

## Maritiem Afrika

Dr. M.F.J. Houben – luitenant-kolonel des Mariniers\*

ets meer dan een jaar geleden namen de lidstaten van de Afrikaanse Unie de *African Integrated Maritime Strategy 2050 (AIMS 2050)* aan.<sup>1</sup> Dit is in meerdere opzichten een bijzonder document. Het is de eerste strategie die het gehele Afrikaanse continent beslaat en in dit document wordt een integrale visie ontwikkeld op het benutten van het volle economische potentieel van het maritieme domein, de zogeheten *blue economy*. Maritieme veiligheid (inclusief defensie) en *good governance* worden hiervoor als voorwaardelijk gezien.

van olie in de Golf van Guinea beloopt waarschijnlijk meer dan honderd miljard dollar in de laatste vijf jaar. Het dumpen van chemisch afval (denk aan de ramp met de Probo Koala) kostte honderden mensen het leven in Nigeria en Ivoorkust en had een negatieve invloed op het leven van meer dan honderdduizend mensen. Voeg daar piraterij, terrorisme, de illegale export van houtskool (Somalië), drugs- en wapensmokkel (Jemen), mensensmokkel (Libië) en de gevolgen van klimaatverandering (Egypte en de Indische Oceaan) aan toe en het is niet verwonderlijk dat de Afrikanen zich afvragen of 'Afrika wordt aangevallen'.

Begin februari vergaderden op de Seychellen enkele tientallen Afrikaanse ministers over deze problematiek en de gezamenlijke maritieme strategie. Het was een vervolg op een eerdere vergadering in Brussel in april 2014. Die eerste bijeenkomst vond plaats op uitnodiging van de toenmalige Hoge Vertegenwoordiger van de EU, barones Catherine Ashton. Zij heeft gedurende haar hele ambtsperiode een warme belangstelling gehad voor maritieme veiligheid en de Indische Oceaan. In Brussel werd besloten dat de Afrikaanse landen de handen ineen moesten slaan om gezamenlijk die 'aanval' op het Afrikaanse maritieme domein af te slaan. De regering van de Seychellen bood vervolgens aan om als gastheer op te treden voor de tweede bijeenkomst. De hoop is dat dit uiteindelijk een serie van thematische bijeenkomsten wordt, want de regering van Togo heeft inmiddels aangeboden om de derde vergadering later dit jaar te organiseren.

De Seychellen engageren zich zo actief omdat maritieme veiligheid in de Indische Oceaan een kwestie van groot nationaal belang is. De afgelopen tien jaar heeft de Somalische piraterij de nationale economie van de Seychellen zo

Door alle maritieme problemen is het niet verwonderlijk dat de Afrikanen zich afvragen of hun continent wordt aangevallen

Hoewel het onbekend is wat het economische potentieel van de Afrikaanse blauwe economie is, zijn de cijfers van het misbruik van het Afrikaanse maritieme domein schokkend. De schade als gevolg van milieumisdrijven (*oil spills*) in Afrikaanse wateren wordt geschat op ten minste een miljard dollar en vergt mogelijk meer dan dertig jaar inspanning voor de schade volledig is hersteld. De schade door illegale bevissing wordt geraamd op maar liefst honderd miljard dollar in de laatste tien jaar. De schade als gevolg van het illegaal bunkeren

\* Op deze plaats vindt u afwisselend een bijdrage van Frans Matser en luitenant-kolonel der Mariniers Marcus Houben.

<sup>1</sup> Op 31 januari 2014. Zie: [http://pages.au.int/sites/default/files/2050%20AIM%20Strategy%20%28Eng%29\\_0.pdf](http://pages.au.int/sites/default/files/2050%20AIM%20Strategy%20%28Eng%29_0.pdf).

ongeveer gehalveerd doordat de cruiseschepen wegbleven, de zeilcharters niet konden uitvaren en de tonijnvangst werd gedecimeerd. Momenteel is in de Indische Oceaan een strategische *shift* gaande, waarbij piraterij als *mainstream*-bedreiging plaatsmaakt voor de smokkel van heroïne over zee. Omdat de smokkelroutes over land naar Turkije en Europa door het conflict in Syrië en Irak zijn afgesneden, is de belangrijkste smokkelroute maritiem gegaan. Het trieste gevolg is dat de Seychellen in korte tijd een belangrijke doorvoerhaven zijn geworden en dat de eilanden met drugs worden overspoeld. Had piraterij een enorme financiële invloed op de nationale economie van de Seychellen, de smokkel van heroïne in de Indische Oceaan dreigt de gehele samenleving te ontwrichten, de jeugd haar toekomst te ontnemen en een nationale ramp te worden.

AIMS 2050 stelt zich tot doel eens 'African driven, inclusive, multidisciplinary and long-term vision' te zijn, 'to address Africa's multifaceted maritime challenges and opportunities.' Het is een continentale benadering en een aanpak waarin de blauwe economie centraal staat; de maritieme strategie spreekt dan ook van 'productive seas and oceans'. Dit resonanceert in Afrika en politici en experts van Algerije tot Angola en van Senegal tot Tanzania willen betrokken worden bij dit proces. Dat is goed nieuws, want Afrika is een werelddeel dat bekend staat om zijn sterke 'continentale reflex'. Voor veel Afrikaanse bewindspersonen eindigen maritieme vraagstukken op het strand. Het besef dat een goed beheer van de wateren rondom het Afrikaanse continent noodzakelijk is om de natuurlijke rijkdom en biodiversiteit te behouden en bij te dragen aan economische vooruitgang, is een belangrijke indicator dat Afrikaanse politici en ondernemers het economische en maatschappelijke potentieel van het maritieme domein beginnen te begrijpen. De ontwikkelingen in Somalië, de Seychellen, Nigeria en Ivoorkust tonen aan dat een bestuurs- en handhavingstekort in het maritieme domein direct negatieve gevolgen heeft voor de staat. Het laat ook zien dat maritieme veiligheid in de Afrikaanse wateren

voornamelijk in een context van ontwikkeling en governance te plaatsen is. Dit in tegenstelling tot bijvoorbeeld Zuidoost-Azië, waar maritieme veiligheid veelal rond territoriale claims en soevereiniteitsvraagstukken draait en eerder een veiligheids- of militaire lading krijgt.

In de Indische Oceaan is een strategische *shift* gaande, waarbij piraterij als *mainstream*-bedreiging plaatsmaakt voor de smokkel van heroïne over zee

Een innovatie van AIMS 2050 is het idee van een *Combined Economic Zone of Africa* (CEMZA). Dit is een Afrikaanse maritieme ruimte zonder grenzen, die de intra-Afrikaanse handel moet stimuleren en faciliteren. De CEMZA moet mogelijk worden gemaakt door een *common information sharing environment*, die tot de convergentie van bestaande en toekomstige *monitoring and tracking systems* kan leiden. Zulke systemen zijn in gebruik voor maritieme veiligheid, de bescherming van het milieu, visserij-inspecties, grenscontroles, handhavingsactiviteiten en defensie.

Dit klinkt nogal technisch en dat is het ook, maar het is verheugend te constateren dat deze aanpak geheel in lijn is met de Europese 'cross-sectoriële' benadering van maritieme veiligheid. Nu Afrika zijn maritieme domein (her)ontdekt, is de realiteit een onrustige Indische Oceaan, terwijl de Golf van Guinea inmiddels een *danger zone* is waar scheepsbemanningen serieus gevaar lopen gegijzeld te worden en een ineenstortend Libië tot een enorme schaalvergroting van de irreguliere migratiestromen richting Europa leidt. Hoewel het de vraag blijft of en hoe Europa Afrika het best hierbij kan ondersteunen, is het duidelijk dat de strategische belangen van Europa en Afrika samenvallen in de wateren rondom het Afrikaanse continent. ■