12</sup> en de Commissie en vormde meteen een precedent in EU-samenwerking tussen de supranationale en intergouvernementele niveaus. Het hoofddoel is de veiligheid op zee wereldwijd te verbeteren en de strategische maritieme belangen van de EU te beschermen door een gemeenschappelijk kader te scheppen, zodat alle betrokken nationale en Europese instanties intersectoraal<sup>13</sup> kunnen samenwerken aan een coherent beleid en Europa adequaat kan reageren op maritieme bedreigingen en risico's. Het belangrijkste is dat er een veel duidelijker verband ontstaat tussen de interne en externe veiligheidsaspecten van het maritieme beleid van de



EU en civiele en militaire samenwerking. De strategie wil (1) de strategische maritieme belangen van de EU inventariseren, (2) de grootste bedreigingen, uitdagingen en risico's voor de strategische maritieme belangen van de EU in kaart brengen en (3) een passend antwoord op die bedreigingen organiseren in de vorm van gemeenschappelijke beleidsdoelstellingen en samenwerking om te zorgen voor samenhang in het brede scala aan sectorspecifieke maritieme beleidsmaatregelen en strategieën.

De EUMSS is daarmee de meest complete en geïntegreerde EU-strategie tot op vandaag geworden en haar aanpak krijgt navolging (ook in de herziening van de EVS<sup>14</sup>, de bovenliggende grand strategy op veiligheidsgebied van de EU). Ze bouwt op bestaande strategieën voor interne en externe veiligheid (de strategie voor interne veiligheid en de EVS), vermijdt nieuwe structuren en verbindt interne en externe beleidsdomeinen (GMB, ENB, GBVB/GVDB). Ze overbrugt verscheidene militaire en civiele sectoren die met het maritieme domein begaan zijn (veiligheid, onderzoek en ontwikkeling, ecologie, visserij, douane, *law enforcement*, defensie). De strategie betreft de lidstaten, de industriewereld, de EDEO, de Commissie, de Raad en internationale actoren.

De EUMSS hanteert een geïntegreerde definitie van maritieme veiligheid, die gerespecteerde (inter)nationale wetgeving omvat (in het bijzonder UNCLOS, het zeerechtverdrag), de vrijheid van navigatie, de bescherming van burgers en infrastructuur, transport, natuurlijke en culturele rijkdommen en het milieu. Ze streeft maritiem multilateralisme na, in samenwerking met strategische partners, in het bijzonder de NAVO en VN.

De EUMS stelt vijf grote actiegebieden voor, waarin de EU haar maritieme positie en acties kan versterken. In die vijf actiegebieden is al behoorlijk wat werk geleverd en het bekendste voorbeeld van geïntegreerde aanpak over deze vijf gebieden is waarschijnlijk het geheel aan EU-acties in de Hoorn van Afrika om de crises daar te beheersen.

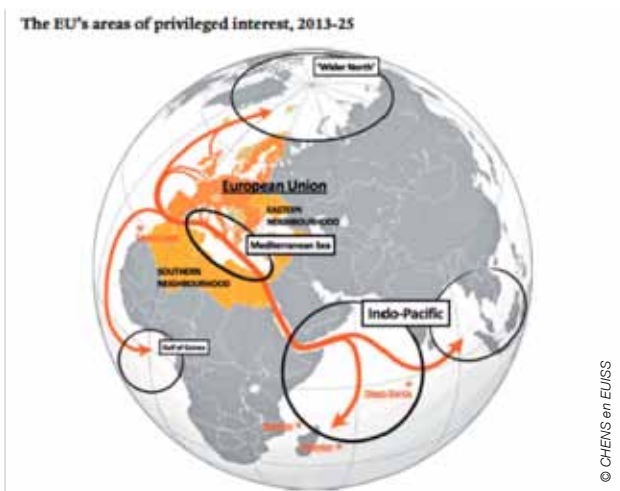
## **EXTERNE ACTIE**

De EDEO, met inbegrip van partnerschappen (zowel met andere organisaties als met derde landen), slaat vooral op het gebruik van de instrumenten in het kader van het GBVB en het gebruik van zowel civiele als militaire maritieme middelen voor crisisbeheersing. Het behelst alle acties die de EU kan ondernemen op (onder/boven) zee ter bescherming van haar maritieme belangen. In dit actie-



gebied ligt mogelijk de belangrijkste inbreng met GVDB-instrumenten, hoewel in andere actiegebieden ook militaire middelen (zeker als deze *dual-use* zijn) kunnen worden ingezet. De bekende acties in het kader van operatie Atalanta hebben piraterij in de regio ver teruggedrongen, zodat andere ondersteunende initiatieven verder de stabiliteit kunnen bevorderen. Vooral de maritime security capacity building in het kader van partnerschappen lijkt hier een belangrijke plaats in te nemen. In de Hoorn van Afrika zijn in dit verband twee specifieke missies gestart, EUTM Somalia als trainingsmissie voor de Somalische regeringsmilitairen en EUCAP Nestor, die de maritieme veiligheidscapaciteiten van een zestal landen aan de oostkust van Afrika moeten opwaarderen, zodat ze in hun maritieme gebieden zelf de ordehandhaving kunnen verzekeren. Ook op juridisch gebied krijgen landen in deze regio hulp, zodat de rechtspraak eveneens wordt ondersteund en versterkt.

De EUMSS heeft een globale roeping, maar leidt tot uitwerking van regionale strategieën voor gebieden waar de Unie een geprivilegieerde interesse heeft. Zo vormen ondertussen al de Hoorn van Afrika, de Golf van Guinea, de Arctische regio en de Zwarte Zee geïntegreerde strategieën in uitwerking of worden ze vervolledigd. In haar speech voor de recent door de ASEAN georganiseerde Shangri-La Dialogue maakte de hoge vertegenwoordiger Mogherini het duidelijk dat de EU ook een veiligheidsbelang heeft in de bredere Indo-Pacifische regio en met de ASEAN daarom een nauwere relatie nastreeft. Ook de EU begint aan een "pivot" ...



Figuur 4. Vijf brede maritieme interessegebieden voor de EU in komend decennium.

## MARITIEME BEELDVORMING, INFORMATIE-UITWISSELING EN BEWAKING

72

Een gezamenlijk maritime picture wordt nagestreefd door het combineren van verscheidene bestaande civiele en militaire EU-bewakings- en informatiesystemen in een gemeenschappelijke gegevensuitwisselingsstructuur (*Common Information Sharing Environment*, CISE). Nadruk wordt hier gelegd op het intersectoraal interoperabel maken van diverse systemen. Maar ook op strategisch en politiek vlak worden de informatie-uitwisseling en coördinatie verbeterd. Het SHADE-mechanisme (*Shared Awareness and Deconfliction*) zorgt in de Hoorn van Afrika voor een zeer brede en verregaande coördinatie tussen maritieme actoren van diverse oorsprong: EU, NAVO, de door de VS geleide coalitie (*Combined Maritime Forces*), individuele landen zoals China, Rusland, India, Japan, enz. De EU startte bij operatie Atalanta een operationeel coördinatiecentrum op met de civiele maritieme gemeenschap, het *Maritime Security Centre – Horn of Africa* (MSCHOA), die de coördinatie met de koopvaardij in de regio verzekert en overlegt met rederijen, maar ook o.a. via SHADE met het NATO Shipping Centre in Northwood. Op diplomatiek niveau heeft de EU trouwens een speciale vertegenwoordiger in de regio, die vooral ook met de Afrikaanse Unie kan overleggen en EU-acties stroomlijnen. In Brussel wordt de coördinatie tussen EU-instanties, in nauw contact met MSCHOA en de speciale vertegenwoordiger, door het *Ops Centre Horn of Africa* opgevolgd. Ook de om en bij de 140 EU-delegaties wereldwijd hebben als ambassade een diplomatieke rol in deze samenwerking te vervullen. In verschillende overlegorganen worden overleg en coördinatie met andere internationale instanties verzekerd, zoals de IGAD, de VN, de Afrikaanse Unie met haar operatie in Somalië (AMISOM), de IMO ...

## ONTWIKKELEN VAN (EUROPESE) MARITIEME CAPACITEITEN

Met dit actiegebied wordt vooral ingezet op het ontwikkelen van maritieme capaciteiten door de EU in nauwe samenwerking met de Europese industrie. Hier is een belangrijke rol voor het EDA weggelegd, met specifieke projecten voor de ontwikkeling van systemen, zowel als een bredere aanpak van coördinatie met *pooling and sharing*, standaardisatie, *dual-use* ontwikkelingen, enz. Maar ook het oplijnen van maritieme wetgeving ter zake, zoals over havenbeveiliging, en het uitwisselen van relevante ontwikkelingservaring zijn belangrijk. Voor operatie Atalanta werden niet alleen specifieke communicatiemiddelen en beveiligde netwerken ontwikkeld, maar ook procedures opgelijnd, standaardisatienormen vastgelegd en nieuw materiaal ter beschikking gesteld.

## **CRISISPREVENTIE EN –BEHEERSING VERBETEREN**

Dit actiedomein beoogt de bescherming en het weerbaarder (*resilient*) maken van EU-infrastructuur tegen maritieme rampen en aanslagen en de stroomlijning van procedures op het gebied van *crisis prevention and response* binnen de EU, tussen de lidstaten en met partners. Ook de bescherming van de (maritieme) buitengrenzen vallen onder dit actiedomein, waarmee de link naar de strategie voor interne veiligheid (*Internal Security Strategy*) en naar instrumenten zoals Europol en *Frontex* wordt gelegd. Dat kan concreet door gezamenlijke risico-analyse en diepere samenwerking in planning en uitvoering van acties tussen de lidstaten zowel op civiel als militair vlak. De zogenaamde solidariteitsclausule (art. 222 van het Verdrag betreffende de werking van de Europese Unie) bepaalt dat EU-lidstaten elkaar ter hulp komen, bij terroristische aanslagen of rampen van natuurlijke of menselijke oorsprong. Deze clausule wordt verder met praktische maatregelen, steunend op dit actiedomein, uitgewerkt. Met de bescherming van de territoriale wateren, de uitgestrekte Europese EEZ en de belangrijke maritieme infrastructuur in beschouwing, is dit een belangrijk aspect van de strategie. Ook de operaties in de Hoorn van Afrika en in de Middellandse Zee steunen op maatregelen in dit domein.

## **VERBETEREN VAN OPLEIDINGEN, TRAINING, OEFENINGEN, ONDERZOEK EN TECHNOLOGIE**

Vernieuwende technologieën dragen bij tot efficiëntie, effectiviteit en voortzettingsvermogen van maritieme operaties. Dit werkdomein beoogt dan ook het samenbrengen van verscheidene actoren binnen het civiel-militaire en publiek-private domein om gecoördineerd onderzoek en ontwikkeling te promoten en voor de maritieme industrie jobs en groei te bewerkstelligen. Daarnaast streeft de EU ook naar het stroomlijnen van civiele en militaire opleidingen, trainingen en oefeningen op zee en wil ze hechte maritieme kennisnetwerken op poten zetten.

Kortom, de EUMSS streeft naar kostenefficiëntie en meerwaarde leverende voordelen door het verdiepen van de geïntegreerde aanpak, coördinatie en coherentie door verscheidene sectoren heen en met alle betrokken actoren in het maritieme domein van veiligheid. Doordat ze dit moet doen zonder bijkomende budgetten, mandaten of nieuwe structuren die anders de betrokken partijen zouden motiveren of verplichten tot samenwerking, hangt de succesvolle uitvoering van de EUMSS eerder af van de wil tot samenwerken van de actoren.

## EVOLUTIE VAN DE EUMSS: HET “ACTION PLAN”

74

Implementatie riskeert daarmee echter de achilleshiel te worden van de EUMSS, net zoals bij de AMS. De politieke wil tot handelen en de nodige beleids- en uitvoeringsinstrumenten moeten er zijn. Het lopende *Action Plan* (AP), door de Raad goedgekeurd in december 2014, detailleert de implementatie en uitwerking van de EUMSS in een 130-tal actiepunten. Dat actieplan staat al een half jaar uit, maar de opvolging of *governance* mist nog (bewust?) structuur. Een analist van het Instituut Clingendael vergeleek het met een “*networked informal ‘Facebook’ approach*”. Doordat lidstaten geen nieuwe structuren wilden opzetten, moest men terugvallen op bestaande organismen. Een semi-formele organisatie, de Groep vrienden van het voorzitterschap (de semestriële voorzitterschappen van de Raad door een lidstaat), staat in voor de algemene coördinatie en politieke leiding en geeft direct rekenschap aan de Raad, via twee vergaderingen per semester. De dagelijkse leiding wordt verzekerd door bestaande Raadswerkgroepen, de Commissie en de EDEO.

De EUMSS wordt daarmee een *testcase* om interne-externe, civiel-militaire, privaat-publieke en intergouvernementele-supranationale elementen in een coherente aanpak van maritieme veiligheid te gieten over verschillende sectoren heen. Het is een soort experimentele *governance* die flexibiliteit levert in samenwerking, met initiatieven die meestal *bottom-up* groeien vanuit de lidstaten. In tijden van crisis zijn die initiatieven echter nogal dun gezaaid. Niettemin kwamen Frankrijk, Spanje, Portugal en Denemarken al met een voorstel, om gezamenlijk aan *Maritime Capacity Building* te gaan doen in de Golf van Guinea. Gelet op een regelmatige Belgische ontplooiing in deze regio met marine- en andere middelen, kan dit een belangrijke opportuniteit zijn om beter samen te werken met andere landen in een breder kader, met uitgebreidere, Europese steun. Dit zou trouwens een initiatief kunnen zijn, dat in een Benelux-formaat kan uitgewerkt worden.

Maar dit voorbeeld toont ook het risico aan van gebrek aan *top-down* sturing dat leidt tot een *à-la-carte*aanpak, waarmee sommige zaken onbehandeld dreigen te blijven (ontstaan van leegtes of gaps in de globale aanpak), bij gebrek aan belangstelling van de lidstaten.

## **SAMENWERKING TUSSEN DE EU EN NAVO OP MARITIEM VLAK**

Met maritieme strategieën die belangrijke overeenkomsten bevatten en ruimte hebben voor complementariteit (cf. de sterke collectieve verdediging en de uitgebreide instrumenten bij een geïntegreerde aanpak), lijkt het voor de hand liggend dat een samenwerking mogelijk, zelfs wenselijk, is, mits elk van de organisaties haar eigen specifieke sterke punten kan aanbieden.

Samenwerking is, gezien de beperktere middelen en de *single set* van militaire capaciteiten die landen voor zowel NAVO- als EU-acties reserveren, geen zaak van keuze, maar van noodzaak geworden. De EU heeft een sterke en brede strategie uitgewerkt, die diepte mist op het gebied van het “harde militaire optreden”. Een diepte die de NAVO in dat gebied wel kan bieden, daar waar ze breedte mist in haar toepassingsgebied.

Zonder op rolspecialisatie te willen aansturen (elke organisatie moet haar eigen “soevereiniteit” kunnen bewaren), is het misschien wel aangewezen op een zekere taakspecialisatie en samenwerking aan te sturen, in voornamelijk ondersteunende functies. Het is een samenwerkingsprincipe dat op een ander niveau, eerst met BENESAM-, dan met Benelux-samenwerking, al haar waarde bewezen heeft.

Een ander initiatief dat aandacht verdient, is een voorstel om een permanent *Maritime Framework* op te zetten in het maritieme hoofdkwartier van de NAVO en steun te leveren, niet enkel aan de permanente NAVO-eskaders, maar ook aan de schepen onder nationaal commando of zelfs aan schepen onder EU-commando.

Het voordeel van de NAVO is dat men dit zonder al te veel extra kosten onder de permanente commandostructuur (SACEUR-MARCOM) kan brengen. De EU heeft ook een dergelijk instrument, het MSCHOA, dat specifiek is opgericht om schepen in de operatie Atalanta te ondersteunen, maar opdrachtspecifiek is en in principe de operatie niet kan overleven. Hoewel, de EU kijkt nu naar oplossingen om dit instrument, dat essentieel bleek in het succes van Atalanta, te bestendigen. Een meer gestructureerde samenwerking of fusie tussen beide zou de expertise en ontwikkelde capaciteiten kunnen bewaren.



Figuur 5. Patrouillerende NATO Mine Countermeasures Group.

### WAT BETEKENT DIT VOOR BELGIË?

De permanente planning- en commandostructuren van de Alliantie zorgen ervoor dat maritieme operaties gepland en ook voldoende ondersteund kunnen worden. Het NAVO-kader waartoe de Belgische marine bijdraagt is, gezien de aard van de Alliantie, op diplomatiek-militaire actie toegespitst en mist daarom vaak de nodige breedte en voortzettingsvermogen om tot duurzame oplossingen te komen. De EU-aanpak kan hier als complementair gezien worden, met een breder geheel aan mogelijke maatregelen en instrumenten ter zake.

Een probleem bij de *governance* over maritieme gebieden stelt zich in het bijzonder voor de landen die deel uitmaken van de Europese Unie. In de meeste landen is het beleid over de zeeën verdeeld over verschillende diensten. Zo zijn in België maar liefst zeventien verschillende nationale en regionale diensten, departementen en ministeries verantwoordelijk voor de Noordzee. Daarbij komt voor de lidstaten van de EU dat zij verschillende bevoegdheden geheel of gedeeltelijk moeten delen met de Europese Commissie. Bijgevolg lijkt de Europese Unie het beste beleidsniveau om initiatieven te ondernemen voor België, vooral op het gebied van partnerschappen en crisisbeheersing, teneinde de veiligheid op zee te verbeteren.

België opereert al ruime tijd zowel in NAVO- als in EU-kader op zee. De Belgische participatie kan ook deze complementariteit volgen met nadruk op collectieve verdediging in NAVO-kader en crisisbeheersing in EU-kader. We dragen regelmatig bij met schepen in de permanente NAVO-eskaders en hebben verscheidene keren middelen bijgedragen voor maritieme én land-EU-operaties (o.a. EUNAVFOR ATALANTA, EUTM SOMALIA, de *Frontex* operatie TRITON en EUNAVFOR MED-SOPHIA). Onze bijdrage zou daarenboven de nadruk kunnen leggen op een samenwerking op het gebied van maritieme veiligheid tussen beide organisaties.

Door het overheersende belang van de inbreng van lidstaten in vooral de EU-strategie betekent dit dat wie niet meedoet, zijn belangen niet verdedigd ziet. Dit is dan ook een pleidooi voor ons land om aan clusters van internationale, regionaal georganiseerde samenwerking te blijven deelnemen.

Reageren? Réagir?: **BMT-RMB@mil.be**



Trefwoorden: EU, NAVO, Maritieme Veiligheidsstrategie

---

<sup>1</sup> Carl Gillis, België, een maritiem land tegen wil en dank?, in het Belgisch Militair Tijdschrift, juni 2014, p. 81 e.v.

<sup>2</sup> En zelfs 80% in een kuststrook van 100 km, een gebied dat makkelijk bereikbaar is vanop en van over zee.

<sup>3</sup> Waarbij Antwerpen met Rotterdam en Hamburg tot de drie belangrijkste havens in Europa behoort.

<sup>4</sup> De ultraperifere gebieden (*Outermost Regions*) maken volgens het Verdrag van de Europese Unie, met hun EEZ's, integraal deel uit van de EU; de landen en gebieden overzee hebben een specifieke en individuele relatie met de EU die vaak op economische aspecten berust en maken geen integraal deel uit van de EU, hun EEZ's dus ook niet.

<sup>5</sup> EurOcean website, <http://www.eurocean.org/np4/80.html>, gelezen 18 maart 2015.

<sup>6</sup> *EU Overseas Countries and Territories and Outermost Regions in 'Special member state territories and the European Union'*, [http://en.wikipedia.org/wiki/Special\\_member\\_state\\_territories\\_and\\_the\\_European\\_Union](http://en.wikipedia.org/wiki/Special_member_state_territories_and_the_European_Union), gelezen op 18 maart 2015.

<sup>7</sup> De term "veiligheid" wordt hier, tenzij anders gehuid, gebruikt in de betekenis van "beveiliging" (*security, sûreté*) in plaats van fysieke veiligheid (*safety, sécurité*). In het Nederlands dekt dezelfde term beide aspecten.

<sup>8</sup> Naast andere capaciteiten zoals maritieme verdediging tegen ballistische raketten, conventionele middelen voor een landaanval (*strike*), capaciteiten voor amfibische acties, verkenning, bewaking en mijnenbestrijding.

<sup>9</sup> Hoewel... Art 42.7 werd net voor het eerst in de EU geschiedenis door Frankrijk ingeroepen na de zware aanslagen in Parijs op 13 Nov '15.

<sup>10</sup> *An Integrated Maritime Policy for the European Union* (IMP)

<sup>11</sup> Ook in de officiële Nederlandse vertaling wordt het woord "veiligheid" gebruikt voor "security".

<sup>12</sup> *European External Action Service* (EEAS)

<sup>13</sup> "Intersectoraal" verwijst naar acties of samenwerking tussen verschillende mariene of maritieme functies (bv. maritieme veiligheid, bescherming van het mariene klimaat, visserijcontrole, douane, grenscontrole, rechtshandhaving en defensie).

<sup>14</sup> Dit wordt de *EU Global Strategy on Foreign and Security Policy of GSFSP*, af te leveren tegen juni '16