

alle typer af militære systemer eller enheder, der opererer i, fra eller over havene, hvadenten de befinder sig på fartøjer, fly eller missiler.

Historisk baggrund

Hvis vi kun ser på termen CBM, er det først i KSSE-processen, med dens senere forgreninger, at CBM⁷⁾ er blevet forhandlet såvel som aftalt. Der findes dog en række andre forhandlinger og aftaler, hvor foranstaltninger med CBM-funktioner er blevet berørt. På det kernevåbenstrategiske område var »Hot Line«-aftalen i 1963 mellem USA og Sovjetunionen (senere fulgt af lignende aftaler med Storbritannien og Frankrig) et gennembrud på dette område, og vi finder i de senere SALT- og START-aftaler en række komponenter med CBM-funktioner: udveksling af data om de strategiske styrker, forudanmeldelse af en række typer af forsøg med ballistiske missiler m.v. På det konventionelle område kan man også tilskrive en del af de »collateral measures«, der blev diskuteret i M(B)FR-forhandlingerne (og i de nuværende to parallelle forhandlinger i Wien), CBM-funktioner.

I KSSE-processen, og i en del andre forhandlinger, er der sket en del fremskridt vedrørende tillidsskabende foranstaltninger, både hvad gælder begrebsudvikling og konkrete aftaler. Imidlertid er det maritime område kommet til at falde helt uden for aftalerne, f.eks. om forudvarsling af øvelser og indbydelser til inspektion af dem. Den eneste undtagelse gælder maritime aktiviteter i direkte sammenhæng med de regulerede landmilitære aktiviteter, i første række landgangsøvelser. Der er også fra vestlig side manifesteret en betydelig uvilje mod at trække maritime forhold ind i de videre forhandlinger, selv om der ses enkelte tegn til, at denne uvilje nu muligvis er under opløsning.

Denne mangel, henholdsvis modvilje, kan analyseres på flere forskellige niveauer: geostrategisk, forhandlingsanalytisk, og doktrinært.

Fra geostrategisk synspunkt er denne modstand forudsigelig: NATO har som de førende aktører de to stater, der tilsammen tegner sig

for den helt dominerende sømagt siden 1600-tallet, og som af den grund kan forventes ikke at ønske at affinde sig med nogen som helst undgåelige forhindringer – udover dem, der defineres i den allerede eksisterende folkeret – i brugen af deres flåder og disses frihed til at operere hvor, hvornår, og hvordan de ønsker.

Fra forhandlingsanalytisk synspunkt er modstanden også forudsigelig. NATO-staterne har selvfølgelig en interesse i at koncentrere forhandlinger og aftaler til de områder, hvor de står mindst stærkt: Konventionelle styrker i Europa, og holde dem væk fra de områder, hvor de selv er stærkt overlegne, især det maritime.

På doktrinært niveau kan man også finde en række forklaringer, fremført som argumenter, af følgende hovedtyper:

1. Der findes en stærk asymmetri mellem NATO, hvor søforbindelser er helt vitale, og WTO, for hvem de har langt mindre betydning. Aftaler om begrænsninger ville af den grund koste NATO betydelig mere end WTO.
2. Hvad der findes i havene, hvordan det bevæger sig, og hvad det gør, er, med en del undtagelser, betydeligt nemmere at kontrollere end det tilsvarende til lands. Behovet for yderligere information er derfor mindre.
3. For visse af undtagelserne, f.eks. ubådsbevægelser under havoverfladen, er verifikationsproblemerne derimod meget vanskelige, hvad der vil stå i vejen for aftaler.
4. For andre af undtagelserne, f.eks. kernevåben af forskellige typer på skibe, er verifikation ikke ønskelig, fordi den står i modstrid med rådende politik (f.eks. »neither confirm, nor deny«).
5. Der findes allerede en række velfungerende MCBM, under andre navne, og der er derfor ikke stort behov for flere.

Blandt de ting man kan nævne under det sidste punkt, findes både de gamle konventioner om trafikregler på havet og om den internationale signalbog, og nyere aftaler om incidenter