

Maritiem Informatiekruispunt

Vandeputte Brent

Scriptie voorgedragen tot het behalen
van de graad van
Master in de Nautische Wetenschappen
aan de Hogere Zeevaartschool

Promotor: Anne-Pascale Mornard

Academiejaar 2022-2023

Woord vooraf

Deze scriptie beschrijft, en gaat dieper in op het Maritiem Informatiekruispunt. Als student Nautische wetenschappen aan de Antwerp Maritime Academy en tevens als student van de Koninklijke Militaire School ging ik op zoek naar een onderzoeksonderwerp dat betrekking heeft op beide instanties. Aangezien het Maritiem Informatiekruispunt betrokken is bij zowel Defensie als de koopvaardij leek dit me een goed onderwerp, dat ook zeer actueel is en waarmee ik in mijn verdere carrière nog veel in contact zal komen. Daarnaast is deze samenwerking pas relatief recent tot stand gekomen, wat dit zeer interessante materie maakt aangezien er nog weinig over geschreven is.

Mijn promotor, Anne-Pascale Mornard wil ik graag bedanken voor haar ondersteuning, opvolging en advies. Ik zou ook graag de personen met wie ik een interview heb uitgevoerd, namelijk:

- Fregatkapitein K. De Winter (Commandant MOC)
- Commissaris O. Huygens (Diensthoofd SPN/MIK)
- 1^e Hoofdinspecteur T. Meyfrootd (Adjunct-diensthoofd SPN/MIK)
- Luitenant-ter-zee eerste klasse Y. Philips (Commandant Marine MIK)
- Korvetkapitein G. Scheerlinck (Commandant Coastal Security & Harbour Protection)
- Adjudant J. Van Maele (MIK-operator Marine)
- Korvetkapitein J. Van Overloop (DG Scheepvaart MIK, Reserveofficier bij de Marine)

van harte bedanken voor hun hulp bij mijn thesis. Zonder hun expertise was deze masterproef niet mogelijk geweest.

Tot slot wil ik alle lezers die een bijdrage aan dit werk hebben geleverd bedanken voor de hulp en opmerkingen.

Brent Vandeputte
31 mei 2023

Samenvatting

Jaarlijks neemt het aantal potentiële gevaren voor de Belgische kust toe. Binnen het Belgische deel van de Noordzee staat het Maritiem Informatiekruispunt (MIK) in voor de informatieverzameling en ordehandhaving. In deze masterproef wordt het MIK onder de loep genomen. Daarbij worden de volgende onderzoeksvragen behandeld: “Wat is het MIK? Wat is de organisatiestructuur en welke zijn de bevoegdheden? Over welke middelen beschikt het? Hoe wordt er in/met het buitenland gewerkt? En hoe ziet de toekomst er uit voor het MIK?”

Dit werk is opgebouwd uit schriftelijke bronnen, wetteksten en documenten ter beschikking gesteld door betrokken partijen inzake maritieme beveiliging. Diepere inzichten werden bijgebracht door verschillende bezoeken aan het MIK en de Kustwacht net als interviews met betrokken partijen.

Het MIK is een samenwerkingsverband tussen vier partners: de Belgische Defensie, de Federale Politie, Douane en Accijnzen en het Directoraat-Generaal Scheepvaart. Het speelt een prominente rol in de Belgische wateren en is in korte tijd een onmisbaar onderdeel van onze beveiliging op zee geworden. De actuele geopolitieke situatie toont aan dat het MIK ook in de toekomst cruciaal zal zijn en het belangrijk is om zijn organisatie verder te optimaliseren.

Abstract

Every year, the number of potential threats in the Belgian waters increase. Within the Belgian part of the North Sea, the *Maritiem Informatiekruispunt* (MIK) maintains peace and order while monitoring its territory. There will be taken a closer look at the MIK in this master thesis. To do so, the following questions will be discussed: “What is the MIK? How is it organized and what are its duties? With what means is it equipped? How do other countries work and are there any international collaborations? How does the future look?”

This thesis is made up of written sources, legal texts and documents that have been made available by the parties involved in maritime security. Deeper insights were obtained by visits to the MIK and the Belgian Coast Guard in addition to interviews with involved parties.

The MIK is a collaboration between four parties: the Belgian Navy, the Federal Police, the Customs and Excise and the Directorate-General Navigation. It plays a prominent role in the Belgian waters and has in a short amount of time become a vital part in the security aspect at sea. The current geopolitical situation shows that also in the future, the MIK will be crucial and that it is important to further optimize its organisation.

Inhoudstafel

1.	Inleiding	1
2.	Timeline	2
	2.1 Sleuteljaar 1999	3
	2.2 Samenwerkingsakkoord	3
	2.3 Oprichting MIK	4
	2.4 Oprichting Cel Maritieme Beveiliging	5
	2.5 Hedendaagse problemen	5
3	Kritieke infrastructuur op zee	7
4	Kustwacht en Kustwachtcentrale	9
	4.1 Administratieve structuur Kustwacht	12
	4.2 Operationele structuur Kustwachtcentrale	13
	4.3 Het Rampenplan Noordzee	14
	4.4 Operationele permanentie	15
	4.5 Elektronische uitwisseling van informatie	15
5	Organisatiestructuur MIK	17
	5.1 Algemene organisatie	17
	5.2 Bevoegdheden	18
	5.3 Actoren	20
	5.3.1 Defensie - Marine	21
	5.3.2 Federale Politie - Scheepvaartpolitie	24
	5.3.3 Douane en Accijnzen	27
	5.3.4 DG Scheepvaart en de Cel Maritieme Beveiliging	29
	5.3.5 Offshore industrie	31
	5.3.6 Internationale samenwerking	31
6	Infrastructuur	32
7	Territorium	34
8	Wetgeving	38
	8.1 UNCLOS	38
	8.2 ISPS-Code	41

9	Belangrijke wijzigingen wetgeving met invloed op het MIK	42
	9.1 Belgisch Scheepvaartwetboek	42
	9.2 Protocol tussen het BIPT en de Scheepvaartpolitie inzake het uitwisselen van bepaalde persoonsgegevens	45
	9.3 Wijziging wetgeving gebruik camerabeelden op zee	45
	9.4 <i>European Maritime Single Window environment</i>	46
10	<i>Maritime Operations Centre (MOC)</i>	47
11	<i>Maritime Situational Awareness en Maritime Domain Awareness</i>	50
12	Internationaal	51
	12.1 Nederland	52
	12.2 Frankrijk	54
	12.3 Verenigd Koninkrijk	55
	12.4 Duitsland	56
	12.5 Noorwegen	58
	12.6 Internationale netwerken	59
	12.6.1 MCCIS	59
	12.6.2 CISE	59
	12.6.3 SafeSeaNet	60
	12.7 Partnerlanden	61
	12.7.1 Admiraal Benelux	61
	12.7.2 Andere internationale samenwerking	61
13	Hedendaagse problematiek: Spionage van Rusland in de Noordzee	64
14	Informatie-uitwisseling en MAiDEN	68
15	Toekomst	71
	15.1 Technologisch	71
	15.2 Infrastructuur	71
	15.3 Nieuwe partners	72
	15.4 Werkingsbudget MIK	72
	15.5 MIK 2.0	73
	15.6 Maritiem 5G-netwerk	73
	15.7 Samenwerking Noordzeelanden	74
	15.8 Eengemaakt MIK	74

15.9	Tussentijdsrapport FOD BOSA	75
16	Conclusie	77
17	Bibliografie	79

Lijst van figuren

Figuur 1: Herald of Free Enterprise voor de kust van Zeebrugge	2
Figuur 2: Logo van het MIK (Afdeling SPN).....	4
Figuur 3: Energievoorzieningen op zee	7
Figuur 4: Toezichtsvliegtuig van de BMM	11
Figuur 5: Administratieve Structuur Kustwacht	12
Figuur 6: Structuur Kustwachtcentrale	14
Figuur 7: Structuur operaties Marinecomponent	22
Figuur 8: Patrouillevaartuigen en RHIB's van de SPN.....	25
Figuur 9: regio's van de Administratie der Douane en Accijnzen	27
Figuur 10: Het MIK te Zeebrugge	32
Figuur 11: Belgische wateren met de 12 nautische mijl lijn.....	34
Figuur 12: Werkingsgebied Kustwacht.....	34
Figuur 13: Overzichtskaart Marien Ruimtelijk Plan 2020-2026	35
Figuur 14: Structuur Belgische Marine	47
Figuur 15: Patrouillevaartuig P901 Castor.....	49
Figuur 16: Types kustwacht in verhouding tot de marine	52
Figuur 17: EEZ Nederlands Caribisch Gebied	53
Figuur 18: Franse EEZ	54
Figuur 19: JERACS partnerfaciliteiten	57
Figuur 20: Screenshot SafeSeaNet	60
Figuur 21: Route Admiral Vladimirsky	65
Figuur 22: Verdachte beweging Russisch schip boven een internetkabel	66

Lijst van tabellen

Tabel 1: Bevoegdheden van elk beleidsniveau 21

Tabel 2: Coördinaten van het Belgische deel van de Noordzee..... 36

Lijst van afkortingen

ABNL	=	Samenwerking Belgische en Nederlandse marines
AEM	=	<i>l'Action de l'Etat en mer</i>
ADIV	=	Algemene Dienst Inlichting en Veiligheid
AIS	=	<i>Automatic Identification System</i>
ASRR	=	<i>Aeronautical Search and Rescue Region</i>
BA	=	Bonn Akoord
BIPT	=	Belgisch Instituut voor Postdiensten en Telecommunicatie
BMM	=	Beheerseenheid Mathematisch Model van de Noordzee
BOSA	=	Beleid en Ondersteuning
BSA	=	<i>Business Situational Awareness</i>
CISE	=	<i>Common Information Sharing Environment</i>
CMB	=	Cel Maritieme Beveiliging
CSI	=	<i>Critical Seabed Infrastructure</i>
DAB	=	Dienst met Afzonderlijk Beheer
DG	=	Directoraat-Generaal
EEZ	=	Exclusieve Economische Zone
EMSA	=	<i>European Maritime Safety Agency</i>
EMSWe	=	<i>European Maritime Single Window environment</i>
EU	=	Europese Unie
FIR	=	<i>Flight Intervention Region</i>
FOD	=	Federale Overheidsdienst
HM	=	<i>His Majesty</i>

IMO	=	<i>International Maritime Organization</i>
ISPS	=	<i>International Ship and Port Facility Code</i>
JERACS	=	<i>Joint Emergency Reporting and Assessment Centre Sea</i>
JRC	=	<i>European Commission's Joint Research Centre</i>
JSMC	=	<i>Joint Maritime Security Centre</i>
KB	=	Koninklijk Besluit
LCMB	=	Lokale Comité van de Maritieme Beveiliging
NAMB	=	Nationale Autoriteit voor Maritieme Beveiliging
NCCN	=	Nationaal Crisiscentrum (<i>Centre de crise National</i>)
NMIC	=	<i>National Maritime Information Centre</i>
M2TIC	=	<i>Military and Maritime Trade Interaction Co-operation</i>
MAiDEN	=	<i>Maritime Information Data Exchange Network</i>
MAOC N	=	<i>Maritime Analysis and Operations Centre Narcotics</i>
MARSUR	=	<i>Maritime Surveillance</i>
MCCIS	=	<i>Maritime Command and Control Information System</i>
MCM	=	<i>Mine Counter Measures</i>
MIC	=	<i>Maritime Information Centre</i>
MIK	=	Maritiem Informatiekruispunt
MIK-NL	=	Maritiem Informatie Knooppunt
MDA	=	<i>Maritime Domain Awareness</i>
MOC	=	<i>Maritime Operations Centre</i>
MRCC	=	Maritiem Reddings- en Coördinatie Centrum
MSA	=	<i>Maritime Situational Awareness</i>

MSRR	=	<i>Maritime Search and Rescue Region</i>
MSSC	=	<i>Maritime Safety and Security Centre</i>
NAMB	=	Nationale Autoriteit voor Maritieme Beveiliging
NATO	=	<i>North Atlantic Treaty Organization</i>
NAVO	=	Noord Atlantische Verdragsorganisatie
NCCN	=	Nationaal Crisiscentrum (<i>Centre de Crise National</i>)
NMIC	=	<i>National Maritime Information Centre</i>
OCAD	=	Coördinatieorgaan voor de dreigingsanalyse
PFSO	=	<i>Port Facility Security Officer</i>
POD	=	Programmatorische Overheidsdienst
RHIB	=	<i>Rigid Hull Inflatable Boats</i>
ROV	=	<i>Remote Operated Vehicle</i>
SAR	=	<i>Search and Rescue</i>
SC	=	<i>Surface Combatants</i>
SPN	=	Scheepvaartpolitie (<i>Police de la navigation</i>)
UNCLOS	=	<i>United Nations Convention on the Law of the Sea</i>
VSSE	=	Veiligheid van de Staat (<i>Sûreté de l'État</i>)

Verklarende woordenlijst

Interministeriële Conferentie	Gespecialiseerde conferentie die instaat voor het overleg en de samenwerking tussen het federale, de Gemeenschappen en de Gewesten.
Maritieme Brigade	Onderdeel van de douane
<i>Silent alarm</i>	Een alarmsysteem aan boord, die een noodsignaal zal uitsturen naar een walstation. Wanneer het alarm geactiveerd wordt, zal er dit niet zichtbaar zijn op hetschip zelf.
<i>Rummage team</i>	Een team van de Belgische douane, dat zich specialiseert in het doorzoeken van zeeschepen. Dit kan gebeuren wanneer er mogelijk drugs, ander smokkelwaar of zelfs verstekelingen aan boord zijn.
Basislijn:	De lijn die de zee scheidt van het land en de binnenwateren.
Continentaal plateau	Het gedeelte van een continent dat onder water staat, gaande van de kustlijn, tot het punt een helling naar grotere diepte begint.
<i>Notice to mariners</i>	Een bericht aan zeevarenden, die zeevarenden advies geeft en informeert in verband met veiligheid, wijzigingen op kaarten, regelgeving en andere zaken.
<i>Shadowen</i>	Een contact observeren en monitoren met een schip of andere apparatuur om duidelijk te maken dat het schip gezien wordt.
<i>Intel</i>	Militaire inlichtingen
<i>Opsroom</i>	Ruimte in het MIK waar de operators actief zijn.

1 Inleiding

Sinds de uitbraak van de oorlog in Oekraïne in 2022 is het thema rond beveiliging van de Noordzee terug zeer actueel. Jaar na jaar nemen het aantal potentiële gevaren voor de Belgische kust toe. Naast de problemen die van alle tijden zijn zoals de illegale visvangst, scheepsrampen, aanwezigheid van zeemijnen en bommen en de vernietiging van het mariene milieu door pollutie op zee, zijn vandaag de dag ook drugsmokkel, mensenhandel, illegaal transport van wapens, maritiem terrorisme, hybride activiteiten in het cyberdomein en een toename van de militaire aanwezigheid van niet-NAVO schepen in onze wateren aan deze lijst bedreigingen toegevoegd. België telt in totaal 67 km aan kustlijn, gelegen aan de drukst bevaren zeevaartroutes ter wereld (Ministerie van Defensie, 2021).

Er wordt vaak gezegd dat onze territoriale wateren en onze exclusieve economische zone beschouwd kunnen worden als de elfde Belgische provincie (Ministerie van Defensie, 2021). Binnen het Belgische deel van de Noordzee staat het Maritiem Informatiekruispunt (MIK) in voor de ordehandhaving. In deze masterthesis wordt het MIK en bij uitbreiding de *coastal security* van België onder de loep genomen.

Dit werk streeft er naar een antwoord te vinden op volgende onderzoeksvragen: “Wat is het MIK? Wat is de organisatiestructuur en welke zijn de bevoegdheden? Over welke middelen beschikt het? Hoe wordt er in/met het buitenland gewerkt? En hoe ziet de toekomst er uit voor het MIK?”

Aanvankelijk wordt dieper in de totstandkoming van het MIK gedoken waarna de structuur van de Kustwacht en het MIK worden behandeld. De verschillende partners en hun bevoegdheden komen uitgebreid aan bod. De werking van soortgelijke instanties in het buitenland worden bekeken, alsook internationale samenwerkingen. Tot slot worden de toekomstperspectieven van het MIK besproken.

2 Timeline

Op 6 maart 1987 maakte de ramp met de *Herald of Free Enterprise* pijnlijk duidelijk dat de manier van werken op de Noordzee dringend verbeterd moest worden, zowel op gebied het van veiligheid als van beveiliging, om in noodsituaties sneller te kunnen ingrijpen. Bij het kapseizen van dit schip voor de kust van Zeebrugge verloren 193 mensen het leven (Figuur 1). Door een gebrek aan communicatie tussen de betrokken diensten tijdens de scheepsramp nam de reddingsoperatie te veel tijd in beslag en mogelijk hadden meer mensen gered kunnen worden. (Paelinck, 2017)



Figuur 1: Herald of Free Enterprise voor de kust van Zeebrugge

Bron: De Morgen, 2017

Het probleem van slechte beveiliging deed zich echter niet voor op open zee, waar de verschillende internationale marines meestal in internationaal verband reeds controlerende taken uitvoeren. Een probleem deed zich wel voor binnen de territoriale wateren en Exclusief Economische Zone (EEZ), die verder worden besproken in hoofdstuk 7. Als oplossing werd de Kustwachtcentrale opgericht waartoe het MIK behoort, waarbij de personeelsleden van de Scheepvaartpolitie, Douane en Accijnzen, de Cel Maritieme Beveiliging van DG Scheepvaart en de Belgische Marine samenwerken vanuit Zeebrugge. (Joosen, 2015)

2.1 Sleuteljaar 1999

Een betere organisatie en samenwerking was nodig gezien bovengenoemde redenen. De *International Maritime Organization (IMO)* vaardigde in de jaren na de ramp heel wat nieuwe regelgevingen uit. België beseftte een hele tijd later nog dat ook zij de organisatie moest verbeteren. Hieruit volgde in 1999 de goedkeuring van twee nieuwe wetten: de wet op de bescherming van het mariene milieu en de wet van de exclusieve economische zone. Die laatste zorgde ervoor dat ons land er een nieuw verantwoordelijkheidsgebied (hoofdstuk 7) bij kreeg. Later dat jaar werd ook nog de Subcommissie Noordzee opgericht met daarbij de werkgroep Kustwacht dewelke later in hoofdstuk 4 beschreven zal worden. Dit leidt ertoe dat op 13 mei 2003 de oprichtingsstructuur van het MIK wordt vastgesteld.

2.2 Samenwerkingsakkoord

Het zou echter nog even duren tot het MIK formeel wordt opgericht. In het Belgisch Staatsblad van 23 oktober 2006 wordt het Samenwerkingsakkoord van 8 juli 2005 tussen de Federale Staat en het Vlaamse Gewest de oprichting van de Structuur Kustwacht beschreven. Dit akkoord is bedoeld om de bevoegdheden van de Federale Staat en het Vlaamse Gewest met betrekking tot zee te regelen. ('Samenwerkingsakkoord tussen de Federale Staat en het Vlaamse Gewest betreffende de oprichting van en de samenwerking in een structuur kustwacht', 2006)

De partijen betrokken bij dit samenwerkingsverband zijn het Maritiem Reddings- en Coördinatiecentrum (MRCC), de Federale Overheidsdienst (FOD) Scheepvaartpolitie en de Programmatorische Overheidsdienst (POD). Het verband vermeldt ook de voorziening om later een MIK op te richten en hierbij te laten aansluiten.

In het Samenwerkingsakkoord staat ook de structuur van de Kustwacht, de operationele permanentie, het Rampenplan Noordzee en de elektronische uitwisseling van informatie beschreven.

2.3 Oprichting MIK

De verschillende bevoegdheden op zee van de verschillende overheidsdiensten zijn zowel federaal als gewestelijk verspreid. Om gaten binnen de communicatie tussen de diensten te voorkomen was het noodzakelijk om de samenwerking te optimaliseren. De oplossing daartoe was de oprichting van het MIK, die zowel binnen de Federale Staat, als tussen de Federale Staat en het Vlaamse Gewest een goede communicatie tussen alle kustwachtpartners organiseert. Figuur 2 toont het logo van het MIK, dat wordt gedragen op de uniformen van zijn medewerkers.



Figuur 2: Logo van het MIK (Afdeling SPN)

Bron: Defensie, 2016

Het koninklijk besluit (KB) van 6 februari 2009 beschrijft de oprichting van het Maritiem Informatiekruispunt. Daarin staat dat het MIK deel uitmaakt van de Kustwachtcentrale en complementair is aan het MRCC. Bij de oprichting wordt het MIK beschreven als een Belgische samenwerking van drie entiteiten, namelijk de Scheepvaartpolitie, de Douane en de Marine. Deze overheidsinstellingen hebben hierover een akkoord dat ook staat beschreven in dat KB. Het betreft dus een relatief nieuwe samenwerking die tot stand is gekomen na internationale ongerustheid over de beveiliging op zee (*Maritime Security*) en terrorisme.

2.4 Oprichting Cel Maritieme Beveiliging

De eerste jaren bestond het MIK uit drie partners. DG Scheepvaart was toen nog niet zo nauw betrokken bij het *security* gedeelte van de kustwacht. Dit is pas tot stand gekomen in 2016 als gevolg van de terroristische aanslagen in België. De ministerraad is zich toen onder andere ook meer gaan focussen op het aspect van de scheepvaart voor de beveiliging van het land. De meeste dreigementen van op zee kwamen van koopvaardij schepen (*foreign fighters, sabotage, vervuiling, etc.*). DG Scheepvaart had hier de grootste kennis ter zake en werd belast met de oprichting van de Cel Maritieme Beveiliging. Hiervoor moest Defensie DG Scheepvaart bijstaan met de informatie die reeds beschikbaar was op het MIK. Het probleem hierbij was echter dat veel van deze informatie niet publiek was en dus ook niet beschikbaar gesteld mocht worden voor DG Scheepvaart. De voorlopige oplossing hiervoor was om de medewerkers van DG Scheepvaart op het MIK ook reservist te maken bij Defensie. DG Scheepvaart heeft tegenwoordig wel de macht om veel van de info te demilitariseren en is nu een vaste partner van het MIK. (Van Overloop, 2023)

Het duurde vervolgens nog tot 2018 om tot een overeenkomst te komen tussen de partners voor de informatieoverdracht van gevoelige informatie. In 2018 voegde de Cel Maritieme Beveiliging zich dan ook officieel bij het Maritiem Informatiekruispunt. (Huygens, 2023)

2.5 Hedendaagse problemen

Tegenwoordig is de rol van *coastal security* en specifiek het MIK nog belangrijker geworden. *The Port of Antwerp-Bruges* is de tweede grootste haven van Europa en 14^e in de wereld. Dagelijks passeren 400 schepen door onze wateren. Nieuwe technologieën, ontwikkelingen, politieke wijzigingen etc. zorgen voor een breed spectrum aan uitdagingen. (Van Maele, 2023)

Door het Belgische deel van de Noordzee passeert een van de drukst bevaren routes ter wereld. Vanzelfsprekend is de bescherming hiervan van uiterst belang voor de economische activiteiten voor ons land. Daarnaast heeft onze kleine zee-oppervlakte (3454km²) nog heel wat kritieke infrastructuur die we moeten beschermen.

Voorbeelden van bedreigingen die tegenwoordig voor problemen zorgen: cyberaanvallen, sabotage, *unexploded ordnances*, terrorisme, illegale migratie, illegale visserij, vervuiling, spionage, het nakomen van economische sancties etc. (Scheerlinck, 2023)

3 Kritieke infrastructuur op zee

We onderscheiden kritieke- van vitale infrastructuur, daar de impact van eventuele schade aan kritieke infrastructuur significanter zal zijn dan aan vitale infrastructuur. Onder kritieke infrastructuur verstaan we infrastructuur die van essentieel belang is voor de werking van onze samenleving en waarvan beschadiging kan leiden tot een aanzienlijke negatieve impact op de veiligheid en welzijn van burgers (gezondheidszorg, financiële sector, communicatie, etc.). Hieronder worden bijvoorbeeld de pijpleidingen, data kabels, windmolenparken, natuurlijke voorzieningen zoals de visserij, scheepvaartroutes etc. voor onze kust verstaan. (Scheerlinck, 2023) Indien grote delen van de energie- of communicatiesystemen op de zeebodem vernietigd worden kunnen hele regio's en sectoren van onze samenleving plat komen te liggen. Ook het saboteren van olie- en gasleidingen kan grote gevolgen hebben voor transport en productie. (Fastrup, Quass, & Ledegaard, 2023)



Figuur 3: Energievoorzieningen op zee

Bron: FOD Volksgezondheid, Veiligheid van de Voedselketen en Leefmilieu

Er bestaat een lijst waarin alle kritieke infrastructuur van België wordt opgelijst, maar deze is niet publiek. (De Winter, 2023) Zoals te zien op Figuur 3 komen er, naast de reeds bestaande Oostelijke Zone voor hernieuwbare energie, nog drie nieuwe zones: Noordhinder Noord, Noordhinder Zuid en de Fairybank. Samen zijn deze drie nieuwe zones 285 km² groot en vormen ze de Prinses Elisabeth windmolenzone. Tien procent van de energiebehoefte van België wordt geproduceerd in de windmolenparken. In de toekomst zal dit verder stijgen wanneer de Prinses Elisabeth-zone voor de Belgische kust wordt gebouwd. Men schat dat men dan op zo'n 30 procent zal uitkomen wat goed is voor maar liefst vier gigawatt. (FOD Volksgezondheid, Veiligheid van de Voedselketen en Leefmilieu, 2020) Het *Modular Offshore Grid* (op Figuur 3 aangeduid als zone installatie transmissie elektriciteit) is een tussenpunt tussen de Oostelijke Zone voor hernieuwbare energie en het vasteland. Drie windmolenparken zijn hierop aangesloten om zo het aantal onderwaterkabels richting de kust te verminderen. Leidingen voor gas, elektriciteit en telecommunicatie zijn gebundeld in vastgelegde corridors. (FOD Volksgezondheid, Veiligheid van de Voedselketen en Leefmilieu, 2020) Deze corridors hebben een betere invloed op het mariene milieu maar deze manier van werken zorgt bijgevolg wel voor een grotere kwetsbaarheid voor sabotage.

In samenwerking met het Nationaal Crisiscentrum (NCCN) monitoren alle stakeholders de Belgische territoriale wateren en de EEZ met de bedoeling om bedreigingen voor kritieke infrastructuur op zee te detecteren, identificeren en neutraliseren. (Scheerlinck, 2022)

Het takenpakket van Defensie hierbij is vrij uitgebreid, hieronder de onderdelen:

- samenwerking organiseren tussen Defensie, NCCN, SPN, Belgische offshore industrie en buitenlandse partners;
- kwetsbaarheden opsporen op basis van kritieke en vitale infrastructuur. Op basis hiervan kan een MDA worden opgemaakt en uitgevoerd;
- onwettige betreding van de Belgische wateren van niet-NATO schepen ontmoedigen door fysiek schepen te *shadowen*;
- onderzoek uitvoeren en database bijhouden voor *coastal security*;
- wanneer verdacht gedrag is vastgesteld, verificatie uitvoeren en gevaren voor de *coastal security* neutraliseren. (Scheerlinck, 2022)

4 Kustwacht en Kustwachtcentrale

Op zee zijn de bevoegdheden verspreid over zowel federale als gewestelijke overheidsdiensten. Het is daarom noodzakelijk om de samenwerking tussen deze diensten te optimaliseren en hiervoor de nodige instrumenten te voorzien om zowel binnen de Federale Staat, als tussen de Federale Staat en het Vlaams Gewest een goede communicatie tussen alle kustwachtpartners te kunnen organiseren. (Libois, Colpin, & Hofman, 2013) De Kustwacht bestaat uit 17 overheidsinstanties, zowel op Vlaams als op federaal niveau, en de gouverneur van West-Vlaanderen. ('Samenwerkingsakkoord tussen de Federale Staat en het Vlaamse Gewest betreffende de oprichting van en de samenwerking in een structuur kustwacht', 2006)

Op federaal niveau:

- FOD Buitenlandse Zaken
- FOD Volksgezondheid
- FOD Mobiliteit en Transport
- FOD Financiën
- FOD Economie
- Ministerie van Defensie
- POD Wetenschapsbeleid
- POD Duurzame Ontwikkeling
- FOD Binnenlandse Zaken

Op Vlaams niveau:

- Dienst Zeevisserij
- Afdeling Water- en Havenbeleid
- DAB Vloot
- DAB Loodswezen
- Afdeling Kust
- Afdeling Scheepvaart-begeleiding
- Afdeling Internationaal Milieubeleid
- Afdeling Maritieme Toegang (Scheerlinck, 2022)

De belangrijkste verantwoordelijkheid van de Kustwacht is om ervoor te zorgen dat er een goede coördinatie en samenwerking bestaat tussen de bevoegde administraties op het Belgische deel van de Noordzee. Vanwege de vele betrokken partijen, die dan nog eens onder een verschillende overheidsniveau vallen, is samenwerking vaak niet evident. (De Winter, 2023) De Kustwacht organiseert zich daarom voornamelijk rond drie principes:

- zorgen voor gelijkwaardigheid tussen de verschillende partners;
- respect voor elkaars bevoegdheden;
- optimaal gebruik maken van de middelen om extra kosten te vermijden.

Deze principes moeten ervoor zorgen dat er meer samenhang is tussen de partners en de werking van de Kustwacht op een efficiëntere en meer doelgerichte manier gebeurt.

Het grote aantal partners is te verklaren door de hoeveelheid kustwachtfuncties er zijn. Deze zijn heel uiteenlopend en dus zijn er experts vanuit alle strekkingen nodig. De volgende functies zijn de voornaamste die de Kustwacht uitvoert:

- Maritieme beveiliging
- Maritieme douanepraktijken
- Preventie en tegengaan van smokkelen en illegale handel
- Wetshandhaving
- Maritieme grenscontrole
- Maritieme bewaking
- Bescherming van het mariene milieu
- *Search and Rescue (SAR)*
- *Accident and Disaster response*
- Visserijcontrole

(Scheerlinck, 2022)

De werking op drie verschillende niveaus, tussen 17 verschillende instanties is logischerwijs niet altijd even efficiënt. Bijgevolg werd de Kustwachtcentrale opgericht. De Kustwachtcentrale vormt het operationele onderdeel van de Kustwacht. De Kustwachtcentrale bestaat uit de twee onderdelen die complementair zijn aan elkaar: het MRCC in Oostende en het MIK in Zeebrugge. Door middel van deze Kustwachtcentrale wordt ervoor gezorgd dat de opdrachten van het MIK en het MRCC gecoördineerd worden,

zodat deze diensten met het personeel en de middelen die hen ter beschikking staan, permanent in staat van paraatheid zijn en, indien nodig, gezamenlijk kunnen optreden.

De Kustwacht en de Kustwachtcentrale beschikken niet over eigen middelen, maar kunnen wel een beroep doen op de middelen van verschillende partners. Hieronder verstaan we de vaartuigen, helikopters, personeel, camera's, drones en het toezichtsvliegtuig (Figuur 4) van de Beheerseenheid Mathematisch Model van de Noordzee (BMM). Het enige bezit van de Kustwacht is het BMM vliegtuig, dat bijgevolg ook in de typische kustwachtkleuren is geschilderd en met het logo van de kustwacht vliegt. ('Vernieuwing toezichtsvliegtuig BMM', 2013)



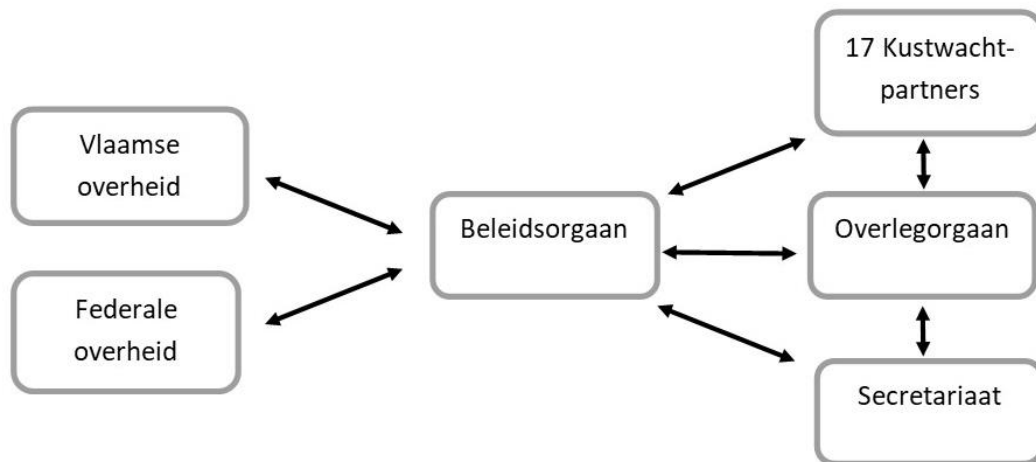
Figuur 4: Toezichtsvliegtuig van de BMM

Bron: gardecotiere.be

Als gevolg van het probleem met de *Maersk Nimbus* die in 2022 tijdens slecht weer tussen de windmolenparken was terechtgekomen, is het mogelijk dat er wel nog middelen bijkomen die bij de kustwacht zouden horen. Eén van de mogelijkheden is om een sleepboot te stationeren in Zeebrugge om bij slecht weer uit te varen en zo schepen te assisteren. Het zou dan ook de bedoeling zijn dat de sleper ook andere kustwachttaken zoals patrouilles, bij verontreiniging, transmigratie etc. zal moeten uitvoeren. Dit schip zou bijgevolg ook de kustwachtkleuren krijgen. (Van Overloop, 2023)

4.1 Administratieve structuur Kustwacht

Het Belgisch Staatsblad van 8 juli 2005 beschrijft nauwkeurig de administratieve structuur van de Kustwacht. De organisatie bestaat uit drie afdelingen: een beleidsorgaan, een overlegorgaan en een secretariaat ('Kustwachtcentrale', z.d.).



Figuur 5: Administratieve Structuur Kustwacht

Bron: Eigen werk

Het beleidsorgaan is samengesteld uit tien vertegenwoordigers van de Federale Staat, tien vertegenwoordigers van het Vlaamse Gewest en de Voorzitter van het overlegorgaan. Zij vergaderen minstens vier keer per jaar. Dit doen ze afwisselend in het Graaf de Ferrarisgebouw (Vlaamse overheid) en het Crisiscentrum (Federale overheid), beiden te Brussel. De beslissingen die daar worden genomen gaan enkel door bij consensus. Indien er onenigheid is, wordt het onderwerp aangekaart bij de bevoegde Interministeriële Conferentie. Daarnaast worden beslissingen die enkel invloed hebben op één van de partijen alleen genomen door de betrokken diensten. Deze beslissingen mogen de belangen van de andere partijen echter niet schaden.

Het overlegorgaan geeft voorstellen en adviezen aan het beleidsorgaan indien zij dit verzoeken, maar dit kan ook op eigen initiatief. Verder stelt het overlegorgaan werkprocedures op en rapporteert het aan het beleidsorgaan. Het heeft ook de macht om werkgroepen op te richten om specifieke dossiers te onderzoeken en om voorstellen en

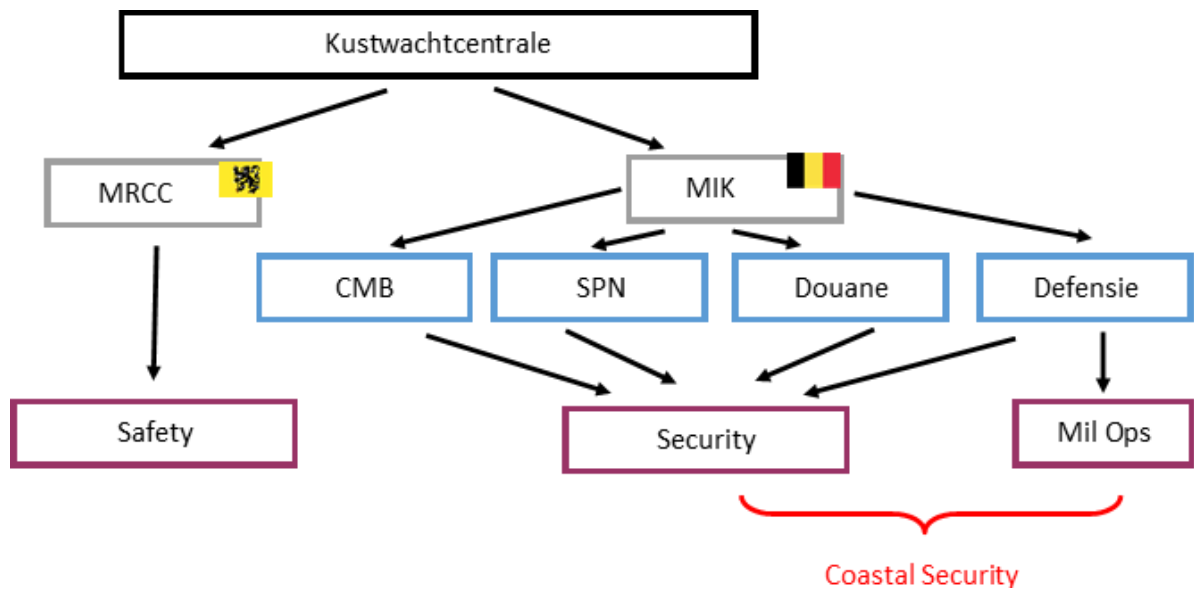
adviezen voor het beleidsorgaan voor te bereiden. Het overlegorgaan is samengesteld uit één vertegenwoordiger van elk van de betrokken directoratengeneraal van de FOD's, van de POD's en van het Ministerie van Landsverdediging, één vertegenwoordiger van elk van de betrokken diensten van het Vlaamse Gewest. Het wordt voorgezeten door de gouverneur van de provincie West-Vlaanderen of een door hem aangestelde vertegenwoordiger. Hij is verantwoordelijk voor het opstellen van de provinciale nood- en interventieplannen en de organisatie van de rampoefeningen. Net zoals het beleidsorgaan, beslist het overlegorgaan enkel bij consensus. Het vergadert minimaal vier maal per jaar in Brugge.

Tot slot moet het secretariaat ondersteuning bieden aan het beleidsorgaan, het overlegorgaan en de werkgroepen die door het overlegorgaan werden opgericht. Verder staat het secretariaat in als een loket en is het hun taak om te rapporteren aan de voorzitters van het beleidsorgaan over de uitvoering van een werkplan. Het secretariaat bestaat uit twee secretarissen. Eén is aangewezen door de Federale Staat en één door het Vlaamse Gewest. Het secretariaat is gelegen in de gebouwen van het MRCC te Oostende.

4.2 Operationele structuur Kustwachtcentrale

Ook de structuur van de Kustwachtcentrale is vrij complex. Dit komt voornamelijk door het feit dat het MRCC onder de Vlaamse bevoegdheid valt, terwijl het MIK onder de federale bevoegdheid valt.

Het MRCC staat voornamelijk in voor de veiligheid op zee (*safety*), terwijl het MIK zich dan weer focust op de beveiliging (*security*) van de Noordzee. Het MRCC staat in voor de veiligheid op zee en coördineert reddingsoperaties. Elke tak van het MIK heeft uiteraard nog zijn afzonderlijke verantwoordelijkheden, maar hoofdzakelijk zorgt het MIK voor de beveiliging en controleert het of de wetgeving op zee wordt nageleefd. Onder de opdrachten van Defensie voor het MIK en de militaire operaties verstaan we de Belgische *Coastal Security Capacity*. (Van Maele, 2023)



Figuur 6: Structuur Kustwachtcentrale

Bron: Eigen werk

4.3 Het Rampenplan Noordzee

Het Rampenplan Noordzee beschrijft de organisatie van de hulpverlening en de coördinatie van de mogelijke operaties bij rampsituaties of ernstige ongevallen in de Belgische wateren. Het watergebied omvat de territoriale zee, de EEZ, de verantwoordelijkheidszone bij het bestrijden van verontreiniging op de Noordzee en de reddingszone in het kader van de *Flight Information Region* (FIR) dewelke in hoofdstuk 7 verder besproken wordt. ('Ministerieel besluit tot vaststelling van het Rampenplan Noordzee', 2005). Het Rampenplan Noordzee is opgesteld om zo snel mogelijk de beschikbare hulpmiddelen ter plaatse te brengen en om een vlotte samenwerking tot stand te brengen tussen de instanties die aan de hulpverlening deelnemen. ('Rampenplan Noordzee', 2005)

De gouverneur van de provincie West-Vlaanderen is de coördinator van het Rampenplan Noordzee. Dit betekent dat de gouverneur het plan moet opstellen, realiseren en uiteindelijk ook coördineren. Om dit te doen regelt hij alle aspecten die verbonden zijn aan rampen op zee met respect voor de respectievelijke bevoegdheden van de partijen in het kader van het Samenwerkingsakkoord. Als algemeen coördinator van het Rampenplan Noordzee zal de gouverneur tijdens een noodsituatie op de Noordzee instaan voor het beleid inzake hulpverlening, communicatie en nazorg.

Er zijn verschillende scenario's waarbij het Rampenplan Noordzee van kracht kan worden gesteld, namelijk wanneer:

- a) vaartuigen met hun lading dreigen verloren te gaan en waarbij passagiers en bemanning het slachtoffer kunnen zijn;
- b) het scheepvaartverkeer en de maritieme toegang tot de haven ernstig kan worden gehinderd;
- c) milieuproblemen kunnen ontstaan. ('Rampenplan Noordzee', 2005)

Tijdens crisismomenten is het MRCC verantwoordelijk voor het organiseren van hulpverlening. De gouverneur coördineert dan samen met zijn crisiscomité de hulp vanuit de crisisruimte van het MRCC. Tijdens een ramp staan zowel het MRCC als het MIK rechtstreeks in verbinding met het crisiscentrum van de federale regering en met alle vliegende en varende eenheden die eventueel kunnen worden betrokken bij een reddingsoperatie en de hulpverlening. ('Kustwachtcentrale', z.d.)

4.4 Operationele permanentie

Het Samenwerkingsakkoord van 8 juli 2005 stelt in Artikel 27 en 28 dat de Kustwacht een operationele permanentie moet worden voorzien. Deze operationele permanentie houdt in dat 24 uur per dag, zeven dagen op zeven, de nodige vertegenwoordigers met kennis van zaken van de operationele federale en Vlaams gewestelijke diensten bereikbaar moeten zijn. De permanentie is bedoeld om advies te verlenen in situaties die een dringend optreden vereisen, maar die niet specifiek geklasseerd worden als 'ramp'. ('Samenwerkingsakkoord tussen de Federale Staat en het Vlaamse Gewest betreffende de oprichting van en de samenwerking in een structuur kustwacht', 2006)

4.5 Elektronische uitwisseling van informatie

Conform met artikel 29 en 30 van het Samenwerkingsakkoord moet relevante informatie worden uitgewisseld via een koppeling tussen de informatiesystemen van de verschillende diensten en partijen. De toegang tot de informatiesystemen, de uitwisseling en het gebruik

van de gegevens eruit, worden geregeld in afzonderlijke overeenkomsten. Indien nodig kunnen de betrokken diensten het overlegorgaan verzoeken om hun overeenkomst te laten voorbereiden in een werkgroep.

5 Organisatiestructuur MIK

5.1 Algemene organisatie

Algemeen zegt het koninklijk besluit van 6 februari 2009 het volgende: “Het MIK dient het globale inzicht te vergroten over wat er werkelijk plaatsvindt binnen de zeegebieden onder de Belgische rechtsbevoegdheid.” (Koninklijk besluit tot oprichting en organisatie van het maritiem informatiekruispunt’, 2009) Deze vaag geformuleerde opdracht is er gekomen in de geest van de interdepartementale samenwerking met het toen al reeds bestaande Maritiem Reddings- en Coördinatiecentrum (MRCC), ook bekend als de Kustwachtcentrale. Door deze werkwijze kunnen deze kustwachtpartners hun bevoegdheden beter uitoefenen en de rechtshandhaving optimaliseren.

De taak van het MIK bestaat eruit het globale inzicht te vergroten over wat er werkelijk plaatsvindt binnen de zeegebieden onder de Belgische rechtsbevoegdheid zodat de kustwachtpartners beter in staat zullen zijn hun bevoegdheden uit te oefenen. Wanneer een kustwachtpartner een misdrijf of een incident vaststelt dat valt onder de bevoegdheid van een andere kustwachtpartner, kan de informatie via het MIK worden overgemaakt aan de bevoegde autoriteit. (‘Koninklijk besluit tot oprichting en organisatie van het maritiem informatiekruispunt’, 2009)

Verder zegt het KB dat het MIK complementair zal optreden voor wat betreft beveiliging (*‘security’*) naast het MRCC, dat zelf instaat voor de veiligheid (*‘safety’*). Met veiligheid wordt het vermijden van ongevallen bedoeld, terwijl beveiliging staat voor het optreden tegen inbreuken tegen de wet. Zoals reeds aangehaald in Hoofdstuk 2.2 maakt het MIK deel uit van de Kustwachtcentrale.

De hoofdopdrachten van het MIK bestaan uit het verzamelen en ter beschikking stellen van informatie aan de kustwachtpartners om de uitoefening van hun bevoegdheden te ondersteunen. Het MIK is het aanspreekpunt voor informatie met betrekking tot de rechtshandavingstaken binnen de mariene gebieden onder de Belgische rechtsbevoegdheid. De kustwachtpartners stellen alle relevante informatie ter beschikking van het MIK waardoor het globale inzicht vergroot over wat er exact plaatsvindt binnen de

zeegebieden onder Belgische rechtsbevoegdheid. Hierdoor ondersteunt het MIK de kustwachtpartners maximaal in de uitoefening van hun respectievelijke bevoegdheden.

Het KB van 6 februari 2009 zegt vervolgens: “MIK draagt verder bij tot het op een coherente manier coördineren en verzekeren van de bevoegdheden van de Kustwachtpartners in de domeinen beveiliging (*security*) en rechtshandhaving.”

De opdracht bestaat er dus in om het aantal incidenten in de toegewezen wateren te verminderen en om de gevolgen van eventuele incidenten te beperken. Als ‘incident’ wordt een gebeurtenis verstaan die voldoet aan minstens één van de volgende criteria:

- “gevaar voor de openbare orde, personen of goederen meebrengt of kan meebrengen;
- schade aan het milieu veroorzaakt of kan veroorzaken;
- gevaar of belemmering voor de scheepvaart meebrengt of kan meebrengen.” (‘Samenwerkingsakkoord tussen de Federale Staat en het Vlaamse Gewest betreffende de oprichting van en de samenwerking in een structuur kustwacht’, 2006)

5.2 Bevoegdheden

Het MIK verzamelt informatie en stelt deze ter beschikking van de kustwachtpartners om de uitoefening van hun bevoegdheden te ondersteunen. Daartoe is het MIK onder meer belast met volgende zaken:

- “het verzamelen en verwerken van scheepvaart gerelateerde en maritieme informatie;
- het verzamelen en verwerken van informatie met betrekking tot elk incident;
- het doorsturen van informatie zoals voorzien in de operationele plannen;
- het ondersteunen van de coördinatie van de beveiliging en de rechtshandhaving op zee.” (‘Koninklijk besluit tot oprichting en organisatie van het maritiem informatiekruispunt’, 2009)

De kustwachtpartners kunnen gebruik maken van de aangeleverde logistiek en infrastructuur die ten dienste staan van het MIK voor onder meer:

- “de ondersteuning van hun activiteiten met betrekking tot de zeegebieden onder Belgische rechtsbevoegdheid, met inbegrip van de controleactiviteiten;
- het faciliteren van de coördinatie en het commando voor maritiem incidentenrespons;
- het deelnemen aan nationale en internationale oefeningen en operaties, met inbegrip van de controleactiviteiten;
- de ondersteuning van de regering wanneer een federale fase wordt afgekondigd;
- de ondersteuning van de gouverneur wanneer het Rampenplan Noordzee wordt afgekondigd en in de provinciale fase van de noodplanning.” (‘Koninklijk besluit tot oprichting en organisatie van het maritiem informatiekruispunt’, 2009)

Een ander aspect rond de bevoegdheidsverdeling binnen de samenwerking is *“Belgian Maritime Threat Awareness and Reporting”*. Dit valt onder de verantwoordelijkheid van FOD Mobiliteit, maar de link naar de koopvaardij gebeurt via Defensie op het MIK. Wanneer een koopvaardij schip een *silent alarm* doorstuurt, dan wordt er op het MIK gecheckt of het al dan niet om een echt alarm gaat en wordt het dossier vervolledigd met alle gegevens van het schip.

Het MIK op zich verzorgt ook de contacten met de buitenlandse scheepvaart- en grenspolitie en is eveneens een aanspreekpunt voor buitenlandse MIK’s. (D’haeseleir, 2017)

Het MIK kan opgesplitst worden in drie overlegniveau's. Het laagste niveau is het MIK 3 en omvat alles wat in de gebouwen van het MIK gebeurt. Aan het hoofd hiervan staan de diensthoofden van de vier partners. Er wordt vooral op operationeel niveau overlegd. Het niveau daarboven is het MIK 2. Dit zijn de verantwoordelijken van de partners die boven de diensthoofden van het MIK staan. Hierbij horen bijvoorbeeld de directeur van de Scheepvaartpolitie en de commandant van het MOC (zie hoofdstuk 10) voor Defensie. Het MIK 2 doet het voorbereidend werk voor het MIK 1, werkt een gemeenschappelijk plan van aanpak uit en controleert de uitvoering van de gestelde doelstellingen. Uiteindelijk, op het hoogste niveau, staat het MIK 1 waarbij onder andere de Admiraal van de Marine en de

Directeur-Generaal van de Federale Politie inzitten. Op dit niveau ontwikkelt men de gemeenschappelijke strategie en wordt bijvoorbeeld over de budgetten beslist. (Huygens, 2023)

Er is ook een MIK coördinator/facilitator aangesteld. Deze functie wordt door een verantwoordelijke van een van de MIK-partners uitgevoerd en fungeert als:

- aanspreekpunt naar en voor het MIK 2;
- bewaker van de planningsagenda van de inzetbare middelen;
- initiator en coördinator van gezamenlijke handhavingsoperaties;
- evaluator van de interne communicatieprocedures binnen het MIK.

De MIK coördinator/facilitator heeft geen hiërarchisch of functioneel gezag over het personeel van de diensten waartoe hij zelf niet behoort.

5.3 Actoren

In het MIK werken operatoren van de Belgische Marine (ministerie van Defensie), Scheepvaartpolitie, Douane (FOD Financiën) en de Cel Maritieme Beveiliging van het Directoraat-Generaal Scheepvaart nauw samen (Federale Overheidsdienst Mobiliteit en Vervoer) (info@yachtweb.be, 2018). In tegenstelling tot de eerste drie partners is de CMB niet permanent op het MIK aanwezig. Zij hebben echter wel een permanentiedienst, maar niet op het MIK zelf. Naar de toekomst zou dit wel gewijzigd kunnen worden. Wanneer er niemand van de CMB op het MIK aanwezig is, wordt het grootste deel van de taken overgenomen door de operator van Defensie. (Van Overloop, 2023)

Het is belangrijk om de bevoegdheden op zee van elk beleidsniveau te kennen. Hiermee is de structuur van iedere organisatie op zee makkelijker te begrijpen.

Tabel 1: Bevoegdheden van elk beleidsniveau

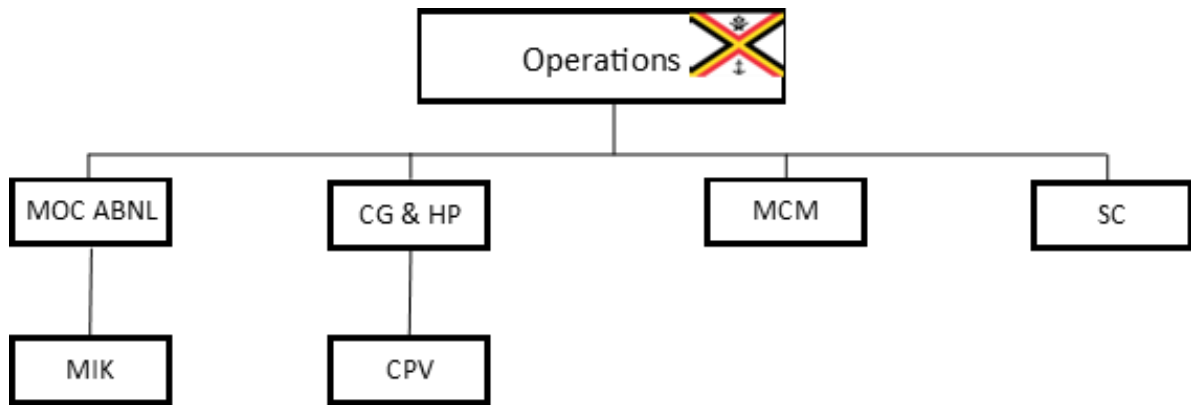
Bron: Vlaams Instituut voor de Zee (2017)

Federale overheid	Scheepvaart Militaire activiteiten Ontginning zeebodem Energie Bescherming mariene milieu Controle (politie) Rampenbestrijding Wetenschapsbeleid
Vlaams Gewest	Baggeren Loodsen Redding op zee Scheepvaartbegeleiding Zeevisserij
West-Vlaanderen	Hulp bij rampenbestrijding

De partners van het MIK werken samen vanuit gemeenschappelijke doelstellingen. Eerst en vooral hebben zij allen de bevoegdheid om in te staan voor de rechtshandhaving en de bestrijding van criminaliteit en terrorisme. Hun bevoegdheden zijn complementair, maar overlappen elkaar in bepaalde gevallen. (*Verdachte zeeschepen—Uitzetten van het automatic identification system—Terrorisme—Douane—Cijfers*, 2019)

5.3.1 Defensie - Marine

De kerntaken van Defensie vinden we terug in de Strategische visie voor Defensie. Deze taken zijn namelijk collectieve defensie, collectieve veiligheid en het beschermen van de Belgische onderdanen. Op basis van de beschikbare capaciteiten kan Defensie ook altijd ingezet worden voor de nationale en internationale opdrachten.



Figuur 7: Structuur operaties Marinecomponent

Bron: eigen werk

De structuur van de Belgische Marine zit vrij ingewikkeld in elkaar. Zoals te zien op de vereenvoudigde structuur in Figuur 7 kunnen de operaties van de Marine in vier worden onderverdeeld. De eerste groep, SC, zijn de *Surface Combatants*, waar de Belgische fregatten bij horen. De tweede grote groep is de *Mine Counter Measures* (MCM), hierbij horen de mijnbestrijdingsvaartuigen van de Marine. De groep *Coast Guard and Harbour Protection* (CG & HP) is de derde groep, die onder meer de *Coastal Patrol Vessels* (CPV) aansturen. Momenteel zijn dit de P901 Castor en P902 Pollux. Tot slot is het *Maritime Operations Centre* (MOC) een nieuwe samenwerking tussen de marines van België en Nederland die in hoofdstuk 10 verder zal worden besproken. Het MIK maakt onderdeel uit van het MOC ABNL.

De traditionele militaire opdrachten van de Marine zijn onder andere het bewaken en beschermen van onze territoriale wateren en het opbouwen van *Maritime Situational Awareness* (MSA) dat wordt besproken in Hoofdstuk 11. Verder verzekert de Marine een permanent toezicht op zee binnen het maritiem verantwoordelijkheidsgebied. Dit heeft als voordeel dat snel opgetreden kan worden in situaties die de Belgische belangen schenden, dit in nauwe samenwerking met andere bevoegde overheidsdiensten. Voorbeelden van een dergelijk toezicht zijn: toezicht op de windparken, controleren van visserij en zandwinning en het optreden tegen georganiseerde misdaad. (Van Belleghem, 2014)

Daarnaast speelt Defensie ook op nationaal vlak een rol, indien er geen of onvoldoende civiele middelen zijn of wanneer een militaire expertise vereist is, zoals het deelnemen aan de controle over de Belgische visserijzone in de territoriale wateren en de EEZ.

Ten slotte kan men bij ernstige incidenten ook beroep doen op ervaren marinepersoneel, dat dan in staat als *On Scene Commander*. Deze staat dan in voor de coördinatie van de noodintenties op zee. (Van Belleghem, 2014)

Naast de rol die Defensie vervult als beschermer van het territorium, van de bevolking en van de Belgische belangen, heeft zij ook taken als actor binnen het MIK:

- “Het bewaken van de zeegebieden onder de rechtsbevoegdheid van België: ondersteuning van de bevoegdheden van België als kuststaat. Daarnaast staat Defensie mee in voor de collectieve bescherming van de vitale en essentiële belangen zoals bijvoorbeeld de continue grondstofbevoorrading.
- Volgens de mogelijkheden, bewaken van de gebieden waar Belgische militaire marineschepen operationeel zijn.
- Op aanvraag, de Belgische marineschepen van informatie voorzien betreffende koopvaardijsschepen aanwezig in het gebied waar ze operationeel zijn.” (D’haeseleir, 2017)

De operatoren van de Marine zijn binnen het MIK verantwoordelijk voor de beeldopbouw en het monitoren. Doordat het gaat over militairen die gewerkt hebben aan boord van een schip, beschikken zij over de nodige ervaring om te werken met radarbeelden en kaarten. Het diensthoofd van de Marine is verantwoordelijk voor het plannen van de taken, maar ook voor het aansturen van de patrouilleschepen. Dit betekent dat we eigenlijk kunnen spreken van een *Maritime Operations Center* (MOC) binnen het MIK, niet te verwarren met het MOC uit hoofdstuk 10. De Marine koppelt onmiddellijk vanuit het MIK een operationeel gevolg aan de beeldopbouw.

Binnen het MIK zijn douane en Marine eerder georganiseerd als MOC. Dit betekent dat zij vanuit het MIK rechtstreeks hun middelen en vaartuigen aansturen. Hierdoor kan er snel geanticipeerd worden. Tevens is deze manier van werken een gevolg van het feit dat niet alle diensten over een even groot budget beschikken, waardoor de ene meer middelen heeft om in te zetten dan de andere. Zo kan de Marine er bijvoorbeeld voor zorgen dat de kust in opdracht het MIK bewaakt wordt met behulp van de patrouillevaartuigen. Dit valt onder de capaciteit ‘*coastal security*’. (D’haeseleir, 2017)

Met de dienst *Military and Maritime Trade Interaction Cooperation (M2TIC)* werkt het MIK nauw samen. Zij werken met de *Naval Cooperation and Guidance for Shipping (NCAGS)* van de NAVO. Concreet is M2TIC de divisie die instaat voor de interactie met koopvaardij schepen overal ter wereld over militaire situaties. Opmerkelijk is dat het uitsluitend uit reservisten bestaat en zowel op nationaal als internationaal verband (zowel NAVO als EU) bijdraagt aan diverse operaties ter bescherming van de koopvaardij. Militairen worden uitgezet in gebieden waar er zich mogelijks een oorlogssituatie voordoet en daar gaan zij praten met de rederijen of kapiteins aan boord om hen te informeren over de situatie. Anderzijds wordt dan aan de koopvaardij gevraagd of zij over informatie beschikken en er op basis daarvan militaire *intel* kan worden opgemaakt. Het voert deze taken uit via het *Belgian Maritime Threat Awareness & Reporting (BEMTAR)*. Binnen het MIK levert M2TIC de informatie van de wereldwijde situatie.

5.3.2 Federale politie – Scheepvaartpolitie

De scheepvaartpolitie is ontstaan uit een samenstelling tussen de vroegere Zeevaartpolitie (bevoegdheden op zee) en de havenbrigades van de Rijkswacht (bevoegd voor het landgebeuren in de havens). Ze voert opdrachten uit in de havens, binnenvaartwegen en alle wateren die onder de Belgische maritieme jurisdictie vallen. (Federale Politie, 2023)

De opdrachten van de scheepvaartpolitie bestaan uit:

- “toezicht op de naleving van alle wetten en reglementen die van toepassing zijn op en rond het water, dit eveneens aan boord van schepen en vaartuigen;
- maritieme grenscontrole;
- uitoefenen van de opdrachten van gerechtelijke politie aan boord van schepen en vaartuigen;
- het uitvoeren van beslag op vaartuigen naar aanleiding van opdrachten van gerechtelijke en bestuurlijke politie;
- het nemen van noodzakelijke maatregelen van bestuurlijke politie in het raam van de politie te water;

- ondersteunen van politionele en externe partners als maritiem kenniscentrum”
('De bevoegdheidsverdeling ingevolge de integratie van de zeevaartpolitie in de federale politie', 1999)

De voornaamste taken van de SPN bestaan uit het bestrijden van drugshandel, transmigratie en terrorisme. In de strijd tegen drugscriminaliteit worden bijvoorbeeld controles op ferry's of cruiseschepen uitgevoerd. Daarvoor kan het beroep doen op een *rummage team*. Verder werkt het proactief en reactief rond diefstal van en in pleziervaartuigen. Vervolgens heeft de Scheepvaartpolitie ook bijzondere aandacht voor de milieuproblematiek op en rond het water. Tot slot speelt het ook een rol bij de verkeersveiligheid te water. Naast deze specifieke taken is de Federale Politie, en bijgevolg ook de Scheepvaartpolitie op maritiem niveau, voor alle types criminaliteit bevoegd. (Huygens, 2023)

Voor het uitvoeren van haar opdrachten beschikt de scheepvaartpolitie ook over specifiek materiaal zoals negen *Rigid Hull Inflatable Boats* (RHIB) waarvan één zee-RHIB, twee patrouilleschepen en vijf patrouilleboten voor de binnenwateren (Figuur 8). Verder beschikt het nog over een werkboot, een drugdetectietoestel, een *mobile cargoscanner* (X-straal), *Side scan sonar* (onderwaterdetectieapparatuur), een *Bio Radar* en een *Remotely Operated Vehicle* (ROV). (Federale Politie, 2023) Daarnaast kan het beroep doen op hulp van de Federale Politie, de Directie Speciale Eenheden (DSU), Undercover Teams (UCT) en de Luchtvaartpolitie.



Figuur 8: Patrouillevaartuigen en RHIB's van de SPN

Bron: Federale politie

De Scheepvaartpolitie heeft een aparte structuur: het bestaat uit vier entiteiten (Antwerpen, Gent, Kust en Sud), een Technisch Steunteam en een delegatie binnen het Maritiem Informatiekruispunt.

Het MIK ondersteunt de Scheepvaartpolitie bij de uitvoering van haar wettelijke opdrachten. De Scheepvaartpolitie is vooral geïnteresseerd in de combinatie 'schepen en personen'. Bij de oprichting van het MIK werkten er twee leden van de Scheepvaartpolitie, tegenwoordig zijn dit er reeds tien, waarvan zeven operatoren. Elke operator heeft zijn eigen specialiteit, gaande van transmigratie tot terrorisme. Ook voor specifieke domeinen, zoals *Frontex* (verder beschreven in hoofdstuk 12.7), zijn er specialisten aangesteld in het MIK. (Meyfrootd, 2023)

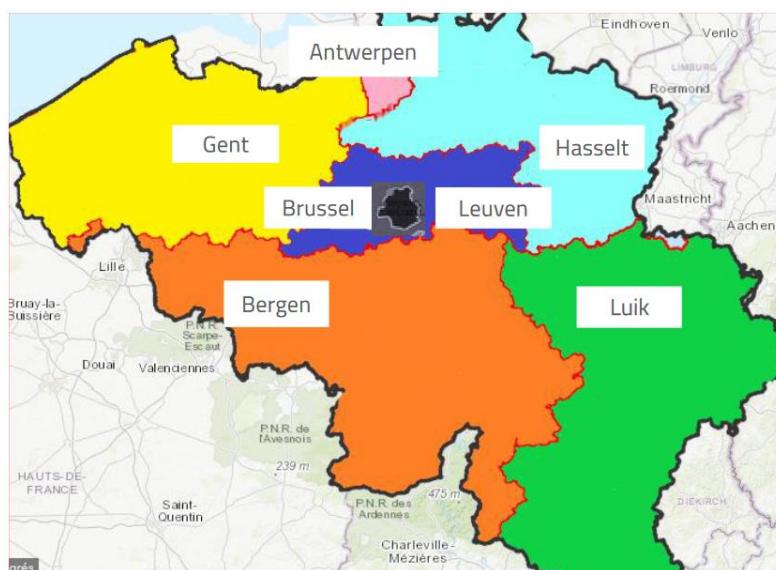
De medewerkers van SPN op het MIK zijn belast met het inwinnen, verifiëren en aanvullen van informatie. Het wordt beschouwd als een heel belangrijke schakel binnen het MIK. Hun hoofdtaak is het verrijken van maritieme informatie. De Scheepvaartpolitie krijgt deze informatie ambtshalve of op vraag en wordt vervolgens geanalyseerd en terug overgemaakt naar de betrokken partij. (Huygens, 2023) Zo houden zij bijvoorbeeld verdachte vaarbewegingen bij, gaan zij na vanwaar een schip komt en naar waar het gaat, hoe vaak en waar het stopt, welke bemanningswissels er zijn, etc. (D'haeseleir, 2017)

Binnen de nationale context van de Scheepvaartpolitie kan het takenpakket in twee grote delen worden gesplitst. De taken die het uitvoert in functie van de Kustwachtcentrale en de strikt politie-gerelateerde taken binnen de landsgrenzen. (Huygens, 2023)

5.3.3 Douane en Accijnzen

De Administratie der Douane en Accijnzen behoort tot de FOD Financiën en zijn missie bestaat erin te staan voor de bescherming van de samenleving en het bevorderen van de internationale handel door het beheer van de buitengrenzen en het verzekeren van de veiligheid van de logistieke keten. De Douane werkt vaak nationaal en internationaal samen met andere overheidsdiensten in de strijd tegen fraude, georganiseerde misdaad en terrorisme. (D'haeseleir, 2017)

Het Belgische grondgebied werd door de FOD Financiën opgesplitst in zeven regio's waar de Douane haar bevoegdheden uitoefent: Antwerpen, Bergen, Brussel, Gent, Hasselt, Leuven en Luik. Zoals te zien op Figuur 9 vallen de regio's niet samen met de Belgische provincies. Aan het hoofd van deze regio's staat de Centrale Administratie. (FOD Financiën, 2023) De afdeling van de Douane die binnen het MIK actief is, valt onder de regio Gent. (FOD Financiën, 2019)



Figuur 9: regio's van de Administratie der Douane en Accijnzen

Bron: FOD Financiën (2019)

De Algemene Administratie van de Douane en Accijnzen vervult in het kader van het MIK de volgende opdrachten:

- “bijdragen tot het vrijwaren van de fiscale, economische en maatschappelijke belangen van België en de Europese Unie, zoals bijvoorbeeld de controle op sigarettensmokkel;

- deelnemen aan de uitvoering van de maatregelen ter bescherming van de samenleving op het gebied van de gezondheid, het milieu en de veiligheid, zoals de strijd tegen verdovende middelen, wapens, etc.; het garanderen van de veiligheid en de beveiliging van de Europese Unie en haar ingezetenen, en de bescherming van het milieu, in voorkomend geval in nauwe samenwerking met andere autoriteiten;
- waken over de correcte toepassing van de reglementering waarvoor zij bevoegd is en opsporen en bestrijden van de fiscale fraude, zoals bijvoorbeeld het volgen van verdachte boten;
- onderscheppen van vaartuigen die illegale goederen proberen over te laden in kleinere boten om deze goederen aan wal te brengen;
- identificeren van kleine vaartuigen op zee die gebruikt kunnen worden voor het vervoer van verdachte goederen, deze volgen en eventueel viseren;
- toezicht op de bewegingen van pleziervaartuigen om smokkel te voorkomen;
- deelnemen aan de gezamenlijke controleacties met nationale en internationale partners;
- de samenwerking op zee verzekeren met onze internationale partners bij het opvolgen van bepaalde trafieken van verdachte vaartuigen;
- het uitoefenen van toezicht op de scheepsladingen ter bescherming van landen waarvoor embargo's gelden;
- het inwinnen van alle nuttige informatie met betrekking tot de maritieme trafieken”
(D’haeseleir, 2017)

Het MIK kan bijdragen tot deze opdrachten door het delen van haar kennis in verband met goederenstromen door consultatie van diverse nationale databanken, het ter beschikking stellen van geautomatiseerde databanken van de douane omtrent vrachtinformatie, informatie over commerciële vaartuigen en pleziervaartuigen en het uitvoeren van een risicoanalyse voor de goederen die de Europese Unie binnenkomen via een Belgische haven. (D’haeseleir, 2017)

De Douane draagt eveneens bij tot het MIK door mee in te staan voor een elektronische surveillance van wateren via radarbeelden en geëigende toepassingen. Aan de hand van risicoparameters volgen zij op welke schepen er naar België komen. In tegenstelling tot de

Scheepvaartpolitie, focust de Douane zich voornamelijk op de combinatie 'schepen en goederen'.

5.3.4 DG Scheepvaart en de Cel Maritieme Beveiliging

Het Directoraat-Generaal Scheepvaart is een dienst van de FOD Mobiliteit. De CMB maakt integraal deel uit van het DG Scheepvaart. De CMB bestaat zelf uit twee grote delen namelijk het watergebonden gedeelte en het gedeelte dat voor de havenbeveiliging werkt. Met andere woorden, er is een deel dat naar alle dreigingen kijkt die vanop het water komen en een deel dat naar de dreigingen vanop het land komen kijkt. In maart 2018 werd de Cel Maritieme Beveiliging opgericht. Deze dienst heeft volgende doelstellingen:

- "de beveiliging van Belgische schepen wereldwijd tegen mogelijke dreigingen van onrechtmatige daden zoals piraterij, terrorisme of andere risico's;
- de beveiliging van de Belgische wateren tegen alle mogelijke dreigingen vanuit de zee;
- de beveiliging van het Belgisch havens en havenfaciliteiten inspecteren en opvolgen." (FOD Mobiliteit en Vervoer, 2023)

Binnen de Kustwacht heeft DG Scheepvaart belangrijke verantwoordelijkheden:

- "scheepvaartreglementering: scheepvaartregels opstellen en de regelgeving herzien, zoals het Politie- en Scheepvaartreglement.
- toezicht op de omzetting van internationale bepalingen en richtlijnen naar nationale wetgeving: SOLAS, COLREG, STCW, ...
- handhaven van de reglementering: verschillende personen binnen DG Scheepvaart kunnen PV's opmaken voor overtredingen van de Scheepvaartreglementen. De Dienst Administratieve boetes kan ook sancties opleggen bij overtredingen.
- trekkende partij bij het Mariene Ruimtelijk Plan: het opstellen ervan gebeurt samen met andere partners zoals DG Leefmilieu en de FOD Volksgezondheid.
- verzekeren van een vlotte doorgang op zee: de zeventien kustwachtpartners hebben elk hun eigen belangen die soms conflicteren met de huidige scheepvaart.

Ons zeegebied is niet zo groot en heeft talloze zandbanken die het voor schepen niet altijd mogelijk maken om een alternatieve route te zoeken.

- DG Scheepvaart neemt deel aan de sub-werkgroepen binnen de Kustwacht, die handelen over deze specifieke belangen. Zo zoeken ze samen met de andere partijen een oplossing zodat de scheepvaart ten alle tijde mogelijk blijft. Een voorbeeld hiervan is het instellen van de scheepsrouteringssystemen rond de windmolenparken.
- deelname aan werkgroepen: DG Scheepvaart is een vast lid van de Begeleidingscomités van de windmolenparken of werkgroepen rond het Mariene Ruimtelijk plan.” (FOD Mobiliteit en Vervoer, 2023)

De CMB legt expliciet de aandacht op cybercriminaliteit als nieuwe vorm van bedreiging voor de maritieme sector. Ook worden de maatregelen die worden genomen door de CMB voornamelijk gecategoriseerd in de preventieve sfeer. Dit wordt voornamelijk gedaan via inlichtingen.

Verder staat de CMB in voor de dagelijkse werking en opvolging van de Nationale Autoriteit voor Maritieme Beveiliging (die wordt besproken in hoofdstuk 9.1), waarvan de Directeur-generaal van DG Scheepvaart de voorzitter is.

Binnen het MIK staat de CMB onder meer in voor de beveiliging van de Belgische schepen wereldwijd, dit door dagelijks alle dreigingen op te volgen. Hiertoe zullen ook risicoanalyses worden opgemaakt (voor bijvoorbeeld terrorisme, oorlog, piraterij etc.) zowel op vraag als op eigen initiatief. Daarnaast treden zij bijvoorbeeld in actie bij een incident aan boord van een schip onder Belgische vlag, dit kan overal ter wereld zijn. Dan zullen zij de situatie nauwlettend opvolgen en input leveren om de ernst van de situatie in te schatten. Zij nemen hierbij ook de communicatie voor hun rekening naar de betrokken rederij en de politieke verantwoordelijken. Indien nodig zullen zij ook het Crisiscentrum betrekken en de noodplannen in werking stellen. Tot slot staat de CMB ook in voor het uitvoeren van taken inzake havenbeveiliging. (D’haeseleir, 2017)

5.3.5 Offshore industrie

Zoals wordt besproken in hoofdstuk 9.3 staat de offshore-industrie het MIK bij door hun camerabeelden te delen. België sluit zijn windmolenparken af voor alle scheepvaart. Het is dus verboden om door de windmolenparken te varen. In het buitenland is dit echter vaak niet het geval. Wanneer een windmolenpark verdachte activiteit waarneemt, wordt het MIK gewaarschuwd. De samenwerking werkt voornamelijk in één richting: het MIK ontvangt de info van de offshore partners maar geeft zelf maar weinig info terug. Wel zal het MIK ingrijpen wanneer het verdachte activiteiten opmerkt bij de infrastructuur van de offshore partners. (Van Overloop, 2023)

De Marine heeft regelmatig gesprekken met individuele partners, zoals Otary, Parkwind, Elia en andere, met betrekking tot het opzetten van gezamenlijke oefeningen in en rond windmolenparken, het delen van middelen of de beveiliging van de zone rond de parken. (De Kamer van Volksvertegenwoordigers, 2023)

Voor de komst van het Prinses Elisabetheiland binnenkort werd een nieuwe risicoanalyse op zee opgemaakt. Dit werd gedaan voor de reeds bestaande windmolenparken. Er zal opgelegd worden dat er detectiemateriaal moet worden geplaatst om zeer kleine vaartuigen en objecten te kunnen waarnemen die niet zichtbaar zijn op conventionele radars. Het doel hiervan is vooral het buiten houden van toeristen, die met jetski's, motorboten of zelfs surfplanken tot het eiland zouden kunnen komen. Een andere methode die hiervoor gebruikt zou kunnen worden is door het opvangen van gsm-signalen. Onder water zullen verder nog akoestische detectiesystemen worden geplaatst.

5.3.6 Internationale samenwerking

Ook op internationaal niveau wordt samengewerkt, materiaal beschikbaar gesteld en informatie uitgewisseld. Voor de Belgische wateren specifiek bestaat de ABNL-samenwerking. In hoofdstuk 12.6 wordt er dieper ingegaan op de internationale samenwerkingen en internationale systemen.

6 Infrastructuur

Het MIK is 24 uur per dag actief en dit zeven dagen op zeven. Het is gelokaliseerd in het communicatiecentrum van Defensie op de Marinebasis van Zeebrugge, aangeboden door Defensie. Het gebouw is afgeschermd, beveiligd en permanent bewaakt door Defensie met cameratoezicht en bewapend personeel. Om in het gebouw van het MIK binnen te geraken is een extra badge nodig. Al het personeel heeft een eedaflegging gedaan en is minimum in het bezit van volgende veiligheidsmachtigingen: *Nato Secret*, *EU Secret* en Nationaal Geheim. (Huygens, 2023) Meer info over deze veiligheidsmachtigingen in hoofdstuk 14. Het is dus duidelijk dat het personeel een grondige screening ondergaat.

Het MIK beschikt over een eigen regiekamer met 21 computers waarop allerlei programma's draaien. Deze worden doorgestuurd naar de individuele computer van de operator. Naast de werkplek van de diensten op zich en de regiekamer, is er ook een crisiscel en een videoconference room. Het projectiescherm in de crisiscel is verbonden met de regiekamer en ook in de videoconference room heeft men toegang tot diezelfde informatie. Net doordat het een beveiligd gebouw is, gelegen in een afgeschermd omgeving, is dit de geschikte locatie voor securityzaken.



Figuur 10: Het MIK te Zeebrugge

Bron: Eigen werk (2023)

De operatoren voeren hun job uit door het gebruik van gemeenschappelijke en bedrijfseigen databanken. Een voorbeeld van een dergelijke databank is de scheepvaartdatabank van FOD Mobiliteit, waarin alle gegevens raadpleegbaar zijn van

schepen die onder Belgische vlag varen. Daarnaast zijn er ook databanken die door (externe) partners worden aangeleverd.

Het MIK is als orgaan niet toegewezen aan een bepaalde dienst. De middelen die worden aangekocht behoren tot een individuele partner in het samenwerkingsverband. Dit betekent dat het MIK als samenwerkingsverband niet over eigen middelen beschikt. Dit zal dan in eerste instantie door de eigenaar worden ingezet voor het vervullen van de kerntaken. (D'haeseleir, 2017) Daarnaast moeten de partners individueel alle kosten voor het uitoefenen van hun respectievelijke bevoegdheden, specifiek in het kader van het MIK, zelf dragen.

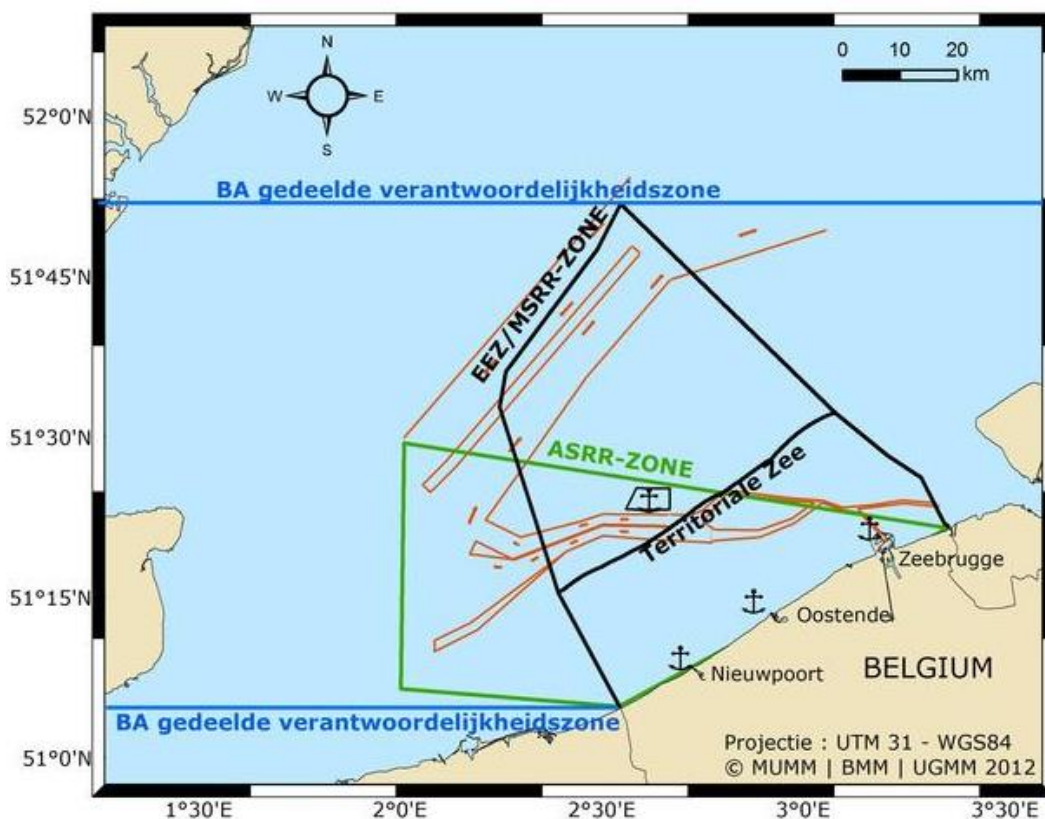
Zo stelt de Marine een aantal van haar schepen ter beschikking in geval van noodsituaties: de P901 Castor en de P902 Pollux. Dit zijn beiden patrouilleschepen. Ook kunnen onbemande luchtvaartuigen worden ingezet voor toezicht op vervuiling van de Noordzee. Deze worden bediend vanuit de luchtmachtbasis van Koksijde en een analist van het MIK is aanwezig voor een analyse. ('Koninklijk besluit tot oprichting en organisatie van het maritiem informatiekruispunt', 2009)

Naast het MIK werd in 2017 het *Maritime Security* Interventie Lokaal opgericht. Hier kunnen de partners tijdens een operatie beter hun maritieme middelen bevelen of coördineren. Het fungeert als een crisiscel, maar dan voor de Noordzee. Alle partners beschikken er over al hun communicatiemiddelen en grote beeldschermen waarop de nodig informatie kan worden weergegeven. Het MIK ondersteunt zelf de autoriteiten belast met het leiden van de maritieme operatie.

7 Territorium

Het MIK en de Kustwachtcentrale hebben bevoegdheden binnen onze territoriale wateren en de EEZ. Deze gebieden beschikken over financieel, maatschappelijk en ecologisch belangrijke maritieme infrastructuur, zoals bijvoorbeeld onderzeese kabels en windmolenparken, en zijn in volle groei.

De grenzen van de Belgische wateren worden overigens aangegeven door de ligging van windparken. Op de grens met de Nederlandse wateren bevonden zich in 2020 399 windmolens van verschillende bedrijven op de Thorntonbank (Operationele Directie Natuurlijk Milieu, 2020).



Figuur 12: Werkingsgebied Kustwacht

Bron: Kustwacht.be (2012)

De UNCLOS, die besproken wordt in hoofdstuk 8.1, definieert de verschillende zeegebieden die een kuststaat kan hebben. Een eerste belangrijke term is de basislijn. Dit is de lijn die de binnenlandse wateren onderscheidt van territoriale zee. Voor wateren die zich landinwaarts van deze basislijn bevinden, heeft de staat onbeperkte soevereiniteit. Ook havens vallen binnen de interne wateren van de kuststaat en vallen dus ook onder zijn

soevereiniteit (hoofdstuk 8.2). De taken van het MIK spelen zich echter niet af in de binnenwateren, al kan het er wel assistentie bieden. Het MIK gaat zich wel focussen op de territoriale zee en de EEZ.

De territoriale zee is het deel van de zee, gelegen is tussen de interne wateren en de volle zee, waarop de staat vanaf de basislijn rechtsgeldig zijn soevereiniteit uitoefent. In het Zeerechtenverdrag van 1982 werd beslist dat een maximum breedte van twaalf mijlen voor de territoriale zee wordt gerekend. Dit kan minder zijn wanneer de zee gedeeld wordt door aanpalende of tegenover elkaar liggende staten ('Law of the sea—Basics', 2021).

De EEZ is een functionele mariene zone onmiddellijk aansluitend aan de territoriale zee. Hier bezit de kuststaat welbepaalde soevereine economische rechten, alsmede een daaraan complementaire rechtsbevoegdheid en waar ook aan de internationale gemeenschap rechten en plichten worden toegekend. Dit gebied kan zich maximaal tot 200 zeemijl van de basislijn strekken. De afbakening ervan tussen aangrenzende en tegenoverliggende staten gebeurt door een volkenrechtelijke overeenkomst.

Het Belgische deel van de Noordzee heeft een oppervlakte van 3454 km² en reikt op zijn verste punt ongeveer 87 km in zee. Het wordt juridisch opgedeeld in de Territoriale Zee



Figuur 13: Overzichtsk kaart Marien Ruimtelijk Plan 2020-2026

Bron: FOD Volksgezondheid, Veiligheid van de Voedselketen en Leefmilieu

(tot 12 nautische mijl (NM) zeewaarts ten opzichte van de basislijn) en de EEZ vanaf 12 NM en verder zeewaarts. Binnen het VN-Zeerechtenverdrag van 1982 (UNCLOS die besproken wordt in hoofdstuk 8.1) gelden binnen deze zones verschillende bevoegdheden, rechten en plichten.

Het Marien Ruimtelijk Plan (Figuur 13) wordt elke zes jaar herzien, dit gebeurde voor het laatst in 2020. Het is een soort ruimtelijke ordening zoals we die op het vasteland kennen. Het wordt opgemaakt door de FOD Volksgezondheid, Veiligheid van de Voedselketen en Leefmilieu. Het betreft zones voor de bescherming van het milieu, energievoorzieningen, scheepvaart, havenontwikkeling, baggerstorten, zeevisserij, ontginning, erfgoed, militair gebruik en industriële en commerciële activiteiten.

De grenzen van het Belgische deel van de Noordzee, die raken aan het Franse, Nederlandse en Britse deel van de Noordzee, werden getekend op basis van de 11 coördinatenparen van Tabel 2.

Tabel 2: Coördinaten van het Belgische deel van de Noordzee

Bron: kustportaal.be (2021)

Longitude	Latitude
02°32'37"E	51°05'37"N
02°23'25"E	51°16'09"N
02°14'18"E	51°33'28"N
02°15'12"E	51°36'47"N
02°28'54"E	51°48'18"N
02°32'22"E	51°52'12"N
03°04'53"E	51°33'06"N
03°12'44"E	51°29'05"N
03°17'47"E	51°27'00"N
03°21'14"E	51°22'46"N
03°21'53"E	51°22'25"N

Verder heeft het Belgische deel van de Noordzee een verantwoordelijkheidszone in uitvoering van de overeenkomst van Bonn voor de samenwerking bij het bestrijden van verontreiniging op de Noordzee. Dit gebied valt ongeveer samen met het Belgisch gedeelte van de Noordzee, met daarbij nog een gemeenschappelijk verantwoordelijk gebied met

Nederland, Frankrijk en het Verenigd Koninkrijk zoals te zien op Figuur 12 (BA-lijnen). De ASRR- en MSRR-lijnen aangeduid op Figuur 12 zijn de *Aeronautical Search and Rescue Region* en de *Maritime Search and Rescue Region*. Het ASRR is het verantwoordelijkheidsgebied van het Aeronautische Reddings- en Coördinatie Centrum voor het uitvoeren van SAR-operaties. Wanneer een reddingsoperatie moet gebeuren in het MSRR-gebied, is het MRCC verantwoordelijk van de SAR-operatie. ('Werkingsgebied Kustwacht', z.d.)

Algemeen kan gesteld worden dat de federale overheid bevoegd is voor de activiteiten binnen het Belgische deel van de Noordzee en op het continentaal plateau. Het continentaal plateau van België valt echter samen met het EEZ van België.

Het MIK is dus in de eerste plaats gericht naar het Belgische deel van de Noordzee, maar dit gaat in de praktijk breder dan dit. Het MIK wil reeds weten van eventuele gevaren alvorens het in het territorium van het MIK bevindt. Als er een schip het Belgische deel van de Noordzee nadert wil het MIK reeds weten of het op andere plaatsen reeds verdacht gedrag heeft getoond. Het MIK kijkt dus naar het wereldwijde beeld om te beslissen welke actie ze dan zullen ondernemen eens het in hun wateren bevindt.

8 Wetgeving

8.1 UNCLOS

De *United Nations Convention on the Law of the Sea* (UNCLOS) is de internationale wetgeving inzake zeerecht. De UNCLOS bevat de wetgeving voor in de oceanen en zeeën overal ter wereld. Het werd in 1982 ondertekend en is sinds 1994 in werking. (IMO, 2023a) Er zijn anno 2023 reeds 169 landen die het verdrag hebben ondertekend, waarvan het overgrote deel de wetgeving ook effectief hebben geratificeerd. (Division for Ocean Affairs and the Law of the Sea, 2023) De Verenigde Staten hebben dit laatste weliswaar niet gedaan. Wel is het gebonden aan het gewoonterecht uit de UNCLOS.

Er is een belangrijk onderscheid te maken tussen zeerecht, wat de UNCLOS omvat, en maritiem recht. Ze kunnen worden gedefinieerd als volgt: “Zeerecht is een geheel van rechtsregels die tussen de subjecten van volkenrecht geldt met betrekking tot het gebruik van de zee en haar natuurlijke rijkdommen. Maritiem recht daarentegen is het geheel van rechtsregels dat de betrekkingen tussen private rechtspersonen naar aanleiding van het vervoer over zee regelt.” (‘Law of the sea—Basics’, 2021) In dit hoofdstuk komen enkele passages van de UNCLOS, die van toepassing zijn voor het MIK, aan bod.

Een belangrijk principe van de UNCLOS is het recht op onschuldige doorvaart. De schepen van alle staten, ongeacht of zij kuststaten zijn of niet, genieten het recht van onschuldige doorvaart door de territoriale zee. Dit principe is universeel erkend en is reeds een oude gewoonte binnen de scheepvaart. Om als een schip in onschuldige doorvaart gekwalificeerd te kunnen worden moet het aan enkele criteria voldoen:

- het schip heeft de bedoeling om een doorvaart te maken;
- het levert hierbij geen gevaar op voor de vrede, de goede orde of de veiligheid van de staat.

Stoppen en ankeren behoren ook tot onschuldige doorvaart wanneer dit deel uitmaakt van de gewone scheepvaart of noodzakelijk is door een overmacht of noodtoestand. Expliciete voorbeelden van inbreuken tegen de onschuldige doorvaart worden vervolgens opgesomd (United Nations, 1994):

- elke bedreiging of gebruik van geweld tegen de soevereiniteit, territoriale integriteit of politieke onafhankelijkheid van de kuststaat;
- elke oefening of gebruik van wapens;
- spionage;
- elke daad van propaganda;
- de lancering, landing of aan boord nemen van luchtvaartuigen of militaire toestellen;
- het in- of ontschepen van alles strijdig met de douane-, fiscale-, immigratie- of gezondheidsvoorschriften van de kuststaat;
- elke daad van opzettelijke en ernstige vervuiling;
- elke visserijactiviteit;
- het uitvoeren van onderzoeks- en opmetingsactiviteiten;
- elke daad gericht op een tussenkomst in communicatiesystemen of elke andere installatie van de kuststaat;
- elke andere activiteit die geen directe betrekking heeft op de doorvaart.

Het is ook van belang te weten welke bevoegdheden een staat mag uitoefenen in zijn wateren. Ook dit wordt in de UNCLOS bepaald. De rechtsbevoegdheid van de kuststaat in zijn territoriale zee slaat zowel op de wateren, de bodem, de ondergrond als de lucht boven dit gebied. Hier mag de staat (met betrekking tot beveiliging) (United Nations, 1994):

- veiligheids- en defensiemaatregelen uitvoeren;
- mijnenvelden leggen, defensie-installaties oprichten, vlootoefeningen houden en dergelijke, dit rekening houdend met het geldende recht van de onschuldige doorvaart;
- de uitoefening van het recht van onschuldige doorvaart tijdelijk opschorten (dit mag echter niet in internationale zeestraten), indien dit onontbeerlijk is voor de bescherming van zijn veiligheid en op behoorlijke wijze is bekendgemaakt;
- maatregelen nemen die nodig zijn om een doorvaart die niet onschuldig is te voorkomen;
- de noodzakelijke maatregelen treffen om te voorkomen dat inbreuk wordt gemaakt op de voorwaarden waaraan de toelating van die schepen tot de interne wateren is onderworpen;

- eigen douane- en fiscale wetgeving toepassen;
- vrij de visserij en de jacht regelen;
- scheepvaartreglementering toepasselijk stellen;
- toezicht houden op de naleving van wetten en voorschriften.

Daarnaast mogen kuststaten nog extra, nationale wetgeving maken omtrent de onschuldige doorvaart.

Opvallend is dat de UNCLOS ook het recht van onschuldige doorvaart geeft aan oorlogsschepen, zonder dat er een voorafgaande toestemming of zelfs een notificatie verdragsrechtelijke verplicht is. ('Law of the sea—Basics', 2021)

Er bestaat een groot verschil tussen de bevoegdheden die een kuststaat mag uitvoeren in de territoriale zee en de EEZ. In de EEZ bezit de kuststaat slechts soevereine economische rechten, alsmede een daaraan complementaire rechtsbevoegdheid. Binnen de EEZ is de kuststaat (op vlak van beveiliging) bevoegd voor (United Nations, 1994):

- douane-, fiscale-, gezondheids-, veiligheids- en immigratiereglementeringen toe te passen;
- schepen aan te houden, te onderzoeken, in beslag te nemen en gerechtelijk te vervolgen;
- soevereine rechten over de visserij te bepalen;
- beveiliging van het milieu.

In de EEZ genieten alle staten van de vrijheid van scheepvaart, van overvlucht en voor het leggen van kabels en pijpleidingen. Voor dit laatste zijn er uiteraard wel beperkingen. Het is dus duidelijk dat de rechtsbevoegdheid van de kuststaat in dit gebied heel wat minder is dan in de territoriale wateren.

8.2 ISPS-Code

De *International Ship and Port Facility Security Code (ISPS)* legt de internationale regels vast om schepen en havenfaciliteiten te beveiligen. De ISPS-Code werd in 2004 ingevoerd door de IMO. De code is opgesplitst in deel A en deel B. Deel A is het verplichte gedeelte terwijl deel B bestaat uit aanbevolen richtlijnen. (IMO, 2023b) Het doel van de ISPS-Code is:

- een internationaal netwerk te implementeren tussen regeringen, lokale autoriteiten en de scheepvaartindustrie;
- de verantwoordelijkheden te bepalen van de autoriteiten en scheepsgebonden bedrijven om de maritieme veiligheid te verhogen;
- tijdig en efficiënt verzamelen en uitwisselen van veiligheidsgebonden informatie;
- veiligheidsplannen en procedures uit te werken om snel op veranderende veiligheidsniveaus te reageren;
- vertrouwen te creëren in de bestaande veiligheidsinfrastructuur. (Port of Antwerp Bruges, 2023)

Om aan de ISPS-Code te voldoen moet er met beveiligingsofficieren gewerkt worden. Deze zijn de *Port Facility Security Officers (PFSO)*, *Ship Security Officers (SSO)* en *Company Security Officers (CSO)*. (IMO, 2023b)

Voor de *Port of Antwerp-Bruges* houdt dit in dat zij verplicht zijn toegangscontroles uit te voeren, hun havenfaciliteiten te bewaken, toezicht te houden op het laden en lossen van ladingen en ervoor te zorgen dat veiligheidscommunicatiemiddelen binnen handbereik zijn.

Een *Declaration of Security (DOS)* is een verklaring tussen een schip en een haven voor extra specifieke beveiligingsmaatregelen volgens de ISPS-Code. Dit kan bijvoorbeeld wanneer een schip op een hoger beveiligingsniveau werkt dan de havenfaciliteit of dan andere schepen waarmee het in contact komt. (Port of Antwerp Bruges, 2023)

De ISPS-Code is echter beperkt tot beveiligingsmaatregelen aan boord van schepen en havenfaciliteiten.

9 Belangrijke wijzigingen wetgeving met invloed op het MIK

9.1 Belgisch Scheepvaartwetboek

Het Belgisch Scheepvaartwetboek is het wetboek waarin de Belgische wetten omtrent zee- en binnenvaart staan. In artikel 2.5.2 van het Belgisch Scheepvaartwetboek wordt de beveiliging van de Belgische wateren besproken. Op 1 januari 2023 gingen de updates met betrekking tot de maritieme beveiliging in. Deze aanpassingen waren vrij dringend, dit bleek na een bevraging van de belanghebbenden in de sector. (Droits Quotidiens Legal Design, 2022) De update was gecentreerd rond vier kerndoelstellingen:

- de hervorming en modernisering van de structuur van de maritieme beveiliging in België;
- het verhogen van de beveiliging van havens en havenfaciliteiten door middel van nieuwe beveiligingsmaatregelen (waaronder de verwerking van biometrische gegevens) in de strijd tegen georganiseerde misdaad;
- de uitdieping van de controle op en het naleven van het havenverbod;
- het creëren van een wettelijk kader voor wat betreft het gebruik van bewakingscamera's in het Belgische gedeelte van de Noordzee.

De Nationale Autoriteit voor Maritieme Beveiliging (NAMB) werd reeds in 2005 opgericht maar werd nu volledig hervormd. Voor de dagelijkse werking en opvolging van de NAMB wordt deze bemand door de Cel Maritieme Beveiliging. De Directeur-generaal van DG Scheepvaart is de voorzitter van het NAMB. (FOD Mobiliteit en Vervoer, 2023)

De NAMB is een overlegorgaan dat bestaat uit de gewesten, waterwegbeheerders en de havens met daarbij de verschillende overheidsdiensten:

- Douane en Accijnzen
- Scheepvaartpolitie
- VSSE
- Defensie
- Nationaal Crisiscentrum
- Coördinatieorgaan voor de dreigingsanalyse

- Algemene Dienst Inlichtingen en Veiligheid

Het NAMB volgt de beveiliging in de havens en havenfaciliteiten op en voorziet verbetering waar nodig, waarbij de ISPS-richtlijnen worden uitgevoerd. Dit doen ze door middel van:

- “wetgeving, richtlijnen en onderrichtingen;
- goedkeuren van beveiligingsbeoordelingen en beveiligingsplannen van havens en havenfaciliteiten;
- overleg met de havengemeenschappen en sensibiliseren van beveiligingsverantwoordelijken van de havenfaciliteiten (PFSO’s)” (FOD Mobiliteit en Vervoer, 2023)

Daarnaast wordt er in elke haven, een Lokaal Comité voor Maritieme Beveiliging (LCMB) opgericht. Deze dient als de autoriteit voor havenbeveiliging. Een LCMB bestaat uit vertegenwoordigers van de Federale Politie en Scheepvaartpolitie, Lokale Politie, Douane en Accijnzen, DG Scheepvaart, Defensie, ADIV, Staatsveiligheid en vertegenwoordigers van de regionale entiteiten die de havens of waterwegen exploiteren. (Droits Quotidiens Legal Design, 2022) Het LCMB is zo een lokale weerspiegeling van de NAMB. De taken bestaan voornamelijk uit:

- “het controleren van de echtheid van de door de veiligheidsbeambte van de havenfaciliteit of het havenbestuur geleverde inlichtingen;
- het beoordelen, op basis van een risicoanalyse, van de veiligheidsbeoordelingen van havens, het uitvoeren op grond van een risicoanalyse, van de veiligheidsbeoordelingen van havenfaciliteiten, alsook het opstellen van een gemotiveerd advies voor de uiteindelijke goedkeuring door de Nationale Autoriteit voor Maritieme Beveiliging van de veiligheidsbeoordelingen van havenfaciliteiten en havens, en van de wijzigingen hiervan;
- het toezicht op de opstelling en de uitvoering van de beveiligingsplannen van havenfaciliteiten en havens;
- de opvolging van de veiligheidsbeoordelingen en de beveiligingsplannen van havenfaciliteiten en havens in de tijd;

- het opstellen van een lijst van de havenfaciliteiten die moeten voldoen aan de ISPS-Code, alsook het tweejaarlijks voorleggen aan de Nationale Autoriteit voor Maritieme Beveiliging van een gemotiveerd advies per havefaciliteit die moet voldoen aan de ISPS-Code.” (*Belgisch Scheepvaartwetboek, z.d.*)

De nieuwe structuur houdt ook rekening met het feit dat de Noordzee onder het bevoegdheidsgebied van de NAMB wordt gebracht. Er zal evenwel geen LCMB worden opgericht voor de Noordzee. Het MIK wordt belast met deze beveiligingstaak. Het MIK zal de beveiligingsbeoordeling opstellen omtrent de bescherming van de infrastructuur in de Belgische territoriale zee en de EEZ. Dit doet het op een basis van een beveiligingsplan, opgemaakt door de uitbaters van deze infrastructuur. (*Droits Quotidiens Legal Design, 2022*) Het MIK is met andere woorden het uitvoerend orgaan van de NAMB.

Deze nieuwe manier van werken moet zorgen voor een betere implementatie van de ISPS en Havenrichtlijnen. Zo is er een verruiming in de beveiligingsbeoordeling. Deze moet nu ook de risico's op inmenging door vreemde mogendheden in het kader van publieke of private samenwerking bekijken. (*Droits Quotidiens Legal Design, 2022*)

Toch is de nieuwe manier van werken nog niet ideaal. Momenteel wordt binnen elk LCMB een eigen digitaal systeem gebruikt waarmee documenten worden uitgewisseld en bijgehouden. Sommige zaken worden zelfs nog steeds fysiek op papier bijgehouden. De NAMB daarentegen gebruikt de databank *Enig Loket*. Omdat de LCMB en de NAMB niet met dezelfde systemen werken, leidt dit ertoe dat als de NAMB het volledige havendossier wil inkijken, het dit telkens opnieuw moet aanvragen bij het respectievelijke LCMB. Om deze inefficiënte manier van werken te verbeteren en alle leden van een LCMB of de NAMB toegang tot alle info te geven, zal er een nieuw platform voor communicatie, opslag en beslissingen worden ontwikkeld door DG Scheepvaart. (*Droits Quotidiens Legal Design, 2022*)

9.2 Protocol tussen het BIPT en de Scheepvaartpolitie inzake het uitwisselen van bepaalde persoonsgegevens

Op 21 augustus 2020 werd een protocol goedgekeurd over de uitwisseling van gegevens tussen het Belgisch Instituut voor Postdiensten en Telecommunicatie (BIPT) en de afdeling van de Scheepvaartpolitie verantwoordelijk voor het MIK. Het betreft de softwareapplicatie *Brabo*. Het BIPT beschikt over alle persoonsgegevens, die te maken hebben met maritieme radiocommunicatie, en stelt deze ter beschikking van de Scheepvaartpolitie. *Brabo* is een tool met databank die door het BIPT wordt beheerd en die de data dat een schip uitzendt vergelijkt met de vergunningsgegevens van het schip. Het betreft persoonlijke identificatiegegevens van contactpersonen op het schip, elektronische identificatiegegevens van het schip en alle technologie aan boord. De gegevens worden ter beschikking gesteld, exclusief tot de personeelsleden van het MIK via elektronische toegang, uitsluitend in het kader van politionele opdrachten en dossiers. (Belgisch Instituut voor postdiensten en telecommunicatie, 2020)

9.3 Wijziging wetgeving gebruik camerabeelden op zee

Op 13 oktober 2022 werd er een nieuwe wet goedgekeurd door de FOD Mobiliteit en vervoer die een enorme invloed heeft op de rechtsbevoegdheid van het MIK en de maritieme beveiliging van de territoriale wateren.

Bewakingscamera's op zee kunnen vanaf 1 januari 2023 worden ingezet voor de beveiliging van de Belgische territoriale wateren. (Baumers, 2022) Dit was tot dan niet mogelijk wegens de wetten van de privacy. De aanpassing van het Koninklijk Besluit zorgt dus voor een volledig nieuwe manier van opsporen, identificeren en monitoren van schepen die in deze wateren navigeren. Zowel intelligente camera's, die vaartuigen automatisch herkennen, als mobiele camera's op zee kunnen worden gebruikt. Deze kunnen dan geïnstalleerd worden aan boord van schepen, vliegtuigen en drones. (Baumers, 2022) In de toekomst zou dit nog verder uitgebreid kunnen worden naar camerabeelden van offshore platformen, windmolens, koopvaardij schepen etc. Er wordt momenteel nog aan de

wetgeving hiervoor gewerkt, maar dit zit er in de nabije toekomst wel aan te komen. De gesprekken met de verschillende offshore partners zijn hiervoor nog volop aan de gang. (Van Maele, 2023) Dit alles zou ervoor moeten zorgen dat er een veel gedetailleerder beeld, van wat er zich op zee afspeelt, kan worden gevormd en dat anomalieën sneller kunnen worden vastgesteld.

Om aan de nieuwe wetgeving te voldoen moet er een register worden bijgehouden met daarin de wijze waarop de gegevens worden verwerkt en waarop de beelden bekeken kunnen worden. Een vermelding op de *Notice to Mariners* zorgt ervoor dat de schepen die de Belgische wateren binnenkomen weten dat zij gefilmd worden. (Baumers, 2022)

Verder geeft het Belgisch Scheepvaartwetboek toestemming voor het gebruik van biometrische gegevens (zoals vingerafdrukken of een gelaatsscan) om te controleren of iemand toegang kan krijgen tot de havenfaciliteit of voor het uitvoeren van bepaalde handelingen met betrekking tot de lading. (Droits Quotidiens Legal Design, 2022)

9.4 European Maritime Single Window environment

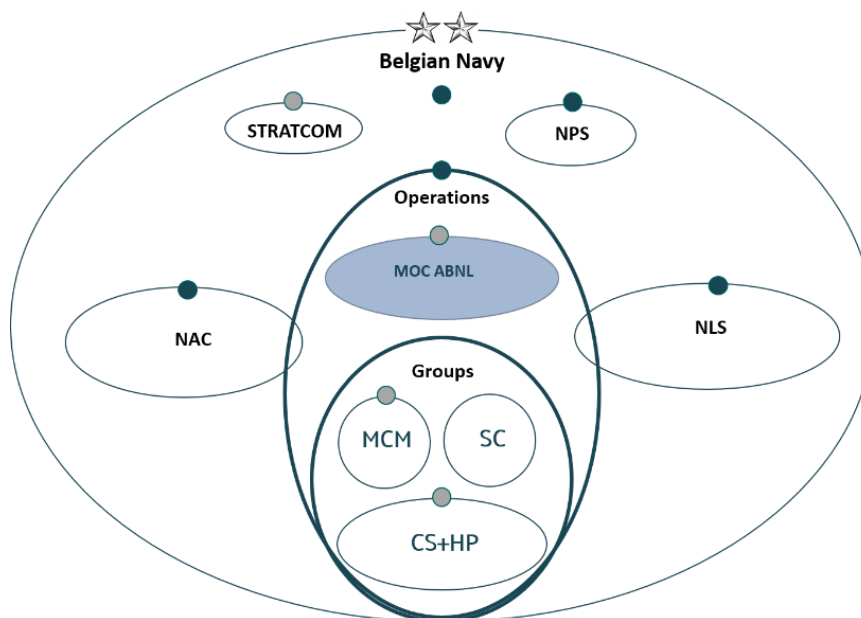
Het Europees Parlement en de Europese Raad richtten op 20 juni 2019 het *European Maritime Single Window environment (EMSWe)* op. Het is een elektronisch systeem waarbij schepen hun verplichte berichten kunnen versturen bij het aankomen in havens en bij het vertrek. Het doel van het EMSWe is om op een gelijke manier regels op te leggen binnen de EU-lidstaten. Deze manier van werken zorgt er dan ineens ook voor dat de info die de schepen uitzenden meteen beschikbaar worden voor alle lidstaten. Het EMSWe is ook verbonden aan de *SafeSeaNet*-interface van de Europese Unie, die verder wordt besproken in hoofdstuk 12.6.3.

10 Maritime Operations Centre (MOC)

In juni 2022 werd de Belgische Marine gereorganiseerd. Er wordt op een andere manier geopereerd en daarbij wordt vooral gefocust op ondersteuning van aan de wal. Deze reorganisatie kwam er hoofdzakelijk om drie redenen:

- de nieuwe marineschepen die de komende jaren bij de vloot komen;
- het groot aantal rekruten bij de Marine momenteel, en die er de komende jaren nog bij zullen komen;
- digitale transformatie.

De hervorming is gefocust rond het *operations* aspect binnen de Marine.



Figuur 14: Structuur Belgische Marine

Bron: Belgian Navy

Binnen de *operations* bevinden zich drie grote groepen: *Coastal Security & Harbour Protection (CS+HP)*, *Mine Countermeasures (MCM)* en *Surface Combatant (SC)*. Boven deze groepen staat het MOC ABNL, waarbij ABNL wijst op het feit dat het om een samenwerking gaat tussen de Belgische en Nederlandse marines. Het verschil tussen de groepen en het MOC ABNL is dat de groepen zorgen voor de initiële gereedstelling van de schepen. Dit betekent dat deze steeds onderhouden zijn en klaar om uit te varen. Het MOC zal daarbij een meer administratieve taak hebben voor personeel, vormingen en de schepen die zich in operatie bevinden. (De Winter, 2023)

Het MOC moet voor een effectievere en efficiëntere manier van werken zorgen door in te zetten op enkele aspecten:

- binationaal: samenwerking tussen België en Nederland;
- *joint*: samenwerking tussen de verschillende componenten binnen Defensie: land-, lucht- en medische component;
- interdepartementaal: voornamelijk de samenwerking van de verschillende overheidsinstellingen binnen het MIK;
- *cross-sector*: het samenwerken met privé-instellingen zoals de offshore-industrie en havenbedrijven;
- *future-proof*;
- 24/7 permanentie.

Er zal één MOC zijn voor België en Nederland samen, maar dit op twee locaties: Zeebrugge en Den Helder. Deze werken dus samen en zijn eigenlijk één, al hebben ze elk hun eigen functies. In Den Helder spitst men zich toe op *surface combatant* waaronder we de fregatten, onderzeeërs, landingsschepen etc. verstaan. Terwijl men zich in Zeebrugge focust op nationale operaties en de *mine counter measures*.

Het doel van het MOC bestaat erin om zowel *Maritime Situational Awareness* en *Business Situational Awareness* te verbeteren. MSA is gericht op de vragen: “Wie vaart waar? En waarom?”. Het gaat er hier dus vooral om een beeld te kunnen schetsen van wat zich afspeelt op zee. Dit is een van de taken van het MIK, die ook onder het MOC valt. MSA wordt uitgevoerd door de Defensie-operator op het MIK en wordt er ter beschikking gesteld aan de andere partners. BSA focust zich enkel op militaire schepen. Dit ter ondersteuning van de militaire schepen op vlak van personeel, logistiek, cybersecurity, communicatie en *intelligence*. (De Winter, 2023)

Het is gehuisvest in de bestaande infrastructuur en werkt met de beschikbare middelen. Dat betekent dat de *Opsroom* met service desks in het MIK-gebouw werken, terwijl de planningsstaf in het stafgebouw zit. Er wordt echter wel gewerkt aan een DEF-toren in Zeebrugge. Deze zou voltooid moeten zijn tegen 2027 en zal ruimte bieden aan onder meer alle medewerkers van het MOC en beschikt over moderne faciliteiten. De toren zal tevens een landmerk zijn aan de horizon in de haven.

Binnen MOC valt het MIK onder de groep *Coastal Security & Harbour Protection*. De groep staat in voor onder andere de patrouillevaartuigen *Castor* en *Pollux*, maar ook voor het opleidingsschip *Zenobe Gramme* en het onderzoeksschip *Belgica*. Operationeel gezien maakt elke Defensie-werknemer van het MIK dus ook deel uit van het MOC. (Belgian Defence, 2023)

Naar de toekomst toe zijn er een aantal objectieven gesteld:

- verbeteren van de MSA;
- een grotere *sense of urgency* creëren;
- het verwerken van de nieuwe mijnenjagers en de leiding nemen over het MCM gedeelte van de Belgische en Nederlandse marine;
- infrastructuur moderniseren waaronder de integratie van de DEF-toren.
- het delen van informatie tussen België en Nederland.



Figuur 15: Patrouillevaartuig P901 Castor

Bron: The Belgian Navy (2022)

11 Maritime Situational Awareness en Maritime Domain Awareness

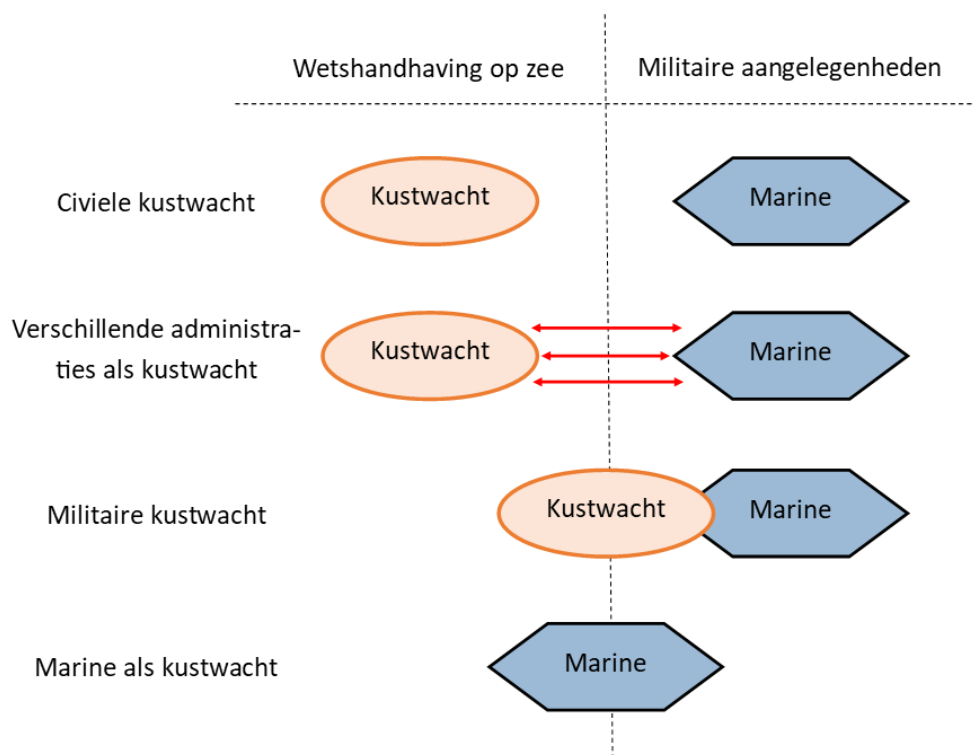
Om hun beveiligingstaken in goede banen te leiden, heeft het MIK geïnvesteerd in surveillance-systemen waarbij er zoveel mogelijk rekening wordt gehouden met het begrip *Maritime Situational Awareness* (MSA). MSA wordt door de IMO beschreven als *Maritime Domain Awareness* (MDA). In de Verenigde Staten wordt dit gedefinieerd als volgt: “het effectief verstaan van al wat geassocieerd wordt met het maritieme domein dat een invloed kan hebben op de beveiliging, veiligheid, economie, of het milieu van een land of regio” (Metrick, Hicks, & D.C.) (Center for Strategic and International Studies (Washington, 2018)). MDA heeft drie functies, die ook van uiterst groot belang zijn voor het MIK, namelijk: het verzamelen van data, de analyse van deze data en het verspreiden naar en het coördineren van interne data door het MIK.

Het MIK moet bijdragen tot de MSA door het in beeld brengen van wat er gebeurt op het bevoegdheidsgebied van de Belgische Noordzee. Hierdoor kan iedere kustwachtpartner zijn bevoegdheden beter uitoefenen. De doelstelling is dus in eerste instantie om een verbeterde communicatie en operationele samenwerking tussen de kustwachtpartners te bewerkstelligen. (‘Koninklijk besluit tot oprichting en organisatie van het maritiem informatiekruispunt’, 2009) Het MIK wordt volledig gesitueerd binnen het opzet tot MSA. Hierdoor krijgt men een begrijpelijk beeld van de verschillende maritieme activiteiten zodat potentiële gevaren, illegale activiteiten en mogelijke inbreuken op de beveiliging tijdig kunnen geïdentificeerd worden. Daartoe zal het MIK verdachte vaartuigen identificeren en opvolgen, het gedrag ervan analyseren en zich vergewissen van diens bedoelingen. Het MIK zal eveneens alle mogelijke informatie uit verschillende bronnen verzamelen. Het zal militaire belangen en operaties ondersteunen, maar ook ondersteuning geven voor het efficiënter uitvoeren van nood- en operationele plannen van allerlei aard. (D’haeseleir, 2017)

12 Internationaal

In dit hoofdstuk wordt eerst het Belgische Maritiem Informatiekruispunt vergeleken met de organisaties in andere landen die een soortgelijke rol uitvoeren. Het is opmerkelijk dat sommige landen een volledig andere manier van werken hebben, maar sommige ook een heel gelijkaardige werkwijze hebben. Toch zijn er bij die laatste nog steeds verschillen waar er bepaalde instanties meer of net minder betrokken worden bij de beveiliging van de territoriale wateren en de EEZ. Nadien wordt dieper ingegaan op enkele internationale samenwerkingen en systemen.

De rol van de Belgische Kustwacht is bij de maritieme beveiliging onmiskenbaar. Echter, in de meeste landen is de rol van de kustwacht nog veel groter, opereert het anders en zijn de bevoegdheden compleet verschillend. Volgens Solvik (Solvik, 2014) kunnen we het onderscheid maken tussen drie types kustwacht: het civiele kustwachtmodel, het militaire kustwachtmodel en het model waarbij de marine als kustwacht opereert. Een civiele kustwacht heeft maar beperkte connecties met de marine en is verantwoordelijk voor de wethandhaving en de veiligheid op zee. Bij een militaire kustwacht is de marine verantwoordelijk voor de organisatie van de kustwacht maar staat het wel apart van de marine zelf. Dit betekent dat de kustwacht bemand wordt door militairen en deze ook de kustwachttaken uitvoeren. In de landen waar de marine als kustwacht opereert bestaat het begrip “kustwacht” niet en voert de marine de taken van de kustwacht uit. (Solvik, 2014) Er bestaat echter nog een vierde categorie, waartoe ook de Belgische Kustwacht behoort, namelijk het model waarbij de verschillende agentschappen (waaronder ook de marine) kustwachttaken uitvoeren. Figuur 16 is een overzicht waarop de vier types staan afgebeeld.



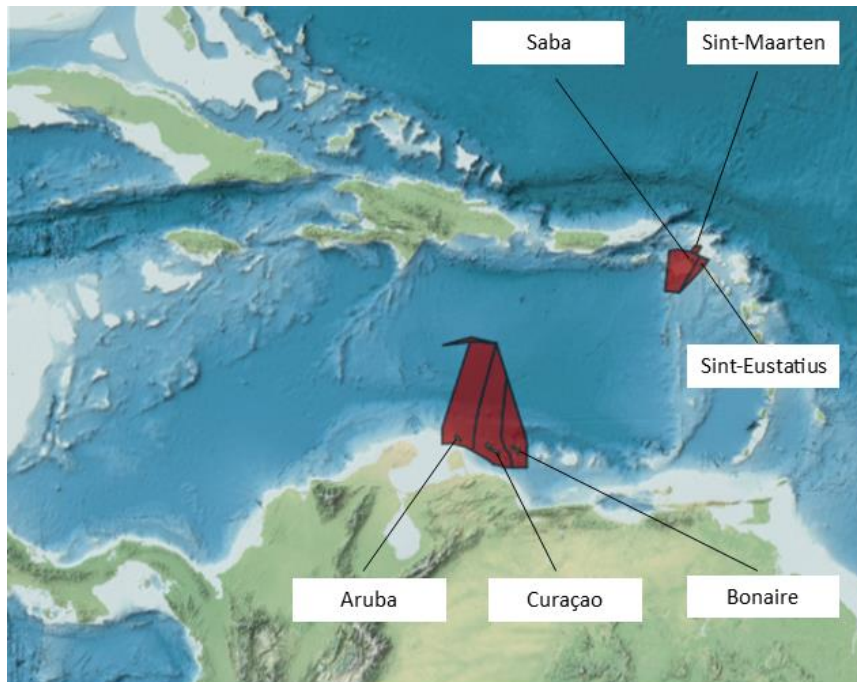
Figuur 16: Types kustwacht in verhouding tot de marine

Bron: Eigen werk

12.1 Nederland

De Nederlandse Kustwacht is net als in België een samenwerkingsverband van verschillende diensten en het heeft overeenkomstige doelstellingen: een verantwoord gebruik van de Noordzee, de veiligheid op zee (dienstverlening en handhaving) en het toezien op de naleving van wetgevingen en verplichtingen. Zoals in België de Kustwachtcentrale bestaat, wordt de Nederlandse Kustwacht gecoördineerd vanuit het Kustwachtcentrum in Den Helder. In tegenstelling tot de Belgische Kustwacht beschikt de Nederlandse Kustwacht over een groot aantal eigen middelen. Dit zijn meerdere patrouilleschepen, reddingsboten, anker sleepboten, betonningsvaartuigen, patrouillevliegtuigen en SAR-helikopters. Velen hiervan worden echter gebruikt voor toezicht in de wateren rondom de Nederlands-Caribische eilanden. (Nederlandse Kustwacht, 2023a) Het is echter opmerkelijk dat het Caribisch deel van Nederland dat zoals te zien of Figuur 17 bestaat uit Aruba, Curaçao, Sint Maarten en Caribisch Nederland (Bonaire, Sint Eustatius en Saba), niet onder toezicht staat van Den Helder. Het heeft zijn

eigen kustwacht, namelijk de Kustwacht Caribisch Gebied, dat wordt aangestuurd vanuit Parera in Curaçao. (Kustwacht Caribisch Gebied, z.d.) De Nederlandse Kustwacht heeft er wel degelijk een grote invloed aangezien de Kustwacht Caribisch Gebied een samenwerkingsverband is tussen Nederland, Aruba, Curaçao en Sint Maarten. Er wordt hier verder ook samengewerkt met de Nederlandse Douane, Marechaussee en andere landsdiensten. (Nederlands Ministerie van Defensie, 2020)



Figuur 17: EEZ Nederlands Caribisch Gebied

Bron: Marineregions.org

Nederland heeft ook een soortgelijk maritiem informatiekruispunt als in België, het zogenaamde Maritiem Informatie Knooppunt (MIK-NL). De rol van het MIK-NL is gelijkaardig aan het Belgische MIK. De vertegenwoordigde diensten zijn er:

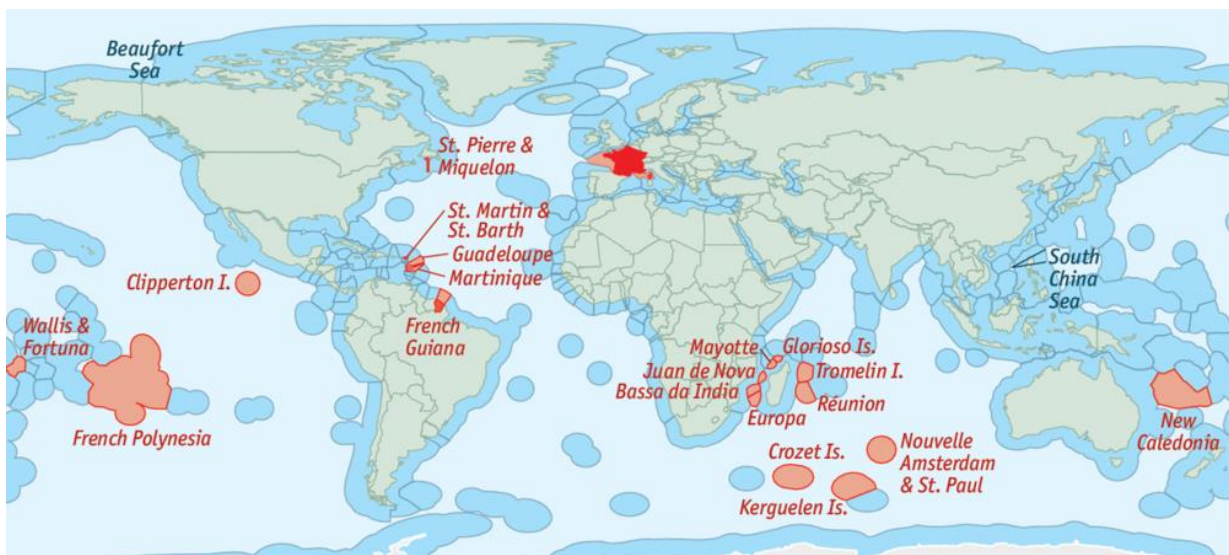
- Politie
- Douane
- Fiscale Inlichtingen- en Opsporingsdienst (FIOD)
- Nederlandse Voedsel- en Warenautoriteit (NVWA)
- Rijkwaterstaat
- Koninklijke Marine
- Koninklijke Marechaussee (Nederlandse Kustwacht, 2023b)

Het is opmerkelijk dat Defensie niet met middelen aanwezig is in het MIK-NL. Bij de Koninklijke Marine werken er enkel liaison officieren. Dit betekent dat de Nederlandse marine ook samenwerkt met de Nederlandse kustwacht, al is dit wel wat afstandelijker dan in België. (De Winter, 2023)

In de toekomst zal het MOC ABNL voor een nog betere samenwerking tussen de Belgische en Nederlandse marines moeten zorgen en bijgevolg ook voor een betere samenwerking tussen het Maritiem Informatiekruispunt en het Maritiem Informatie Knooppunt.

12.2 Frankrijk

Voor Frankrijk, met de tweede grootste EEZ ter wereld (10,2 miljoen km² aan EEZ en 19 000 km aan kustlijn) die te zien is op Figuur 18, is het vanzelfsprekend dat de beveiliging hiervan allesbehalve evident is. De Franse kustwacht, ook wel *Gendarmerie Maritime*, valt volledig onder het Ministerie van Defensie en maakt dus onderdeel uit van de Franse Marine. De rol van de kustwacht is hier veeleer gefocust op beveiliging in tegenstelling tot veiligheid.



Figuur 18: Franse EEZ

Bron: Marineregions.org en Economist.com

Daarentegen heeft Frankrijk het concept *Action de l'État en mer (AEM)* wat vertaald kan worden naar "Staatsactie op zee". Hieronder vallen alle andere acties op zee, met uitzondering tot de taken die door landsverdediging worden gedaan. Het AEM omvat meer

dan 45 missies, verspreid over tien categorieën. Deze gaan van het beschermen van nationale belangen tot de bestrijding van illegale activiteiten, het waarborgen van de veiligheid op zee en de bescherming van het milieu. (Secrétariat général de la mer, 2022)

De maritieme prefecten, vertegenwoordigers van de eerste minister en leden van de regering staan aan het hoofd van de AEM, elk in hun respectievelijke zone. Zij staan onder het gezag van de *Secrétariat général de la mer* (SGMer), die de AEM organiseert en coördineert onder het gezag van de eerste minister. Vanwege de talrijke Franse overzeese gebieden, is de AEM verdeeld in tien maritieme zones: drie aan het Franse vaste land (Kanaal / Noordzee, de Atlantische Oceaan, de Middellandse Zee) en vijf overzeese (zuidelijke Indische Oceaan, Antillen, Frans-Guyana, Frans-Polynesië en Nieuw-Caledonië maritieme zones); twee zones bestrijken extra gebieden van de volle zee (Indian Ocean, Stille Oceaan). Bijgevolg zijn er in totaal ook tien vertegenwoordigers van de AEM. (Bachelier & Frécon, 2022)

De *fonction garde-côtes* zorgt voor de coördinatie en de bundeling van de middelen van alle betrokken administraties. De acht betrokken entiteiten zijn:

- Franse Marine
- *Gendarmerie maritime*
- *Gendarmerie nationale*
- Algemene directie van maritieme aangelegenheden
- Algemene directie van de Franse overzeese gebieden
- Douane
- Grenspolitie
- Civiele veiligheid

Het beschikt over 229 vaartuigen en 145 vliegtuigen of helikopters waarvan een groot deel gestationeerd zijn in de overzeese gebieden. (Secrétariat général de la mer, 2022)

12.3 Verenigd Koninkrijk

Het Verenigd Koninkrijk werkt op een gelijkaardige manier als Nederland. Het *Joint Maritime Security Centre (JSMC)* staat er in voor de beveiliging van de Britse wateren. (UK

Government, 2023) De missie is om het bewustzijn en begrip van maritieme veiligheidsbedreigingen te vergroten en de samenwerking tussen de verschillende overheidsinstanties tot stand te brengen. Aan het hoofd staan:

- Grenspolitie
- *Royal Navy*
- Ministerie van Defensie

Verder wordt het JSMC gesteund door:

- Terrorismebestrijdingspolitie
- Departement van transport
- Het ministerie van Buitenlandse Zaken, Gemenebest en Ontwikkeling
- *The Home Office*
- *HM Coastguard*
- Douane
- Nationaal Misdaadbureau
- *Marine Management Organisation*
- *Marine Scotland*

Het JMSC omvat het *National Maritime Information Centre (NMIC)*, dat sinds 2010 een mechanisme biedt voor de civiele en militaire maritieme wetshandhaving van het Verenigd Koninkrijk. Het brengt maritieme *intel* en informatie samen van de verschillende overheidsinstanties en doet dienst als een het centrale punt voor internationale partners. (UK Government, 2023)

Ook in het VK bestaat er een kustwacht, *HM Coastguard*, maar deze focust zich voornamelijk op de veiligheid op zee.

12.4 Duitsland

In Duitsland bestaat het *Maritime Safety and Security Centre (MSSC)*, te Cuxhaven, waar alle verschillende autoriteiten verantwoordelijk voor de maritieme beveiliging samenzitten. Dit is een samenwerking op zowel federaal niveau als op niveau van de

verschillende kuststaten. De Duitse wateren zijn opgedeeld in vijf verschillende kuststaten: Bremen, Hamburg, Mecklenburg-Voor-Pommeren, Nedersaksen en Sleeswijk-Holstein. Duitsland betreft zeven partijen bij het MSSC, namelijk:

- De federale politie
- De federale douaneadministratie
- Het federaal bureau voor landbouw en voedsel
- De federale waterwegen- en scheepvaartadministratie
- De Duitse Marine
- De Duitse waterwegenpolitie van de vijf kuststaten
- Het centrale commando voor maritieme noodsituaties

(Maritimes Sicherheitszentrum, 2023a)



Figuur 19: JERACS partnerfaciliteiten

Bron: Administratiedepartement van het MSSC (Duitsland)

Deze partners bundelen hun krachten binnen het *Joint Emergency Reporting and Assessment Centre Sea (JERACS)*. Het JERACS is het operationele centrum van het MSSC; het bundelt en coördineert de expertise van de verschillende partners van het MSSC. Het kan gezien worden als een orgaan dat tussen het MSSC en de partners komt om een optimale informatiestroom mogelijk te maken en voor het taakbeheer tussen de partners

zorgt. Het JERACS zelf bestaat uit de volgende groepen, te zien op Figuur 19. (Maritimes Sicherheitszentrum, 2019)

Er is geen hoofd van alle operaties met de bevoegdheid om de federale autoriteiten en de vijf kuststaten binnen JERACS te leiden. Er is echter wel een JERACS Coordinator van de partners die jaarlijks verandert en verantwoordelijk is voor de coördinatie van de activiteiten en de algemene dienstverlening binnen JERACS. (Maritimes Sicherheitszentrum, 2023b)

12.5 Noorwegen

Het is interessant om de aanpak van Noorwegen te vergelijken met die van België omdat deze drastisch van elkaar verschillen. De Noorse Kustwacht, ook wel *Kystvakten*, maakt een integraal onderdeel uit van de Koninklijke Noorse marine. Opmerkelijk is het feit dat de Noorse Kustwacht verantwoordelijk is voor alle aangelegenheden op zee, en niet enkel militaire aangelegenheden. Dit betreft inspecties voor de visserij, wetshandhaving, grensbewaking, zeevaartinspecties, bescherming van het milieu en SAR-operaties. (Kubiak, 2019; Solvik, 2014)

Verschillende maritieme taken en verantwoordelijkheden zijn in Noorwegen geplaatst onder de verschillende autoriteiten, maar de Noorse kustwacht heeft ook de bevoegdheid om deze uit te voeren. De taken werden in 1997 vastgelegd in de *Coast Guard Act (Kystvaktloven)*, waarin staat dat de *Kystvakten* verantwoordelijk is voor de uitvoering van de taken van volgende agentschappen:

- Kustadministratie (verantwoordelijk voor de infrastructuur op zee)
- Douane en belastingdienst
- Directoraat visserij
- Agentschap voor milieu
- Instituut voor maritiem onderzoek
- Hydrografische dienst
- Noorse Marine
- Federale Politie

Dit betekent dus ook dat de Noorse Kustwacht, die volledig bestaat uit militairen, ook bevoegd is om politietaken op zee uit te voeren. Daarvoor is een uitzondering gemaakt in de Noorse grondwet. (Solvik, 2014)

12.6 Internationale netwerken

Informatie-uitwisseling is allesbehalve evident. Wegens de nauwe samenwerking met Nederland is dit vrij efficiënt, maar zelfs hier wordt niet alle informatie gedeeld. De uitwisseling van informatie is altijd al een lastig gegeven geweest omdat het over verschillende kanalen gebeurt. Zeker voor Defensie is dit soms een heikel punt omdat de meeste landen soeverein willen handelen. Soms gebeurt dit, vandaag de dag, nog steeds via e-mail verkeer. (De Winter, 2023) De Federale Politie staat hier op sommige vlakken al verder in. Men werkt er in zowel een nationale als internationale context.

12.6.1 MCCIS

België kan profiteren van het NAVO-netwerk en daar wordt al veel informatie uitgewisseld. Dit is echter ook een nadeel omdat *NATO-secret* niet zomaar gedeeld kan worden met alle partners binnen de kustwachtstructuur. Binnen de NAVO bestaan er chatrooms waarin verschillende landen met elkaar de nodige informatie kunnen delen. NAVO heeft ook de tool *Maritime Command and Control Information System*, ook wel MCCIS. Deze tool vormt een beeld van de *white shipping* wat de commerciële scheepvaart is, de *blue shipping* wat militaire NAVO-schepen zijn en *red shipping* wat als vijandig kan worden beschouwd. Dit geeft een internationaal, beveiligd beeld van wat er zich afspeelt op zee. (Van Overloop, 2023)

12.6.2 CISE

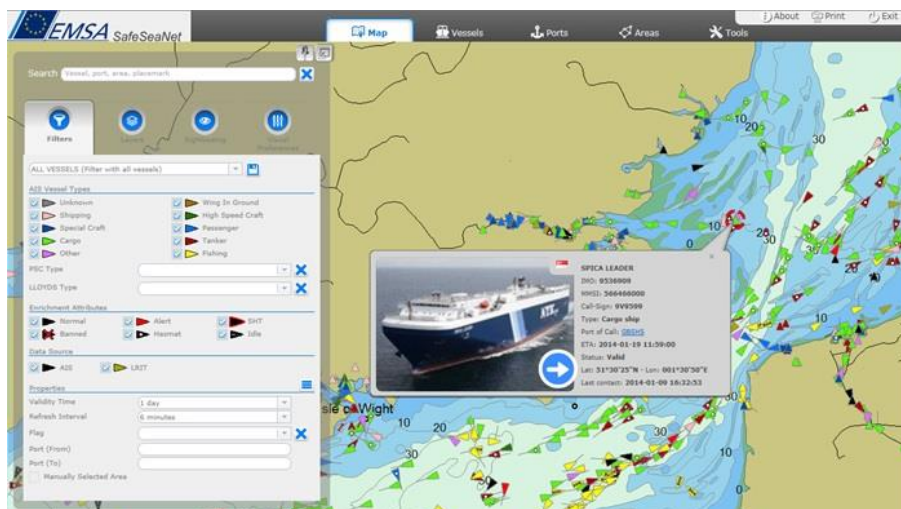
In 2009 werd de ontwikkeling van het *Common Information Sharing Environment* (CISE) gestart. Het is een initiatief van de Europese Unie met als doel om de Europese

beveiligingssystemen op zee interoperabel te maken om alle betrokken autoriteiten uit verschillende sectoren toegang te geven tot aanvullende informatie die andere lidstaten bezitten. Sindsdien werd het continu verder ontwikkeld en verbeterd. Het is een vrijwillig samenwerkingsproces in de EU tussen de autoriteiten die per land betrokken zijn bij de maritieme beveiliging. Een voordeel van dit systeem is dat informatie op deze manier verspreid is over de landen, en niet gecentraliseerd. (*Maritime CISE: a Common Information Sharing Environment for the European Maritime Domain, 2014*)

Sinds 2019 is CISE in een transitiefase om eindelijk operationeel te worden. Deze fase wordt uitgevoerd door de *European Maritime Safety Agency (EMSA)*, die de meeste EU-lidstaten bevat en dus gebruik kan maken van de expertise van de *European Commission's Joint Research Centre (JRC)*. Het JRC zorgt voor onafhankelijke, op feiten gebaseerde onderzoek en kennis. (*European Maritime Safety Agency, 2023a*)

12.6.3 SafeSeaNet

SafeSeaNet is een interface van de Europese Unie die gemeenschappelijke toegang biedt tot maritieme toepassingen van het EMSA. Het doel is het verbeteren van de veiligheid op zee en in de havens, bescherming van het mariene milieu en het efficiënt laten verlopen van maritiem transport. Het is opgezet als netwerk voor maritieme informatie-uitwisseling tussen de EU-lidstaten, Noorwegen en IJsland. De informatie varieert van



Figuur 20: Screenshot SafeSeaNet

Bron: European Maritime Safety Agency

scheepsinformatie en ladingen tot hun beweging. Het bevat AIS informatie, historische posities van schepen, scheepsrapporten, gedetailleerde ladingslijsten, gemelde problemen uit het verleden, waar het schip gebannen is etc. (European Maritime Safety Agency, 2023b) Extra informatie kan opgevraagd worden tussen de lidstaten onderling en vervolgens worden gedeeld op *SafeSeaNet*. De interface kan vergeleken worden met degene van bekende zoekmachines als *MarineTraffic* en *VesselFinder* maar dan met een grote hoeveelheid aan extra informatie, zoals te zien op Figuur 20. (European Maritime Safety Agency, 2023c)

12.7 Partnerlanden

12.7.1 Admiraal Benelux

De bekendste internationale samenwerking is degene tussen de Belgische en Nederlandse marine. De operationele staven van beide marines vormen één staf die we kennen als de Admiraal Benelux waarbij ook Luxemburg betrokken is, die zelf niet over een marine beschikt. Het Admiraal Benelux is eigenlijk een samenwerking tussen de hele defensies van België, Nederland en Luxemburg, maar bij de Marinecomponent is deze reeds het meest prominent. De samenwerking is vooral gefocust op logistiek en onderhoud, opleiding en training, het uitvoeren van militaire taken en de aanschaf van materieel. ('Benelux-verklaring over samenwerking op defensievlak', 2012) Een voorbeeld hiervan is dat Nederland het onderhoud uitvoert van alle fregatten en België van alle mijnenjagers. Het hoofdkwartier van de Admiraal Benelux is in Den Helder.

12.7.2 Andere internationale samenwerking

Ook internationaal hebben de MIK's contact met elkaar. Momenteel is hier nog geen wettelijk kader voor. Het wordt dus nog gedaan op een *ad hoc* basis. Op de Noordzee top van 24 april 2023 werd de nadruk gelegd op de noodzaak voor een platform voor informatie-uitwisseling tussen de betrokken naties.

Het *North Atlantic Coast Guard Forum (NACGF)* is een vrijwillig en niet-bindend forum tussen 20 landen gelegen rond de Noord-Atlantische Oceaan. Het werd in 2007 opgericht om de samenwerking in deze regio te verbeteren. De betrokken landen zijn België, IJsland, Portugal, Canada, Ierland, Rusland, Denemarken, Letland, Spanje, Estland, Litouwen, Zweden, Finland, Nederland, het Verenigd Koninkrijk, Frankrijk, Noorwegen, de Verenigde Staten, Duitsland en Polen.

Verder bestaat de *North Sea and Channel Maritime Information Group (NSCMIG)* wat een samenwerking is tussen België, Nederland, Frankrijk en Duitsland.

Er zijn wekelijkse telefonische vergaderingen tussen de Federale Politie aanwezig op het MIK en hun tegenhangers uit Nederland, Frankrijk, Duitsland en het Verenigd Koninkrijk.

Frontex is een centrum voor grenscontroleactiviteiten aan de buitengrenzen van de EU dat in 2004 werd opgericht. Het staat ook bekend als het Europees Grens- en kustwachtenstchap en heeft anno maart 2023 een permanent korps met meer dan 2100 medewerkers. Een groot deel van het *Frontex*-korps is er door de lidstaten gedetacheerd. Het is zeven dagen per week en 24 uur per dag actief binnen de EU en de Schengenzone. *Frontex* deelt inlichtingen en expertise met alle EU- en Schengenlanden en de betrokken buurlanden van de EU. Het betreft zaken zoals migratie en grensoverschrijdende criminaliteit. Het gaat ook actief helpen door middel van bewaking vanuit de lucht, hulp bij terugkeerprocedures, steun ter plaatse en het in kaart brengen van nieuwe technologieën. (European Union, 2023)

Ook netwerken zoals *MARSUR (Maritime Surveillance)* werden door de EU opgericht. Het is een project dat in 2006 werd gestart door het *European Defence Agency (EDA)*. Het doel van *MARSUR* is om Europese maritieme informatiesystemen beter te laten samenwerken op technisch niveau. Dit moet voor een beter maritiem beeld zorgen. Het *MARSUR*-netwerk werkt samen met agentschappen van de EU en omvat België, Cyprus, Finland, Frankrijk, Duitsland, Griekenland, het Verenigd Koninkrijk, Italië, Ierland, Litouwen, Nederland, Polen, Portugal, Spanje, Zweden, Bulgarije, Letland, Noorwegen, Malta en Slovenië. (European Defence Agency, 2023) In de praktijk echter, is dit vaak een pijpleiding waar geen informatie doorkomt. De voorziening is er, maar het wordt niet genoeg gebruikt. Dit komt door kwesties van onduidelijkheid van welke zaken al dan niet gedeeld mogen worden. Op

dit moment is dit een vrij nutteloos netwerk, maar naar de toekomst toe, kan dit wel veranderen. (Van Overloop, 2023)

Het *Maritime Analysis and Operations Centre Narcotics (MAOC N)* is een samenwerking tussen Frankrijk, Ierland, Italië, Spanje, Nederland, Portugal en het Verenigd Koninkrijk in de strijd tegen maritiem drugstransport. Het wordt onder meer vergoed door de Europese Unie. België werkt momenteel reeds nauw samen met het *MAOC N* en wil de komende jaren inzetten op een nog betere samenwerking en tot een toetreding bij het *MAOC N*. (FOD Kanselarij van de Eerste Minister, 2022)

De Scheepvaartpolitie heeft haar eigen netwerken met politiediensten uit andere landen, deze worden binnen het MIK ook gebruikt. *Aquapol*, opgericht in 2002, is een netwerk voor een verbeterde wetshandhaving zowel op zee als op binnenwateren en bestaat uit een netwerk van 18 landen. Ook de Amerikaanse kustwacht is een partner. De gebieden waar *Aquapol* actief is, zijn opgedeeld in vier hubs, die elkaar dikwijls overlappen: *Maritime Hub North Sea/Atlantic*, *Inland navigation hub for the Rhine*, *Maritime Hub Mediterranean/Atlantic*, *Danube Black Sea Hub*. België behoort tot de eerste twee hubs. Aan het hoofd staat het *Aquapol Management*, waar de Franse *Gendarmerie Nationale* de leiding heeft. Een belangrijke tool van *Aquapol* is de *Aquatrack*. Het is een interface waar alle partnerlanden uitgevoerde controles op schepen kunnen melden. (Aquapol, 2022)

Het Centrum voor Politie- en Douanesamenwerking (CCPD) is een orgaan dat zich focust op de uitwisseling van informatie, het verstrekken van hulp en de uitvoering van analyses tussen de politie- en douanediensten van België en Frankrijk. Het betreft voornamelijk grensoverschrijdende opdrachten. Het CCPD is gelegen in Doornik.

Elke twee jaar vindt in Zeebrugge de *PMIC*-conferentie (*Police Maritime Information Centre*) plaats. Het is het moment waarop de Scheepvaartpolitie van het MIK, samen gaat zitten met hun tegenhangers uit het Verenigd Koninkrijk, Nederland, Duitsland, Frankrijk, Spanje, Portugal en Estland. Er worden geen officiële aantekeningen gemaakt tijdens deze vergaderingen, alles wordt er mondeling met elkaar gedeeld. Zaken die besproken worden omvatten onder andere *good practices* en *vessels of interest*. (Meyfrootd, 2023)

13 Hedendaagse problematiek: Spionage van Rusland in de Noordzee

Ten gevolge van de oorlog die uitbrak in Oekraïne in 2022, is spionage vanuit Rusland een aanzienlijk probleem geworden in het Westen. In België, gelegen in het hart van Europa, bevindt zich nog steeds de Europese hoofdstad Brussel, de thuisbasis van veel Europese instellingen. Daarbij bevindt zich in het Belgische deel van de Noordzee nog heel wat kritieke infrastructuur, voor zowel de Belgische samenleving, als die van andere delen van Europa. Dit zorgt ervoor dat België een zeer interessant doelwit kan zijn voor Rusland om te gaan spioneren. In 2022 nog werden 21 Russische inlichtingenofficieren die onder diplomatieke cover in België waren, uitgewezen ten aanzien van de Belgische veiligheid. (Lars Bové & Cockx, 2023) Toch wordt er geschat dat er zich nog zo'n 70 tot 80 "*spy diplomats*" zijn. Daarnaast proberen deze ook nog informanten ter plaatse te rekruteren. (Torfs, 2022)

Op Russische ambassade in Ukkel bevinden zich 17 schotelantennes. Dit zijn er meeste van alle ambassades in heel Europa en opvallend meer dan in onze buurlanden. De aanleiding hiertoe was hoogstwaarschijnlijk de uitbraak van de oorlog in Oekraïne, aangezien er de laatste jaren pas een grote toename was in het aantal antennes en schotels. De Europese inlichtingendienst slaagde er reeds in om te bewijzen dat apparatuur als deze reeds als spionageapparatuur werd gebruikt in Europa. Op basis van het verdrag van Wenen is het echter niet toegelaten om de communicatie te onderscheppen die vanuit een ambassade naar buiten wordt gestuurd. Ambassades genieten wettelijke bescherming die onder de internationale wetgeving valt, waardoor België hier niet zomaar tegen kan optreden. (Lars Bové & Cockx, 2023)

Dezelfde trends zien we ook op de Noordzee gebeuren. In 2022 werd een Russisch spionageschip voor de Belgische kust waargenomen. Ook de Nederlandse autoriteiten stelden hetzelfde schip vast in hun wateren. Het MIK voerde hierop een onderzoek uit naar de verdachte bewegingen van het betreffende schip. (Clapson, 2023)

Dagelijks zijn er passages van Russische *undercover* schepen in de Baltische zee. ('De Afspraak 20230419', 2023) Er kan van worden uitgegaan dat het Russisch leger momenteel bezig is met het gedetailleerd in kaart brengen van offshore windmolenparken, gaspijpleidingen, elektriciteits- en internetkabels in de Europese wateren. (Fastrup e.a.,

2023) Het betreft een groot aantal militaire- en koopvaardijsschepen die vooral actief zijn rond Denemarken, Noorwegen, Finland en Zweden, maar er zijn dus ook reeds activiteiten vastgesteld voor de Belgische kust. Het motief hiervoor is, om bij een eventueel conflict met het Westen, sabotage te kunnen plegen aan deze infrastructuur, wat enorme gevolgen zou kunnen hebben. Maar een groot gevaar is ook een directere manier van oorlogvoering: het gebruik van zeemijnen. Voor een koopvaardijsschip is het vrij makkelijk om mijnen



Figuur 21: Route Admiral Vladimirsky

Bron: De Afspraak; VRT 19/04/2023

overboord te gooien op strategische plaatsen. (Fastrup e.a., 2023)

Zo dus ook in november 2022, toen navigeerde een Russisch spionageschip in de nabijheid van Belgische windmolenparken en weigerde zichzelf te identificeren. (Clapson, 2023) Het schip had het AIS-systeem niet geactiveerd, waardoor het niet geïdentificeerd kon worden. We weten nu dat het om de “Admiral Vladimirsky” ging. Een schip dat officieel dient voor maritiem onderzoek. Het navigeerde doorheen Europese wateren zonder zijn locatie te delen. Er werden wel continue berichten naar een marinebasis in Rusland verstuurd. Er werden ook reeds gevallen van sabotage vastgesteld voor de kust van Noorwegen waarbij onderzeese kabels werden doorgeknipt. (Fastrup e.a., 2023)

De spionageschepen schakelen dus hun AIS systemen uit, of navigeren met foutieve AIS gegevens waardoor identificatie een stuk moeilijker wordt. Bepaalde schepen, zo ook de Admiral Vladimirsky, hoeven echter het AIS systeem niet op te zetten. Dit omdat het wel een Russisch marineschip betreft. Ze varen systematisch over kritieke infrastructuur en

stoppen daarbij ook geregeld, waarschijnlijk om onderwater onderzoek uit te voeren. Naar schatting 50 Russische schepen navigeerden in de laatste tien jaar door Europese wateren



Figuur 22: Verdachte beweging Russisch schip boven een internetkabel

Bron: Terzake; VRT 19/04/2023

op soortgelijke missies. (Fastrup e.a., 2023)

In België, wanneer een soortgelijk schip wordt opgemerkt, zal deze elektronisch worden opgevolgd en gecheckt op anomalieën. Alle beschikbare middelen op de Noordzee, zoals radarbeelden, camerabeelden en andere sensoren, worden dan tot de beschikking van het MIK gesteld. Wanneer verdacht gedrag van een schip wordt vastgesteld spreken we van een anomalie. Hierbij kan een van de patrouillevaartuigen van de Marine worden ingezet om deze contacten van nabij te gaan volgen. Dit zorgt ervoor dat de aanwezigheid van de Belgische instanties wordt gezien en dit moet bijgevolg voor een afschrikkende effect zorgen. Concreet kan er echter weinig worden gedaan wanneer een schip wordt opgemerkt dat bezig is met verdachte activiteiten. Er kan worden verzocht om de zone te verlaten op basis van het vermoeden van spionageactiviteiten. Maar in de meeste gevallen, zeker in het geval van militaire schepen die immuniteit hebben, is het onmogelijk om aan boord te gaan. (De Winter, 2023)

Spionage en sabotage worden vaak clandestien uitgevoerd. Aan de verschillende sectorale overheden (voor energie en communicaties) werd gevraagd om jaarlijks minstens een *baseline survey* uit te voeren. Dit niet enkel om te checken of technisch nog wel alles in

orde is, maar ook op gebied van beveiliging. Hierbij kan dan eventueel een afgevaardigde van de Marine ondersteuning bieden. Wanneer er verdachte activiteit werd vastgesteld, kan er dan een nieuwe *survey* worden uitgevoerd door de sectorale overheden, en kan deze vergeleken worden met de *baseline survey*. Wanneer er specifieke zaken worden gedetecteerd, zal de Marine worden ingeschakeld om deze zaken te identificeren en eventueel weg te halen. (De Winter, 2023)

Op internationaal niveau bestaat het NS1 *NATO Secret white area network*. Alle NAVO-landen zijn hierop verbonden en geven er *real-time* informatie door aan elkaar. Wanneer een verdacht schip wordt gedetecteerd wordt hier telkens een *case* voor opgemaakt. De bedoeling is dan dat elk NAVO-land het schip, in zijn wateren, zal gaan escorteren. Het probleem hiermee voor de kustwacht is dat deze informatie strikt militair is en de andere partners dus niet over deze informatie mogen beschikken. Bijgevolg is dit een strikt militaire aangelegenheid.

Offshore partners moeten in de toekomst ook ingelicht kunnen worden door de Marine wanneer zij mogelijke sabotage activiteit vaststellen. Indien bijvoorbeeld de windmolenparken tijdig gewaarschuwd kunnen worden, kunnen zij bepaalde activiteiten reeds stopzetten om zo weinig mogelijk informatie weg te geven.

14 Informatie-uitwisseling en MAiDEN

De interne informatie-uitwisseling binnen het MIK is niet altijd even vanzelfsprekend. Er zijn gevoeligheden tussen de Vlaamse en federale bevoegdheden. Er bestaan echter wel platformen waarop informatie over verschillende diensten kan worden verspreid. De MIK-partner die percentagegewijs het meest inzet op het delen van informatie is de Scheepvaartpolitie. In 2023 worden 16,6 procent van hun dossiers gedeeld binnen het MIK, wat een stuk hoger ligt dan bij de andere partners. (Meyfrootd, 2023)

Zoals aangehaald in hoofdstuk 6 beschikt al het MIK-personeel over veiligheidsmachtigingen binnen de NAVO, EU en op nationaal niveau. De NAVO werkt met vier beveiligingsniveaus: *Cosmic Top Secret*, *NATO Secret*, *NATO Confidential* en *NATO Restricted*. Deze niveaus staan respectievelijk van het meest geheim, tot minst geheim. *NATO Secret* is de minimumvereiste. Deze classificatie omvat informatie die, indien gedeeld met onbevoegden, grote schade aan de NAVO kan toebrengen. (NATO, 2017) Binnen de EU bestaat een soortgelijk concept. De verschillende Europese veiligheidsniveaus zijn *EU Top Secret*, *EU Secret*, *EU Confidential* en *EU Restricted*. *EU Secret*, waar men in het MIK minimaal over beschikt, is informatie die in de foute handen een grote negatieve impact heeft op de Europese Unie of op een of meerdere van de lidstaten. (The Council of the European Union, 2013) Ook op het Belgisch nationaal niveau gaat men op deze manier te werk. Er bestaan drie niveaus: Zeer Geheim, Geheim en Vertrouwelijk. Nationaal Geheim is vereist op het MIK en is informatie dat ernstige schade kan toebrengen aan de belangen van de Staat. ('Wet betreffende de classificatie en de veiligheidsmachtigingen, veiligheidsattesten en veiligheidsadviezen', 1999) Omdat alle MIK-medewerkers over deze classificaties beschikken, is het delen van informatie tussen de partners een stuk efficiënter.

Omdat men in het MIK met verschillende diensten op een paar stappen van elkaar verwijderd zit, kan informatie vaak snel en *off the record* aan elkaar worden overgemaakt. Er bestaan ook reeds platformen, zoals bijvoorbeeld is het *Brabo*-platform dat in hoofdstuk 9.2 werd aangehaald. Toch is er nog ruimte voor verbetering, daarom werd in 2018 het MAiDEN-project gestart.

Het *Maritime Information Data Exchange Network* (MAiDEN) is een samenwerking tussen verschillende kustwachtpartners die een rol spelen in veiligheid, beveiliging en afhandeling van incidenten op onze Noordzee en moet voor een betere communicatie binnen de Kustwachtcentrale zorgen. Het Directoraat-Generaal Scheepvaart startte het project in nauwe samenwerking met het agentschap Maritieme Dienstverlening en Kust (MDK), Defensie, Douane, en Scheepvaartpolitie. ('Een veiligere Noordzee dankzij de verregaande digitale en geautomatiseerde gegevensuitwisseling tussen de kustwachtpartners.', 2020)

Op 1 maart 2018 is het MAiDEN-project officieel van start gegaan. Het zorgde in twee jaar tijd voor de koppeling van hun data- en communicatienetwerken. Deze moesten voor een vlotte informatie-uitwisseling zorgen en voor de opbouw van een accuraat maritiem verkeersbeleid. Concreet werd er op vier punten geconcentreerd:

- "de creatie van een Multifunctional Display Platform in het MRCC en in het MIK plus een koppeling tussen beide;
- het uitwerken van een kustwacht informatie systeem en de koppeling tussen databases op het MIK en het MRCC;
- elektronisch uitwisselen van drift- en zoekpatronen;
- een efficiënte raadpleging van schip, lading en reisinformatie." (Maekelberg, Gonsales, & Maes, 2018)

Sinds 2020, twee jaar nadat het MAiDEN-project van start ging, hebben de partners van het MIK hun informatiesystemen helemaal in kaart kunnen brengen door dit project. Hierdoor staat zowel de nationale als de internationale informatie-uitwisseling helemaal op punt. ('Een veiligere Noordzee dankzij de verregaande digitale en geautomatiseerde gegevensuitwisseling tussen de kustwachtpartners.', 2020)

Bij het MRCC, het MIK en het Directoraat-Generaal Scheepvaart in Brussel is een *Multifunctional Display Platform* geïnstalleerd en is gezorgd voor een koppeling tussen de verschillende systemen. Hierdoor hebben de operatoren steeds een zo volledig mogelijk beeld van wat zich afspeelt op zee. Zo kunnen ze in een crisissituatie sneller en gecoördineerd ingrijpen. ('Een veiligere Noordzee dankzij de verregaande digitale en geautomatiseerde gegevensuitwisseling tussen de kustwachtpartners.', 2020)

De uitwisseling van informatie, over de schepen die in de Belgische havens komen, tussen DG Scheepvaart en de Douane in het MIK werd uitgebreid waardoor foutieve en onvolledige informatie sneller opgevangen wordt. Dat verbetert de kwaliteit van de informatie en zorgt voor een betere inschatting van de risico's.

Het MAiDEN staat ook in voor de juridische rechtsgrond om de informatie-uitwisseling tussen het MRCC en het MIK mogelijk te maken. En dit is waar er anno 2023 nog steeds problemen mee zijn. Er wordt gehoopt dat deze problemen snel van de baan zijn want, eens deze wetgeving er komt, zal dit een positieve invloed hebben op de werking van de Kustwachtcentrale. (Huygens, 2023)

15 Toekomst

15.1 Technologisch

Het MIK opereert op zee hoofdzakelijk met de patrouillevaartuigen van de Marine. De twee vaartuigen zijn eigenlijk te weinig en dus zou een nieuw patrouillevaartuig vanaf 2024 voor meer flexibiliteit moeten zorgen. Het inzetten van drones en onbemande vaartuigen zou in de toekomst ook moeten worden bekeken.

Hoofdzakelijk is het belangrijk zoveel mogelijk sensoren op zee te krijgen. Dit voor detectie zowel op als onder water, en in de lucht. De recente gebeurtenissen met de *Nord Stream* pijpleidingen tonen aan dat het belangrijk is om onze expertise onder het water zeker verder uit te breiden. Het diepste punt van het Belgische deel van de Noordzee is zo'n 40 meter diep en dus is sabotage niet onmogelijk. (Van Overloop, 2023)

Momenteel wordt geëxperimenteerd met *Distributed Acoustic Sensing (DAS)*. Dit is een technologie waarbij geluidsgolven gedetecteerd kunnen worden door afbuiging van een lasersignaal doorheen glasvezels. Als deze technologie op onderzeese kabels uitgevoerd zou kunnen worden, zou dit betekenen dat een schip of zelfs kleine vaartuigen op een passieve manier gedetecteerd kunnen worden. (Vanthillo, 2023)

15.2 Infrastructuur

Zoals uitgelegd in hoofdstuk 6 bevindt het MIK zich binnen de gebouwen van de Marine. Dit kan bijvoorbeeld voor moeilijkheden zorgen wanneer een van de andere partners eisen zou stellen op het gebied van infrastructuur.

Een andere moeilijkheid dat het met zich meebrengt is de samenwerking met de andere partner van de Kustwachtcentrale, namelijk het MRCC. Een grote verbetering zou een samenwerking tussen het MIK en het MRCC in één gebouw zijn. Op operationeel vlak, bij incidenten op zee, zou dit de werking tussen het SAR- en *security*-gedeelte veel efficiënter laten verlopen. Nu gaat alle communicatie per telefoon wat zorgt voor tijdsverlies, verlies aan informatie en dat er weinig overzichtelijk gewerkt kan worden. (Huygens, 2023;

Meyfrootd, 2023) Het is in mijn opzicht zeer belangrijk dat de Kustwachtcentrale effectief, fysiek uitgevoerd wordt, met alle entiteiten op een plaats.

De geplande DEF-toren (hoofdstuk 10) in de marinekazerne van Zeebrugge zou hier in de toekomst ideaal voor kunnen zijn.

15.3 Nieuwe partners

Er wordt overwogen om het aantal partners van het MIK nog verder uit te breiden. Momenteel wordt er gekeken om het Directoraat-Generaal Leefmilieu van de FOD Volksgezondheid bij het MIK te voegen. De timeline hiervoor zou tegen 2024 zijn. Leefmilieu speelt tegenwoordig een meer prominente rol dan vroeger. Wanneer er momenteel milieuverontreiniging op zee wordt vastgesteld, moet telkens een communicatie met DG Leefmilieu worden opgezet. Wanneer zij ook vast aanwezig zullen zijn op het MIK zullen zij meteen betrokken worden bij de communicatie en kunnen zij ook een betere input geven. Voorlopig zouden zij, net als DG Scheepvaart, nog geen permanentie hebben op het MIK. (Van Overloop, 2023)

15.4 Werkingsbudget MIK

Omdat het MIK als samenwerkingsverband niet onder een overheidsinstantie valt, beschikt het niet over eigen middelen. Indien dit zou veranderen zou het MIK wel een eengemaakt werkingsbudget krijgen waarbij duidelijk is voor wat de budgetten bedoeld zijn.

Praktisch zal dit echter zeer lastig zijn om het MIK volledig onafhankelijk te maken. Als tegemoetkoming is het wel realistisch om voor een gezamenlijk werkingsbudget te zorgen voor het MIK. De verschillende entiteiten zullen dan elk eenzelfde bedrag vrijmaken wat het werkingsbudget MIK zal worden. Er zal dan ook een MIK-coördinator worden aangeduid die het dagelijkse beheer, alsook het beheren van het werkingsbudget van het MIK op zich zal nemen. Deze rol zou per loop van tijd altemeerend zijn voor de verschillende partners. (Van Overloop, 2023)

15.5 MIK 2.0

In het verleden zat een MIK-operator achter een bureau met verschillende beeldschermen en een enorme kakafonie aan informatie. Er werd in sommige instanties nog gewerkt met fichebakken. Om dit op een efficiëntere manier te organiseren wordt er gewerkt aan het MIK 2.0, dit in samenwerking met privé-partner *e-BO Enterprises*. Alle oude systemen worden van tafel geveegd en in de plaats wordt er met een centraal systeem gewerkt waarop alles wordt aangesloten. Deze manier van werken zou het MIK een stuk efficiënter en gebruiksvriendelijker moeten maken. Alles wordt geautomatiseerd en ook de communicatiemiddelen worden gemoderniseerd. Zo zullen er parameters kunnen worden ingesteld op basis van het gedrag van schepen om zo makkelijker anomalieën vast te stellen. Dit zal zich vormen tot een beeld voor risicoanalyses van schepen die richting België navigeren. Er wordt momenteel ook al gewerkt aan een MIK 3.0 om zo steeds mee te blijven met nieuwe ontwikkelingen. (De Winter, 2023)

15.6 Maritiem 5G-netwerk

In de toekomst zal de Belgische Marine gebruik gaan maken van 5G-netwerken op zee om commandoschepen meteen te verbinden met andere middelen zoals drones, individuele operatoren, RHIB's, andere schepen, kustinfrastructuur etc. In de toekomst zal 5G een belangrijke rol gaan spelen in de maritieme omgeving. De Marine zou het gebruiken voor geautomatiseerde scheepsherkenning op basis *computer vision* en anomaliedetectie bij schepen. Op het gebied van communicatie en op gebied van datacommunicatie wordt veel van deze technologie verwacht. Ook voor dit project wordt, naast de *Université libre de Bruxelles (ULB)*, opnieuw samengewerkt met *e-BO Enterprises*. Het project ging op 1 december 2022 van start en loopt nog tot 1 december 2025. ('DEP5GforNAV', 2022)

15.7 Samenwerking Noordzeelanden

Er zit een zeer nauwe samenwerking aan te komen tussen alle Noordzeelanden op vlak van de beveiliging van de Noordzee. Er zal een gezamenlijke visie worden gemaakt om zo heel snel elkaars middelen te kunnen inzetten. Wanneer er zich iets voordoet dichtbij de grens van een land kunnen dan zonder probleem middelen worden ingezet van andere landen om hierbij te assisteren. Een timeline hiervoor is er echter nog niet. (Van Overloop, 2023)

15.8 Eengemaakt MIK

Om dezelfde reden dat het MIK geen werkingsbudget heeft, is er ook geen eenheid van commando, werking en structuur. Wanneer een van de partners een dossier krijgt wordt bekeken of een andere partner hierbij steun kan verlenen. Om voor meer eenheid te zorgen wil men naar de toekomst toe ervoor zorgen dat iedere MIK-operator over dezelfde basisvaardigheden beschikt, maar met behoud van specifieke bevoegdheden. Als ze het MIK bijvoorbeeld volledig onder Defensie zouden laten vallen en de werknemers van de andere partners zouden laten detacheren, zouden de werknemers van het MIK op hetzelfde niveau komen te staan, dezelfde screenings krijgen en op dezelfde manier worden gerekruteerd. Dit lijkt geen zeer positieve of realistisch toekomstvisie. Het MIK beschikt namelijk over de unieke situatie waarbij opgeleide mensen van verschillende overheidsdiensten samen zitten. Dit kan door velen als een nadeel aanzien worden, maar mits goede afspraken kan dit worden omgevormd naar een positieve situatie.

Aangezien personeelsleden van het MIK werkzaam zijn bij een andere dienst en dus door een andere dienst betaald worden, heeft dit als gevolg dat deze ook andere lonen hebben. Men kan zich dan ook gaan afvragen waarom mensen die op het MIK werken anders worden betaald, zeker als men allen over dezelfde basisvaardigheden zou beschikken.

Een andere bedenking is de verschillende organisatiestructuren en werkwijze van de organen. Binnen Defensie werkt men bijvoorbeeld met een strenge hiërarchie, wat natuurlijk niet van toepassing is bij de andere partners.

Het zou echter wel een goede zaak zijn mocht er wat meer eenheid komen in de structuur van het MIK om voor een vlottere samenwerking te zorgen. Hoewel het ook belangrijk is om de autonomie van de partners te bewaren. De partners werken namelijk op internationaal vlak vaak samen met andere landen, waarbij de vertrouwensband van enorm groot belang is. Wanneer we een eengemaakt MIK zouden hebben bestaat het risico dat deze bruggen worden verbrand, wat een negatieve impact zou hebben op de werking.

15.9 Tussentijdsrapport FOD BOSA

Eind 2022 maakte FOD BOSA (Beleid en ondersteuning) een tussentijds rapport op over de werking van de kustwacht. De conclusie van deze audit was dat de huidige structuur van de Belgische kustwacht niet werkt. Dit omdat er te veel partners zijn en dat niet elke partner van hetzelfde niveau is. Het komt soms voor dat het hoofd van een departement moet samenwerken met een afgevaardigde van een andere partner, terwijl deze niet op hetzelfde niveau staan. Aanvullend levert niet elke partner naar behoren middelen aan. Er zouden meer gezamenlijke budgetten en middelen moeten bestaan voor de kustwacht. Tot slot worden er te weinig concrete visies uitgewerkt en beslissingen genomen.

Hierin worden de missie en visie van de kustwacht opnieuw gedefinieerd. “De missie van de kustwacht is dat alle kustwachtpartners er samen voor zorgen dat er 24/7 veiligheid is op zee.” Gevolgd door de visie: “De kustwacht biedt een innovatieve invulling en proactieve uitvoering van alle kustwachtfuncties met de focus op de veiligheid en het belang van mensen, milieu en maatschappij.”

Om dit te realiseren, houdt de kustwacht zich aan bepaalde waarden, namelijk betrouwbaarheid, daadkracht, duurzaamheid, respect, toewijding en integriteit.

In het rapport werden enkele strategische doelstellingen opgesteld:

- De Kustwacht bouwt de expertise en adequate inzetbaarheid verder uit.
- De Kustwacht ontwikkelt een beleid op lange termijn rond de kustwachtfuncties in lijn met de verwachtingen van Internationale instellingen, de Europese Unie, de Federale Staat en het Vlaamse gewest.
- De Kustwacht zet erop in dat ze op elk moment weten wat er op zee gebeurt.

- De Kustwacht versterkt de samenwerking zowel intern als met de buurlanden.

De externe consultant *Deloitte* voert momenteel een analyse uit om de structuur en het financieringskader van de kustwacht aan te passen. Dit zou zich tegen eind 2023 moeten vertalen in juridische aanpassingen. Momenteel kijkt men naar wat er nodig is (kritische succesfactoren en randvoorwaarden) om de bovengenoemde strategische doeleinden te bereiken. Dit gebeurt door *Design Principles* op te maken en deze om te zetten in scenario's. Deze scenario's zullen uiteindelijk met elkaar worden vergeleken.

16 Conclusie

Ondanks de relatief kleine oppervlakte is het Belgische deel van de Noordzee van uiterst groot belang met onder andere een van de meest bevaren zeeroutes ter wereld, toegang tot zeehavens, kritieke infrastructuur etc. De wateren zijn nog steeds in volle ontwikkeling en krijgt een alsmaar belangrijker rol voor zowel de Belgische als Europese samenleving door de bouw van windmolenparken, energieplatformen, pijpleidingen, communicatiekabels etc. De huidige evoluties in de geopolitieke situatie tonen aan hoe belangrijk de beveiliging van de Belgische territoriale wateren is. De taken van het Maritiem Informatiekruispunt vallen onder de noemer *security* en houden verband met ordehandhaving en maritieme beveiligingen op zee.

Het MIK bestaat uit vier partners, namelijk de Belgische Marine, de afdeling Scheepvaartpolitie van de federale politie, Douane en Accijnzen, en de Cel Maritieme Beveiliging van het Directoraat-Generaal Scheepvaart. Het MIK maakt naast het MRCC, dat toeziet op de noemer *safety*, deel uit van de Belgische Kustwachtcentrale. De twee werken er complementair met elkaar samen als het operationele luik van de Kustwacht. Op het MIK, gelegen in de marinehaven te Zeebrugge, zitten de vier partners samen en voeren ze er hun individuele bevoegdheden uit. Daarnaast staan ze elkaar bijstaan door het uitwisselen van informatie en het ter beschikking stellen van materiaal en expertise. De complexe Belgische staatsstructuur heeft ook een grote invloed op de werking van de Kustwacht en bij uitbreiding ook het MIK. Dit zorgt vaak voor tijdsverlies, verlies van informatie en vooral een gebrek aan efficiëntie. Een voorbeeld hiervan is het feit dat de Kustwachtcentrale gesplitst zit in twee gebouwen, het een te Zeebrugge, het ander te Oostende, wat tot moeilijkheden leidt in noodsituaties.

Als samenwerkingsverband heeft het MIK geen enkele rechtsbevoegdheid. Daarnaast heeft het ook geen eenheid van commando. Dit betekent dat het niet als één organisatie kan worden beschouwd en dus ook niet over eigen middelen of zelfs een eigen budget beschikt. Dit is regelmatig problematisch voor de efficiënte werking van het MIK. Er wordt momenteel voor een oplossing gezorgd door een werkingsbudget op te starten waarbij een MIK-coördinator zou worden aangeduid. Dit zou meteen ook voor meer eenheid en een efficiëntere werking tussen de betrokken partners moeten zorgen.

Ook op internationaal niveau bewijst het MIK zijn belang. Tal van partnerschappen tussen de betrokken partijen en het buitenland zijn van essentieel belang om op bedreigingen te anticiperen. Op dit gebied is er echter ook nog heel wat progressie te boeken. De samenwerkingen van het MIK zijn er meestal waarbij slechts één van de partijen is betrokken en dus ook maar één partij voordeel uit haalt. Een samenwerkingsverbond tussen verschillende MIK-organisaties van de Noordzeelanden lijkt van essentieel belang om de Noordzee op een efficiëntere manier te beveiligen en om tegen grotere bedreigingen met meer daadkracht te kunnen optreden.

Als besluit kan het MIK zeker beschouwd worden als een goed werkende organisatie die sinds zijn oprichting reeds enorme stappen heeft genomen. Gezien de actualiteit zal het zich nog verder moeten ontwikkelen om de beveiliging van de Belgische wateren te blijven garanderen. Mits verbeteringen op het gebied van organisatie, financiering, infrastructuur, wetgevend kader en internationale samenwerking zou dit zeker mogelijk moeten zijn.

17 Bibliografie

- Aquapol. (2022). Introduction to Aquapol. Geraadpleegd 27 april 2023, van <https://www.aquapol-police.org/node?destination=>
- Bachelier, J., & Frécon, E. (2022, 16 maart). French 'State Action at Sea' as a Model for SE Asian Coast Guards. *The Maritime Executive*. Geraadpleegd 11 mei 2023, van <https://maritime-executive.com/editorials/french-state-action-at-sea-as-a-model-for-se-asian-coast-guards>
- Baumers, K. (2022, 31 december). Camera's en drones moeten windmolens op zee beschermen. *De Standaard*. Geraadpleegd van https://www.standaard.be/cnt/dmf20221230_97921590
- Belgian Defence. (2023, 26 februari). Maritime Informations Centre.
- Belgisch Instituut voor postdiensten en telecommunicatie. (2020, 21 augustus). Protocol tussen het BIPT en de scheepvaartpolitie inzake het uitwisselen van bepaalde persoonsgegevens. Geraadpleegd van https://www.bipt.be/index.php/file/cc73d96153bbd5448a56f19d925d05b1379c7f21/795ba82b1bbfcf13d5073d1e32f5a062f7daf6e8/Protocol_SSPN_BIPT.pdf
- Belgisch Scheepvaartwetboek*. (z.d.).01/08/2019. Geraadpleegd van <https://metisadvocaten.be/wp-content/uploads/2020/09/Belgisch-Scheepvaartwetboek-2019.pdf>
- Benelux-verklaring over samenwerking op defensievlak. (2012, 31 mei). Tweede Kamer der Staten-Generaal. Geraadpleegd van <https://zoek.officielebekendmakingen.nl/blg-170100>

Clapson, C. (2023, 22 februari). Russian spy ship had Belgian wind farms in its sights. België.

Geraadpleegd van <https://www.vrt.be/vrtnws/en/2023/02/22/russian-spy-ship-had-belgian-wind-farms-in-its-sights/>

De Afspraak 20230419. (2023, 19 april). *De Afspraak*. Geraadpleegd van

<https://www.vrt.be/vrtnu/a-z/de-afspraak/2023/de-afspraak-d20230419/>

De bevoegdheidsverdeling ingevolge de integratie van de zeevaartpolitie in de federale

politie. (1999, 29 mei). Geraadpleegd van https://www.etaamb.be/nl/wet-van-03-mei-1999_n1999000379.html

De Kamer van Volksvertegenwoordigers. (2023, 24 januari). Schriftelijke vraag en antwoord

nr 55-572: Beveiliging kritieke infrastructuur (MV 30721C). *De Kamer van Volksvertegenwoordigers*. Geraadpleegd van

https://www.stradalex.com/nl/sl_src_publ_div_be_chambre/document/SVbkv_55-b099-1200-0572-2022202317574

De Winter, K. (2023, 21 april). Interview MOC (online via Skype).

DEP5GforNAV. (2022). Programmatorische Federale Overheidsdienst Wetenschapsbeleid.

Geraadpleegd van

https://www.belspo.be/belspo/defra/projects/Dep5GforNAV/Dep5GforNAV_fiche_nl.pdf

D'haeseleir, E. (2017-2018). *De maritieme veiligheid van de Belgische territoriale wateren*

en de handelsvloot: Een geïntegreerd beleid? (Masterproef, Universiteit Gent, Gent). Geraadpleegd van

https://libstore.ugent.be/fulltxt/RUG01/002/480/347/RUG01-002480347_2018_0001_AC.pdf

Division for Ocean Affairs and the Law of the Sea. (2023, 23 mei). Chronological lists of ratifications of, accessions and successions to the Convention and the related Agreements. Geraadpleegd van https://www.un.org/Depts/los/reference_files/chronological_lists_of_ratifications.htm#The%20United%20Nations%20Convention%20on%20the%20Law%20of%20the%20Sea

Droits Quotidiens Legal Design. (2022, 31 oktober). Belgisch Scheepvaartwetboek: Regels maritieme beveiliging grondig hervormd. *Polinfo.be*. Geraadpleegd 25 april 2023, van <https://polinfo.kluwer.be/newsview.aspx?contentdomains=POLINFO&id=VS300972697&lang=nl>

Een veiligere Noordzee dankzij de verregaande digitale en geautomatiseerde gegevensuitwisseling tussen de kustwachtpartners. (2020, 6 maart). *FOD Mobiliteit*. Geraadpleegd 25 maart 2021, van https://mobilit.belgium.be/nl/nieuws/nieuwsberichten/2020/een_veiligere_noordzee_dankzij_de_verregaande_digitale_en

European Defence Agency. (2023). Maritime Surveillance (MARSUR). Geraadpleegd 26 april 2023, van [https://eda.europa.eu/what-we-do/all-activities/activities-search/maritime-surveillance-\(marsur\)](https://eda.europa.eu/what-we-do/all-activities/activities-search/maritime-surveillance-(marsur))

European Maritime Safety Agency. (2023a). Common Information Sharing Environment. Geraadpleegd 19 april 2023, a van <https://emsa.europa.eu/ssn-main/378-cise.html>

European Maritime Safety Agency. (2023b). Vessel traffic monitoring in EU waters. Geraadpleegd 16 mei 2023, b van <https://www.emsa.europa.eu/ssn-main.html>

European Maritime Safety Agency. (2023c). How SafeSeaNet Works. Geraadpleegd 16 mei 2023, c van <https://www.emsa.europa.eu/ssn-main/ssn-how-it-works.html>

European Union. (2023 maart). Europees Grens- en kustwachtagentschap (Frontex). *Europese Unie*. Geraadpleegd 15 mei 2023, van https://european-union.europa.eu/institutions-law-budget/institutions-and-bodies/search-all-eu-institutions-and-bodies/frontex_nl

Fastrup, N., Quass, L., & Ledegaard, F. H. (2023, 19 april). Detection: Russian spy ships are preparing possible sabotage against offshore wind turbines, gas pipes and power cables in Denmark and the Nordic countries. Denmark: DR. Geraadpleegd van <https://www.dr.dk/nyheder/indland/moerklagt/afsloering-russiske-spionskibe-forbereder-mulig-sabotage-mod>

Federale Politie. (2023). Federale politie. *Federale politie*. Geraadpleegd 19 april 2023, van <https://www.politie.be/5998/nl/over-ons/bestuurlijke-politie/directie-van-de-scheepvaartpolitie>

FOD Financiën. (2019, 1 januari). ORGANOGRAM VAN DE ALGEMENE ADMINISTRATIE DOUANE & ACCIJNZEN. Geraadpleegd van https://financien.belgium.be/sites/default/files/Customs/Over-de-AADA/Organisatie/20190412_%20AS%20IS%202019.pdf

FOD Financiën. (2023). DE ALGEMENE ADMINISTRATIE VAN DE DOUANE EN ACCIJNZEN. Geraadpleegd van <https://financien.belgium.be/sites/default/files/Customs/Over-de-AADA/Organisatie/Presentatie%20corporate%20NL%20%28externe%20versie%202022%29.pdf>

FOD Kanselarij van de Eerste Minister. (2022, 14 december). Minister Verlinden in Portugal met focus op strijd tegen georganiseerde drugscriminaliteit. Geraadpleegd van <https://verlinden.belgium.be/nl/portugal>

FOD Mobiliteit en Vervoer. (2023, 2 maart). Maritieme beveiliging. *Federale Overheidsdienst Mobiliteit en Vervoer*. Geraadpleegd 17 maart 2023, van <https://mobilit.belgium.be/nl/scheepvaart/maritieme-beveiliging/maritieme-beveiliging>

FOD Volksgezondheid, Veiligheid van de Voedselketen en Leefmilieu. (2020 februari). Er beweegt wat op zee: Het marien ruimtelijk plan 2020-2026. Geraadpleegd van https://www.health.belgium.be/sites/default/files/uploads/fields/fpshealth_theme_file/brochure_er_beweegt_wat_op_zee_2020.pdf

Huygens, O. (2023, 15 mei). Interview Federale Politie 1 (Zeebrugge).

IMO. (2023a). United Nations Convention on the Law of the Sea. *International Maritime Organization*. Geraadpleegd a van <https://www.imo.org/en/OurWork/Legal/Pages/UnitedNationsConventionOnTheLawOfTheSea.aspx>

IMO. (2023b). The International Ship and Port Facility (ISPS) Code. *International Maritime Organization*. Geraadpleegd b van <https://www.imo.org/en/OurWork/Security/Pages/SOLAS-XI-2%20ISPS%20Code.aspx>

info@yachtweb.be. (2018, 9 oktober). MARITIEM INFORMATIEKRUISPUNT. *Inshore and yachting*. Geraadpleegd 20 april 2021, van <https://inshore.yachtweb.be/?p=5489>

Joosen, R. (2015). Het maritiem informatiekruispunt. Onontbeerlijke schakel voor de maritieme beveiliging in België. *Neptunus*, (312), 32-33.

Koninklijk besluit tot oprichting en organisatie van het maritiem informatiekruispunt.

(2009, 6 maart). *Koninklijk Besluit*. Geraadpleegd van https://www.ejustice.just.fgov.be/cgi/article_body.pl?language=nl&caller=summary&pub_date=09-03-06&numac=2009000142

Kubiak, K. (2019). KYSTVAKTEN – NORWEGIAN COAST GUARD. *Studia Maritima*, (32), 207-230. doi:10.1827

Kustwacht Caribisch Gebied. (z.d.). Organisatie Kustwacht Caribisch Gebied. Geraadpleegd 25 mei 2023, van <https://kustwacht.org/organisatie/>

Kustwachtcentrale. (z.d.). *Kustwacht*. Geraadpleegd 26 april 2021, van <https://kwgc.be/nl/inhoud/kustwachtcentrale>

Lars Bové, & Cockx, R. (2023, 18 april). Meeste Russische spionage-antennes staan in België. *De Tijd*. Geraadpleegd van <https://www.tijd.be/politiek-economie/belgie/algemeen/meeste-russische-spionage-antennes-staan-in-belgie/10461292.html>

Law of the sea—Basics. (2021).

Libois, O., Colpin, N., & Hofman, M. (2013, 20 december). Politie-Douane-Defensie: Visie MIK.

Maekelberg, Y., Gonsales, G., & Maes, S. (2018, 1 maart). MAiDEN interview. Geraadpleegd van <https://gardecotiere.be/nl/inhoud/maiden-interview>

Maritime CISE: a Common Information Sharing Environment for the European Maritime Domain. (2014). Geraadpleegd van *Maritime CISE: a Common Information Sharing Environment for the European Maritime Domain*

Maritimes Sicherheitszentrum. (2019 november). 3 The Maritime Safety and Security Centre: Network for Maritime Security at Sea. Maritimes Sicherheitszentrum.

Geraadpleegd van https://www.msz-cuxhaven.de/SharedDocs/Downloads/EN/Publikationen/Download_Broschuere_english.pdf?__blob=publicationFile&v=7

Maritimes Sicherheitszentrum. (2023a). The Maritime Safety and Security Centre. *Maritimes Sicherheitszentrum*. Geraadpleegd 12 mei 2023, a van https://www.msz-cuxhaven.de/EN/Home/home_node.html

Maritimes Sicherheitszentrum. (2023b). JERACS General Information. *Maritimes Sicherheitszentrum*. Geraadpleegd 11 mei 2023, b van https://www.msz-cuxhaven.de/EN/GLZSee/Allg_Informationen/allg_informationen_node.html

Metrick, A., Hicks, K. H., & D.C.) Center for Strategic and International Studies (Washington. (2018). *Contested seas: Maritime domain awareness in northern Europe*. Geraadpleegd van <http://search.ebscohost.com/login.aspx?direct=true&scope=site&db=nlebk&db=nlabk&AN=1738317>

Meyfrootd, T. (2023, 15 mei). Interview Federale Politie 2 (Zeebrugge).

Ministerie van Defensie. (2021). De Marinecomponent van Defensie. *Defensie*. Geraadpleegd 10 april 2021, van

Ministerieel besluit tot vaststelling van het Rampenplan Noordzee. (2005, 19 april). *Belgische Staatsblad*. Geraadpleegd van http://www.ejustice.just.fgov.be/mopdf/2005/05/25_1.pdf#Page14

NATO. (2017). NATO SECURITY INDOCTRINATION. Geraadpleegd van <https://www.act.nato.int/images/stories/structure/reserve/hqrescomp/nato-security-brief.pdf>

Nederlands Ministerie van Defensie. (2020, 11 december). Kustwacht Caribisch Gebied versterkt de samenwerking. Geraadpleegd van <https://www.defensie.nl/actueel/nieuws/2020/12/11/kustwacht-caribisch-gebied-versterkt-de-samenwerking>

Nederlandse Kustwacht. (2023a). Wij zijn de Kustwacht. *Kustwacht*. Geraadpleegd 4 mei 2023, a van <https://kustwacht.nl/wij-zijn-de-kustwacht/>

Nederlandse Kustwacht. (2023b). Maritiem Informatie Knooppunt (MIK-NL). *Kustwachtt*. Geraadpleegd 4 mei 2023, b van <https://kustwacht.nl/maritiem-informatie-knooppunt/>

Operationele Directie Natuurlijk Milieu. (2020). Windparken in de Noordzee. *KONINKLIJK BELGISCH INSTITUUT VOOR NATUURWETENSCHAPPEN*. Geraadpleegd van <https://odnature.naturalsciences.be/mumm/nl/windfarms/>

Paelinck, G. (2017, 6 maart). S het gedeelte van een continent dat onder water staat, gaande van de kustlijn, tot het punt een helling naar grotere diepte begint. Geraadpleegd van https://www.vrt.be/vrtnws/nl/2017/03/06/30_jaar_herald_offreeenterprisedekro-niekvandescheepsramp-1-2909594/

Port of Antwerp Bruges. (2023). Beveiligingsplan en International Ship and Port Facility Security Code (ISPS). *Port of Antwerp Bruges*. Geraadpleegd van <https://www.portofantwerpbruges.com/scheepvaart/veiligheid-en-beveiliging/beveiligingsplan-en-international-ship-and-port-facility>

Rampenplan Noordzee. (2005, 19 april). *Crisiscentrum*. Geraadpleegd 24 april 2021, van <https://crisiscentrum.be/nl/legislation/mb-19042005-rampenplan-noordzee>

Samenwerkingsakkoord tussen de Federale Staat en het Vlaamse Gewest betreffende de oprichting van en de samenwerking in een structuur kustwacht. (2006, 23 oktober). *Belgisch staatsblad*. Geraadpleegd van http://www.ejustice.just.fgov.be/mopdf/2006/10/23_1.pdf#Page6

Scheerlinck, G. (2022, 21 november). Group Coastal Security & Harbour Protection. Belgian Defense.

Scheerlinck, G. (2023, 28 februari). Interview Kustwacht (Zeebrugge).

Secrétariat général de la mer. (2022, 18 mei). Action de l'État en mer. *Gouvernement*. Geraadpleegd 11 mei 2023, van <https://www.gouvernement.fr/action-de-l-etat-en-mer-sgmer>

Solvik, B. H. (2014 december). *The Norwegian Coast Guard Model Strengthening Norwegian Seapower or unfortunate militarization of Norwegian jurisdiction?* (University of Oslo, Oslo, Noorwegen). Geraadpleegd van <https://www.duo.uio.no/bitstream/handle/10852/43521/Master-Brd-Holmen-Solvik.pdf>

The Council of the European Union. (2013, 15 oktober). Council Decision of 23 September 2013 on the security rules for protecting EU classified information. Geraadpleegd van <https://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=OJ:L:2013:274:0001:0050:EN:PDF>

Torfs, M. (2022, 14 oktober). Russische spionnen in België opereren vanuit Ukkel: 'Gesloten gemeenschap op omheind terrein'. *VRT NWS*. België. Geraadpleegd van <https://www.vrt.be/vrtnws/nl/2022/10/14/russische-spionnen-in-belgie-opereren-vanuit-ukkel-gelosten-ge/>

UK Government. (2023). Joint Maritime Security Centre. *GOV.uk*. Geraadpleegd 12 februari 2023, van <https://www.gov.uk/government/groups/joint-maritime-security-centre>

United Nations. (1994). United Nations Convention on the Law of the Sea. Geraadpleegd van https://www.un.org/Depts/los/convention_agreements/texts/unclos/unclos_e.pdf

Van Belleghem, K. (2014). De nieuwe Coastal Patrol Vessels: Een beter toezicht voor onze kustwateren. *Belgisch Militair Tijdschrift*, (9), 135-136.

Van Maele, J. (2023, 6 maart). Interview MIK (Zeebrugge).

Van Overloop, J. (2023, 25 april). Interview DG Scheepvaart (online via Zoom).

Vanthillo, R. (2023, 24 april). Noordzeetop in Oostende: Hoe goed beveiligd zijn onderzeese kabels? Geraadpleegd van <https://radio1.be/luister/select/de-wereld-vandaag/noordzeetop-in-oostende-hoe-goed-beveiligd-zijn-onderzeese-kabels>

Verdachte zeeschepen—Uitzetten van het automatic identification system—Terrorisme—Douane—Cijfers. (2019). (Vol. 2018-2019). Geraadpleegd van <https://www.senate.be/www/?MIval=/Vragen/SVPrintNLFR&LEG=6&NR=2129&LANG=fr>

Vernieuwing toezichtsvliegtuig BMM. (2013, 5 februari). *Kustwacht*. Geraadpleegd van <https://gardecotiere.be/nl/news/vernieuwing-toezichtsvliegtuig-bmm>

Werkingsgebied Kustwacht. (z.d.). *Kustwacht*. Geraadpleegd 14 mei 2023, van <https://kustwacht.be/nl/inhoud/werkingsgebied>

Wet betreffende de classificatie en de veiligheidsmachtigingen, veiligheidsattesten en veiligheidsadviezen. (1999, 7 mei). *Belgisch Staatsblad*. Geraadpleegd van

https://www.ejustice.just.fgov.be/cgi_loi/change_lg.pl?language=nl&la=N&cn=1998121161&table_name=wet