

Persdossier

Sabca, een overheidsbedrijf met investeringen in oorlog

Op donderdag 27/05 voeren vredesactivisten actie aan het wapen- en luchtvaartbedrijf Sabca. Dat bedrijf is betrokken bij tal van problematische wapenexportdossiers. De hoofdzetel van Sabca bevindt zich in Brussel, maar het bedrijf heeft productiesites in zowel Vlaanderen als Wallonië. Het bedrijf doet het onderhoud en de modernisering van gevechtsvliegtuigen, maar levert ook onderdelen voor verscheidene wapenprojecten. Sabca heeft een lange geschiedenis in het bevoorraden van oorlog en geweld. Sinds vorig jaar is het bedrijf bovendien voor een groot deel in handen van de federale overheid.

Als mede-eigenaar én als regulator is het de taak van de verschillende overheden om ervoor te zorgen dat Belgische bedrijven niet betrokken zijn bij mensenrechtenschendingen. Daar wringt het schoentje. Nog te vaak vinden onze overheden het economisch gewin van de wapenindustrie belangrijker dan mensenrechten. Met de slogan “oorlog begint hier, stop de wapenexport”, roepen de vredesactivisten de Vlaamse, Brusselse, Waalse en federale overheid op om de wapenexport naar conflictgebieden te stoppen.

Sabca: onderaannemer in oorlog en illegale bezetting

A400M: schendingen van internationale wapenembargo's

In maart publiceerde het VN expertenpanel over Libië een gedetailleerd verslag van alle schendingen van het VN-wapenembargo. De VN documenteert daarin sinds mei vorig jaar 89 vluchten tussen Turkije en Libië met militaire transportvliegtuigen, waaronder 34 vluchten met de A400M.

Die luchtbrug tussen Turkije en de Libische regering GNA is volgens de VN een duidelijke schending van het wapenembargo:

“As these are military aircraft their landings at Libyan airports means that Turkey has violated paragraph 9 of resolution 1970 (2011) regardless of whether or not their military cargo aircraft transferred arms or military equipment to Libya.”

De A400M is een Europees wapenproject met deelname van Duitsland, Frankrijk, het Verenigd Koninkrijk, Spanje. De eindassemblage vindt plaats in Spanje door Airbus, maar onderdelen komen vanuit heel Europa.

Ook Belgische bedrijven werken via het samenwerkingsakkoord Flabel mee aan de productie van de Turkse A400M's. Het Belgisch aandeel in het A400M-programma is niet onbelangrijk. Belgische bedrijven leveren zo een 4,5 procent van de onderdelen van het vliegtuig. Sabca (samen met Sabca Limburg) is binnen Flabel met bijna 34 procent van de aandelen de belangrijkste aandeelhouder. Sabca produceert samen met Asco het mechanisme voor het uitschuiven van de verliesboorden.

De rol van Sabca in de productie van de Turkse A400M's wordt ook bevestigd door het Brussels Gewest naar aanleiding van [een schriftelijke vraag](#): *"SABCA bevestigt ons inderdaad dat ze aan AIRBUS A400M-vleugelonderdelen leveren, die dienen voor het assembleren van vliegtuigen voor alle partnerlanden van het ontwikkelingsprogramma waaronder ook Turkije."*

Kort na de Turkse inval in Noord-Syrië in oktober 2019, kondigde de Vlaamse regering nochtans 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. Toch gaat de export van onderdelen voor de Turkse A400M's door.

Vlaams minister-president Jambon verstoopt zich daarbij achter het wapenexportbeleid van andere EU-lidstaten: *"Wij zijn er ons natuurlijk van bewust dat het uitvoerbeleid niet in alle EU-lidstaten even streng is als in Vlaanderen. Ik heb daarom al meermaals gezegd dat de regels uit de richtlijn over wederuitvoerbepalingen ons verplichten tot een objectief vertrouwen dat de uitvoerende lidstaat op een correcte manier de uitvoercriteria van het gemeenschappelijk standpunt toepast."*

MRTT A330: bombardementen op Jemen

Een ander problematisch dossier waar Sabca bij betrokken is, is de productie van de A330 MRTT. Dat is een militair tankervliegtuig voor de bevoorrading van brandstof voor gevechtsvliegtuigen.

Sabca staat in voor de levering van onderdelen van alle A330 MRTT's, waaronder die van Saudi-Arabië en de Verenigde Arabische Emiraten. Ook de Belgische bedrijven Sonaca, Asco Industries en BMT Aerospace leveren onderdelen voor deze vliegtuigen.

Die tankervliegtuigen zijn niet onschuldig. Saudi-Arabië gebruikt deze tankervliegtuigen voor de bevoorrading van haar gevechtsvliegtuigen om zo doelwitten in Jemen langer en intensiever onder vuur te kunnen nemen. Het journalistiek onderzoekscollectief #EUarms toonde via radargegevens aan dat Saudi-Arabië de A330 MRTT's inderdaad inzet voor het bijtanken van gevechtsvliegtuigen bij bombardementen op Jemen.

Naar aanleiding van de moord van de journalist Khashoggi, namen de Verenigde Staten [in 2018 nog de beslissing](#) om geen Saudische gevechtsvliegtuigen meer bij te tanken. In een reactie op die beslissing liet Saudi-Arabië weten die capaciteit nu zelf tot beschikking te hebben.

Steun aan een illegale bezetting

Sabca heeft sinds 2012 ook een productiesite in Marokko. Dat is op zijn minst opmerkelijk. Marokko voert immers al jarenlang een illegale bezetting van de Westelijke Sahara. Dat houdt Sabca niet tegen om openlijk te solliciteren om het onderhoud te doen van de Marokkaanse gevechtsvliegtuigen.

In 2018 kreeg Sabca daarbij de steun van de grootste Belgische economische missie ooit. In aanwezigheid van prinses Astrid ondertekenden Sabca en Sabena Aerospace een *Memorandum of Understanding* voor het onderhoud van de militaire vliegtuigen van de Marokkaanse luchtmacht. Volgens een persbericht van Sabca zou het in eerste instantie gaan om het onderhoud van de Marokkaanse C130's. In een latere fase zou het kunnen gaan om het onderhoud van de Marokkaanse F16's, Alphajets, Mirage F1's en Augusta A-109's.

CEO Thibault Jongen zei daar verder over in l'Echo dat Sabca het onderhoud en de modernisatie van de Marokkaanse gevechtsvliegtuigen te zien als een opstapje tot de Afrikaanse markt.

Het journalistiek onderzoeksinitiatief #EUarms documenteerde de aanwezigheid van Marokkaanse gevechtsvliegtuigen op de militaire luchtmachtbasis Laayoune in de Westelijke Sahara. Volgens het Europees Hof van Justitie is de Westelijke Sahara bezet gebied. Het onderhoud van de vliegtuigen van de Marokkaanse luchtmacht draagt bijgevolg bij aan een illegale bezetting. Marokko onderdrukt elk protest of verzet tegen deze bezetting vanwege de lokale bevolking en begaat daarbij regelmatig mensenrechtenschendingen.

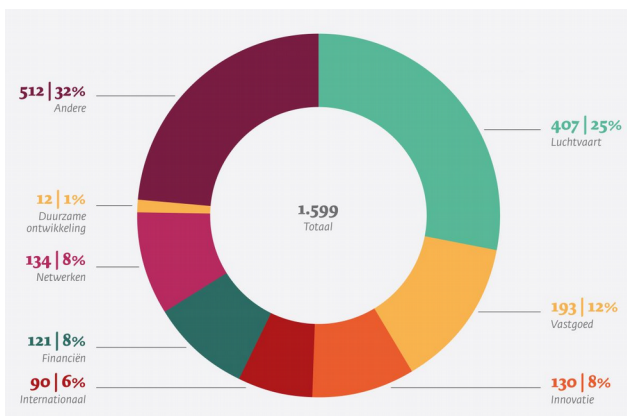
Het Europees Gemeenschappelijk Standpunt inzake wapenexport stelt nochtans dat *“de lidstaten een uitvoervergunning weigeren indien er een duidelijk risico bestaat dat het beoogde ontvangende land de uit te voeren militaire goederen of technologie voor agressie jegens een ander land gebruikt of er kracht mee wil bijzetten aan territoriale aanspraken.”*

Het Belgisch militair-industrieel complex: wapenbedrijven aan het overheidsinfuus

FN Herstal is niet het enige Belgische wapenbedrijf dat in handen is van de overheid. De afgelopen jaren vloeit er steeds meer overheidsgeld naar de (militaire) luchtvaartindustrie. Dat gebeurt vooral via investeringsmaatschappijen zoals de **Federale Participatie- en Investeringsmaatschappij (FIPM)** en de **Société Régionale d'Investissement de Wallonie (SRIW)**, maar soms ook in de vorm van rechtstreekse steun, subsidies of door middel van leningen.

Ook Sabca hangt aan het overheidsinfuus. In 2019 zette het Franse wapenbedrijf Dassault Sabca in de uitverkoop na de beslissing van de Belgische overheid om geen Franse gevechtsvliegtuigen aan te schaffen. Samen met Sabena Aerospace, was het de federale overheid die via de FIPM overging tot de overname van Sabca via de holding Blueberry. De FIPM kocht 49,99 procent van de aandelen, terwijl Sabena de overige 50,01 procent overnam. "De FIPM neemt bewust geen meerderheidsaandeel in bedrijven. We verkiezen het privé-initiatief en willen geen staatsbedrijven creëren. Het is niet aan de staat om de luchtvaart te runnen.", zei CEO van de FIPM Koen Van Loo daarover.

Sabca is het meest recente voorbeeld, maar de FIPM investeert al jaren in de militaire luchtvaartsector. De civiele en militaire luchtvaartsector maakt met 25 procent het grootste deel uit van de portefeuille van de FIPM. Maar ook de Waalse overheid investeert lustig in de wapenindustrie. Sinds de corona-crisis is daar bovendien voor miljoenen euro's aan staatssteun bijgekomen.



Overzicht van federale en Waalse overheidsparticipaties in de wapenindustrie

FPIM (federaal)

Blueberry (49,99%)

Sabena Aerospace Engineering (7,58%)

Sonaca (7,39%)

Safran Aero Boosters (1,78%)

Asco Industries (winstbewijzen ter waarde van 54,31 miljoen euro)

SIRW (Waals)

FN Herstal (100%)

Sonaca (93%)

Safran Aero Boosters (31%)

JD'C Innovation (24,85%)

In mei 2020 investeerden de FPIM en haar Waalse tegenhanger SRIW samen 50 miljoen euro in **Sonaca Aerospace**. Die redding met belastingsgeld kwam er onder andere na een riskante overname van het Amerikaanse LMI Aerospace met een financiële kater tot gevolg. "Als aandeelhouder moet je er in goede en kwade tijden staan", [zei](#) de directeur investeringen bij FPIM en voormalig kabinetsmedewerker van Johan van Overtveld, Tom Feys daar toen laconiek over. Het bedrijf dat 30 procent van haar omzet haalt uit militaire activiteiten is voor 100 procent eigendom van de Waalse en federale overheid.

Ook **Asco Industries** ontvangt voor 30 miljoen euro aan overheidssteun ook al geeft CEO Christian Boas [in De Tijd](#) toe dat die steun helemaal niet nodig was: “De Belgische regering ziet de luchtvaart als een strategische sector en ook andere luchtvaartbedrijven kregen steun. Er was dus geen reden om het niet te doen.”

Enkele maanden later, in maart 2021, ontvangen Sonaca, Sabca en Asco opnieuw voor [135 miljoen euro aan steun](#) van de Belgische overheid om zich in te kopen in de productie van onderdelen voor de F35's. Die drie bedrijven vormen de joint venture **BeLightning**. De FOD economie steekt 90 miljoen euro in BeLightning en geeft nog eens vijf miljoen euro aan elk van de drie bedrijven. De FPIM koopt daarbovenop voor 15 miljoen euro aandelen in de joint venture en voorziet daarbovenop een lening van 15 miljoen euro.

Overzicht financiële steun sinds 2020:

FPIM koopt voor 30 miljoen euro winstbewijzen van Asco Industries

[kapitaalverhoging van 25 miljoen euro voor Sonaca via de FPIM](#)

[kapitaalverhoging van 25 miljoen euro voor Sonaca via de SRIW](#)

FPIM: een lening van 15 miljoen euro en 15 miljoen euro aan aandelen in de joint venture BeLightning met bedrijven Sonaca, Sabca en Asco Industries voor de productie van onderdelen voor de F35

Een subsidie van 90 miljoen euro voor BeLightning van de FOD Economie

[15 miljoen euro steun van de FOD Economie voor Asco Industries, Sabca en Sonaca voor deelname aan het F35 programma](#)

37,3 miljoen euro van de FPIM voor overname van Sabca via de holding Blueberry

7,5 miljoen euro voor een lening aan Sabena Aerospace via de FPIM

De Waalse overheid

[geeft 41,42 miljoen euro aan onderzoekssubsidies aan Safran Aero Boosters, Sonaca, Thales en andere onderzoeksinstituten en kleinere kmo's omwille van de coronacrisis](#)

Totaal: 316,62 miljoen euro

Er is amper transparantie op deze steunmaatregelen. Zowel de website van FPIM als SRIW maken geen melding van deze maatregelen. Op basis van artikels in de pers, zou er echter vanuit de federale en Waalse overheid op een jaar tijd 316 miljoen euro gevloeid zijn naar de militaire luchtvaartindustrie in de vorm van leningen, subsidies of de aankoop van aandelen. Hoewel het gaat om aanzienlijke financiële steun voor de Belgische wapenindustrie, is hier amper parlementair debat over geweest.

Bovendien bestaat er een zeer nauwe relatie tussen deze bedrijven en de politiek. Eind oktober start [Olivier Henin](#), tot 2015 de kabinetschef van Didier Reynders, een job als financieel directeur bij Blueberry en Sabena Aerospace. Tegelijkertijd is Henin ook ondervoorzitter in de raad van bestuur van de FPIM, die 49,99 procent van de aandelen van Blueberry in haar portefeuille heeft. Henin heeft dus twee petjes op.

Henin is geen uitzondering. Ook de voorzitter van de raad van bestuur van de FPIM [Pascal Lizin](#) werkt bij de Britse farmaceut GSK en zetelt in de Raad van Bestuur van Sonaca. Ook Lizin komt uit de MR-stal.

Deze nauwe relaties vormen niet alleen een reëel risico op belangenverstrengeling, maar belemmert ook de rol van de overheid als regulerende instantie.

De overheid draagt hier een dubbele hoed. Enerzijds is er de verplichting om de wapenexport van deze bedrijven aan banden te leggen. Hoe kan de Waalse overheid als enige aandeelhouder in FN Herstal problematische export stoppen als ze weet dat dit een impact zal hebben op haar begroting?

Anderzijds zijn er de verplichtingen als ondernemer om zorg te dragen dat de bedrijfsvoering geen mensenrechten schendt. Volgens de UN Guiding Principles dienen overheden namelijk maatregelen te nemen ter bescherming van de mensenrechten door bedrijven die eigendom zijn van of gecontroleerd worden door de staat.

Hoewel de FPIM zegt rekening te houden met de maatschappelijke meerwaarde van potentiële investeringen, zoals de naleving van de mensenrechten, is het compleet onduidelijk hoe dat in de praktijk wordt gebracht.

2.2. Maatschappelijke meerwaarde

Het objectief van rentabiliteit moet echter genuanceerd worden, rekening houdend met de maatschappelijke verantwoordelijkheid van de FPIM.

Ondermeer de volgende maatschappelijke criteria zullen in overweging genomen worden bij het beoordelen van een potentiële investering:

- sociaal nut van de voortgebrachte goederen en diensten;
- werkgelegenheidsaspecten;
- naleving van de wetgeving en van de algemene reglementering;
- ethische aspecten: aandacht voor de ethiek, goedkeuring van goede praktijken-codes en daadwerkelijke naleving van deze codes;
- naleving van bepaalde milieuaspecten, zoals de deelname aan de bescherming van het leefmilieu en de toepassing van het voorzorgsprincipe tegenover de milieuproblemen of nog een rationeel energiebeleid;
- aspecten verbonden aan de naleving van de mensenrechten van mensen die invloed ondervinden van de activiteiten van de onderneming;
- aspecten verbonden aan de rechten van de verbruikers.

Meer nog, CEO Koen Van Loo pakt uit met haar '[hands off approach](#)'. De FPIM moet volgens Van Loo vooral een "patient investor with deep pockets" zijn. Ook de federale overheid geeft de FPIM en haar bedrijven liefst de vrije teugels. Toen er in 2018 parlementaire vragen kwamen over de investeringen van BNP Paribas in bedrijven die kernwapens produceren, [antwoordde](#) toenmalig minister van financiën Van Overtveldt dat "de door FPIM voorgedragen bestuurders [...] onafhankelijk zijn, hoewel er regelmatig met hen wordt overlegd". Op een andere vraag over een twijfelachtige investeringen in Euronext [antwoordde](#) Van Overtveldt dat "de FPIM tevreden [is] over de return van haar participatie." Verklaringen over 'maatschappelijke meerwaarde' lijken het in de praktijk dus te moeten afleggen tegen een sappige return on investment.

Oorlog begint hier: stop de wapenexport naar conflictgebieden

De wapenexport naar conflictgebied door Sabca wijst op een fundamenteel probleem van de Vlaamse en Brusselse wapenexport, namelijk de controle op het eindgebruik. In 70 procent van de Vlaamse export is er geen zicht op wie die wapentechnologie gaat gebruiken.

Door de eindbestemming van deze wapens in het ongewisse te laten, kiezen de Vlaamse en Brusselse regering ervoor om een groot deel van deze wapens terecht te laten komen in conflictgebieden. De regering weet dat, maar vertikt het om daar iets aan te doen. Jambon trekt daarbij graag een Europese paraplu open. Vlaamse wapentechnologie die via een andere lidstaat terecht komt in conflictgebied gaan we toch niet controleren, zo luidt de redenering. In het Vlaams Parlement zei

Jambon daarover dat we moeten “vertrouwen dat de uitvoerende lidstaat op een correcte manier de uitvoercriteria toepast”.

Lidstaten zoals Duitsland of Nederland voeren echter een fundamenteel ander beleid dan Frankrijk of Wallonië. In afwezigheid van een Europees beleid is het niet te verantwoorden dat in 70 procent van de gevallen de controle op het eindgebruik wordt gedelegeerd aan andere lidstaten.

Niet alleen de regionale overheden hebben een verantwoordelijkheid. De federale overheid heeft in de afgelopen jaren in steeds meer bedrijven in de militaire luchtvaartsector aandelen verworven. Bovendien is er in het afgelopen jaar voor tientallen miljoenen euro's steun gevloeid naar deze sector. Dat doet vragen rijzen over de aansprakelijkheid van de overheid wanneer die bedrijven betrokken zijn bij mensenrechtenschendingen en problematische exportdossiers.

Artikel 4 van de UN Guiding Principles is daarover bijzonder duidelijk:

“States should encourage and, where appropriate, require human rights due diligence by the agencies themselves and by those business enterprises or projects receiving their support. A requirement for human rights due diligence is most likely to be appropriate where the nature of business operations or operating contexts pose significant risk to human rights.”

Er zijn weinig industriële sectoren waar de "nature of business operations" zo risicovol is als in de wapenindustrie. De federale overheid moet in zo'n geval een degelijk due diligence-beleid eisen van de bedrijven waar ze aandeelhouder van is of waar de overheid steun aan verleent. Ook in de Kamer wordt op dit moment gewerkt aan een zorgplichtwet die bedrijven aansprakelijk stelt wanneer ze verplichtingen inzake mensenrechten naast zich neerleggen.

De vraag is bovendien of het tout court de rol is van de overheid om te investeren in een sector die niet alleen gekend staat om haar twijfelachtige export, maar ook op het gebied van duurzaamheid te wensen overlaat. Het regeerakkoord wil de FPIM verder versterken en inzetten op duurzame ecologische projecten. De militaire luchtvaartsector miljoenen euro's aan staatsteun toeschuiven staat haaks op die ambitie.

Het is niet alleen tijd dat onze overheden de export naar conflictgebied aan banden legt. Het is bovendien niet te verantwoorden dat de wapenindustrie kan rekenen op miljoenen euro's aan staatssteun. Hoog tijd om mensenrechten boven economische winst te plaatsen.