

VREDESACTIE

Dossier: Turkije schendt internationale wapenembargo's met Vlaamse wapentechnologie

Vlaanderen levert sinds 2013 onderdelen voor de Turkse militaire transportvliegtuigen de A400M. Dat militair transportvliegtuig speelt een belangrijk rol in de levering van wapens en troepen voor de Turkse proxy oorlogen in Libië en Nagorno-Karabakh.

Zowel de Vlaamse als Waalse overheid kondigden een jaar geleden aan geen wapens meer te exporteren naar Turkije. Het jaarrapport wapenhandel 2019 van de Vlaamse overheid lijkt er echter op te wijzen dat de leveringen aan het A400M programma onverminderd doorgaan.

De A400M: Tien procent van de Vlaamse wapenexport

Het Belgisch aandeel in het A400M-programma is niet onbelangrijk. Belgische bedrijven leveren 4,5 procent van de onderdelen van het vliegtuig. Het gaat om vijf Belgische wapenbedrijven. In Vlaanderen zijn dat Asco Industries en Sabca Limburg. Verder gaat het om de Waalse bedrijven Sonaca en Techspace Aero en het Brusselse Sabca. De Belgische bedrijven leveren onderdelen voor het landingsgestel, de vleugels en vliegtuigmotoren.



België levert 4,5 procent van de onderdelen van de A400M

Kort na de Turkse inval in Noord-Syrië in oktober 2019, kondigde de Vlaamse regering aan geen wapens meer te zullen leveren aan Turkije. Vlaams minister-president Jambon bevroor onmiddellijk vier dual-use dossiers met militair eindgebruik, “tot de situatie in de regio duidelijker wordt”. Ook Waals minister-president Di Rupo liet weten dat Wallonië al sinds de poging tot staatsgreep in 2016 geen wapens meer levert aan

Turkije. Di Rupo maakte echter een uitzondering voor de Turkse A400M's:

“Sinds 2016 hebben de enige toegekende licenties betrekking op het Europese Airbus A400M-programma.”

Ook Vlaanderen levert onderdelen van de Turkse A400M's, zo blijkt uit het antwoord van toenmalig minister-president Bourgeois op [een parlementaire vraag](#) van 2017:

*“Het gaat hier over leveringen in het kader van de gezamenlijke organisatie voor samenwerking op defensiematerieelgebied en meer specifiek het A400M-programma. De specifieke eindgebruikers van de goederen zijn in die zin de gekende gebruikers van het A400M-vliegtuig, in het bijzonder Duitsland, Frankrijk, Maleisië, Spanje, **Turkije**, en het Verenigd Koninkrijk.”*

De assemblage van de A400M gebeurt in Spanje, maar leveringen van Vlaamse onderdelen gaan eerst via Duitsland, Frankrijk en het Verenigd Koninkrijk. Officieel staat de Spaanse defensie-industrie aangeduid als eindgebruiker, maar het antwoord van Bourgeois maakt duidelijk dat het maar om een tussenhalte gaat.

“Sinds 2013 exporteerde Vlaanderen voor 86 miljoen euro aan onderdelen voor het A400M-programma. Bijna 10 procent van de totale Vlaamse wapenuitvoer.”

Het A400M-programma staat in voor een substantieel aandeel van de Vlaamse wapenexport. Sinds 2013 exporteerde Vlaanderen voor 86 miljoen euro aan onderdelen voor de A400M. Dat is bijna 10 procent van de totale waarde van de Vlaamse wapenexportvergunningen.¹ Het gaat daarbij niet enkel om Turkse A400M's. Tot nu toe werden 92 A400M's geproduceerd, waarvan er negen bestemd waren voor de Turkse krijgsmacht. Het tiende en laatste Turkse vliegtuig zal in 2022 geleverd worden.

De leveringen vinden plaats via [een systeem van algemene vergunningen](#). Dat is een vergunningsregime met een sterk verminderde controle. Zo wordt er over algemene vergunningen maar één keer per jaar gerapporteerd in plaats van maandelijks en vindt er geen case per case controle plaats. In principe mogen algemene vergunningen niet gebruikt worden indien geweten is dat de export bestemd is voor buiten Europa, maar er bestaat een uitzondering voor NAVO-bondgenoten. Terwijl het systeem van algemene vergunningen bedoeld is om de wapenhandel binnen Europa te vergemakkelijken, zorgt

1 Tussen 2013 en 2019 telde de Vlaamse wapenexport bijna 900 miljoen euro aan individuele, algemene en globale vergunningen.

deze uitzondering ervoor dat er ook buiten de EU export plaatsvindt met zeer beperkt toezicht.

Het Vlaams Vredesinstituut waarschuwde in het verleden al voor de soepele controle bij algemene vergunningen:

"Transacties onder algemene vergunningen worden nog wel gereguleerd, maar de controlemodaliteiten verschuiven van een controle voorafgaand aan een specifieke levering, naar controle nadien. De overheid maakt voor deze transacties binnen de EU bijgevolg geen voorafgaande afwegingen meer inzake het eindgebruik. Op die manier wordt de verantwoordelijkheid nu meer bij de betrokken bedrijven zelf gelegd."

Voor Wallonië en Brussel is het niet mogelijk te weten om hoeveel export het exact gaat vanwege de minder transparante rapportage.

De Turkse luchtbrug naar Libië



De Turkse A400M met registratienummer 17-0080 op de luchthaven van Al Watiya in Libië op 29 juli 2020

Sinds de NAVO-interventie in 2011 is de situatie in Libië van kwaad naar erger gegaan. Het land is verzeild geraakt in een burgeroorlog waarbij tal van buitenlandse machten hun invloed gewapenderhand proberen te vergroten. De Verenigde Arabische Emiraten, Egypte, Turkije en Rusland leveren wapens en troepen aan de verschillende strijdende partijen, waardoor de oorlog enkel verder is geëscaleerd. Die schendingen van het VN-wapenembargo werden uitvoerig [gedocumenteerd](#) door een VN-expertengroep [die stelde dat](#):

“since the more direct engagement by Turkey in 2019 and the United Arab Emirates in January 2020 arms transfers to Libya by those two member states have been extensive, blatant and with complete disregard to the sanctions measures.”

Turkije speelt een belangrijke rol als leverancier van wapens en gevechtstroepen aan de regering in Tripoli. Zo stuurde Turkije [5000 Syrische rebellen](#) ter versterking van de GNA-regering. Daarnaast leverde Turkije [gepantserde voertuigen](#), [Duitse Unimogs](#), [T155 tanks](#), [ACV-15's](#), [GDF artillerie](#) en gewapende [Bayraktar drones](#).

Een groot deel van het Turks militair materiaal wordt echter via de lucht geleverd. Sinds mei vonden tientallen vluchten plaats door de Turks luchtmacht naar Libië. De Europees-geproduceerde A400M speelt daarbij een belangrijke rol. Op basis van data van gespecialiseerd luchtvaartwebsites zoals Flightradar24 kunnen sinds juni minstens 15 A400M vluchten van Turkije naar Libië geïdentificeerd worden, inclusief vluchtnummer (zie bijlage 1). Het onderzoekscollectief [#EUarms](#) rapporteerde over minstens elf vluchten tussen juni en augustus 2020. In [juli doken er bovendien beelden op](#) van Syrische rebellen die in de luchthaven van Gaziantep aan boord gingen van een A400M, die kort daarna opsteeg met bestemming Libië.

“Sinds juni kunnen minstens 15 A400M vluchten inclusief vluchtnummer gedocumenteerd worden van Turkije naar de oorlog in Libië.”

Turkije gooit olie op het vuur in Nagorno-Karabakh

Sinds september laait ook het conflict tussen Azerbeidzjan en Armenië op over de enclave Nagorno-Karabakh. Beide landen staan al sinds 1992 onder een wapenembargo van de Organisatie voor Veiligheid en Samenwerking (OVSE). Desondanks nam de export van militair materiaal naar Azerbeidzjan vanuit Turkije een hoge vlucht.

De maand voor de uitbraak van de gevechten exporteerde Turkije voor [77 miljoen dollar aan wapens](#). Net als in Libië spelen de Turkse [Bayraktar drones](#) een belangrijke rol in de escalatie van de gevechten. En ook nu worden [honderden Syrische rebellen door Turkije gerekruteerd en ingezet aan het front](#) in Nagorno-Karabakh. Het [Europees Hof voor de Rechten van de Mens maande Turkije begin oktober](#) al aan om zich te houden aan het OVSE-wapenembargo:

“It now calls on all States directly or indirectly involved in the conflict, including Turkey, to refrain from actions that contribute to breaches of

the Convention rights of civilians, and to respect their obligations under the Convention.”



In augustus 2020, enkele maanden voor het uitbreken van de gevechten met Armenië, leverde Turkije militair materiaal aan Azerbeidzjan voor grootschalige militaire oefeningen.

Opnieuw vinden er opvallend veel vluchten plaats tussen Turkije en Azerbeidzjan. Op [24](#) en [25](#) september, enkele dagen voor het uitbreken van de gevechten op 27 september, vonden er volgens de Duitse nieuwswebsite Stern [zes vluchten](#) van de A400M naar Azerbeidzjan plaats. De datums van die vluchten komen overeen met de datums van de transfer van Syrische rebellen naar Azerbeidzjan waarover wordt bericht [in de internationale pers](#). Ook in de [weken daarna](#) vonden er nog minstens twee vluchten plaats.

Tijd voor een herziening van het Vlaams wapenexportbeleid

Het Vlaams wapenhandeldecreet is duidelijk. Een vergunning voor de export van defensie-gerelateerd materiaal wordt geweigerd als dat strijdig is met “de internationale verplichtingen van België en de verbintenis om wapenembargo's van de VN, de EU en de OVSE te doen naleven”.

Het is duidelijk dat de levering van Vlaamse onderdelen voor de Turkse A400M's strijdig is met die verbintenissen. De Turkse luchtmacht is de afgelopen maanden buitengewoon actief geweest in het bevoorraden van militair materiaal en gewapende strijders van zowel het conflict in Libië als dat in Nagorno-Karabakh. In beide conflicten heeft dat geleid tot een drastische

“In 2019 was 70 procent van het eindgebruik van de Vlaamse wapenuitvoer ongekend.”

escalatie van de gewelddadigheden. Dat hiervoor Vlaamse technologie wordt gebruikt toont de gaten in het Vlaams wapenexportbeleid.

Het systeem van algemene vergunningen versoepelt de controle en ondergraaft een grondige controle op het eindgebruik van Vlaamse wapens. Wapenbedrijven kunnen hierdoor gemakkelijker onderdelen leveren aan gecertificeerde bedrijven binnen de Europese Unie. Er vindt geen case-by-case beoordeling plaats van de criteria en rapportering gebeurt enkel achteraf.

Vredesactie roept minister-president Jambon op om:

- Gezien de herhaaldelijke inbreuken van de VN- en OVSE-wapenembargo's met gebruik van de A400M, moet de Vlaamse overheid de levering van onderdelen voor de Turkse A400m's stoppen. Ook al gaat het om algemene vergunningen, artikel 12 van het wapenhandeldecreet laat toe om bepaalde beperkingen bij de toekenning en het gebruik van algemene vergunningen op te leggen.
- Het eindgebruik van de Vlaamse export systematisch na te gaan. Maar liefst 70 procent van het eindgebruik van de Vlaamse wapenuitvoer is ongekend. Dat betekent dat er in het merendeel van de Vlaamse wapenleveringen geen beoordeling plaatsvindt op basis van de werkelijke eindgebruiker. Ook in het geval van de Turkse A400M is de Spaanse industrie officieel de eindgebruiker en is er nooit een beoordeling geweest van de eigenlijke eindgebruiker. Ondanks herhaaldelijke oproepen van het Vlaams Parlement, het Vlaams Vredesinstituut en het middenveld blijft het ongekend eindgebruik dé achilleshiel van het Vlaams wapenexportbeleid.
- Algemene vergunningen zijn normaal gezien enkel bestemd voor EU-lidstaten. Er wordt echter een uitzondering voorzien voor NAVO-bondgenoten, zoals Turkije. Het Turkse militair optreden in Syrië, Libië en Nagorno-Karabakh stelt de zaken op scherp. Dit is geen land waar zonder enige controle naar geëxporteerd kan worden. Het is tijd om dit achterpoortje in de wetgeving te sluiten.

Bijlage 1 – overzicht vluchten van de Turkse A400M's naar Libië

Volgende vluchten van de Turkse A400M tussen Turkije en Libië konden worden gedocumenteerd via tracking websites:

- 1 oktober 2020, 2 Turkse A400M-toestellen met registratienummers [15-0051](#) en [16-0055](#) van Istanbul Atatürk naar Misrata en terug;
- 7 september 2020: de Turkse A400M met registratienummer [16-0055](#) van Istanbul naar Misrata en terug;
- 3 september 2020: de Turkse A400M met registratienummer [17-0080](#) van Istanbul naar vermoedelijk de Al-Watiya basis (Libië) en terug;
- 1 september 2020: een Turkse A400M met registratienummer [17-0080](#) vloog tussen Ankara en een onbekende bestemming in Libië;
- 25 augustus 2020: een Turkse A400M met registratienummer [17-0080](#) vloog van Çiğli naar Misrata en terug naar Kayseri;
- 21 augustus 2020: een Turkse A400M met registratienummer [17-0080](#) vloog van Istanbul naar Misrata en terug naar Kayseri;
- 16 augustus: 2 Turkse A400M-toestellen, met registratienummer [17-0078](#) en [één niet bekend](#), vlogen tussen Turkije en Misrata (Libië)
- 29 juli: een Turkse A400M met registratienummer [17-0080](#) vloog van Gaziantep naar Misrata en terug. Een mogelijk tweede Turkse A400M [werd gespot](#) op de Al Watiya luchtmachtbasis;
- 25 juli: een Turkse A400M met registratienummer [17-0080](#) vloog van Gaziantep naar Misrata en terug;
- 18 juli 2020: [een Turkse A400M](#) vloog tussen Misrata en Turkije;
- 15-16 juli: een Turkse A400M met registratienummer [17-0080](#) vloog van Istanbul naar Misrata en terug;
- 9 juli: een Turkse A400M met registratienummer [17-0080](#) vloog van Gaziantep naar Misrata en terug;
- 8 juli: een Turkse A400M met registratienummer [16-0055](#) vloog van Turkije naar Tripoli en terug
- 4 juli: een Turkse A400M met registratienummer [17-0080](#) vloog van Turkije naar Tripoli en terug, [mogelijk](#) ter begeleiding van een officieel bezoek;
- 24-25 juni: een Turkse A400M met registratienummer [18-0094](#) vloog van Istanbul naar Misrata en terug;

- 26 mei: een [vlucht](#) van [een Turkse A400M](#) Istanbul naar Misrata werd gesignaleerd.

Sponsored by the Rosa-Luxemburg-Stiftung with funds of the Federal Ministry for Economic Cooperation and Development of the Federal Republic of Germany. This publication or parts of it can be used by others for free as long as they provide a proper reference to the original publication.



ROSA LUXEMBURG STIFTUNG
BRUSSELS OFFICE