

HET NOORDWESTELIJKE DEEL VAN DE INDISCHE OCEAAN, EUROPESE LEVENSADER ONDER DRUK

Hans Huygens



©Jorn Urbain, BE Defence

La région indo-pacifique et, en particulier, sa fraction nord-ouest ('Northwest Indian Ocean', NWIO) revêtent une importance stratégique croissante pour l'UE et donc aussi pour la Belgique. L'engagement accru de l'UE dans ce quart nord-ouest vise à maintenir une région indo-pacifique libre et ouverte à tous, tout en construisant des partenariats solides et durables. Toutefois, la région connaît de fortes perturbations de par les actes de piraterie et les attaques visant des navires militaires et de commerce. Deux opérations de l'UE, auxquelles la Belgique a pris part, y sont actuellement en cours, mais elles rencontrent des difficultés sur le terrain. Ces opérations doivent être consolidées, et une présence plus permanente est à envisager. Quel est la suite des opérations pour l'UE et quel est le rôle que pourrait y jouer la Belgique ?

Kapitein-ter-zee Hans Huygens werkt op de Europese Militaire Staf als senior advisor on operations. Hij leidde er voordien de Foresight & Planning division en met zijn team plande hij verscheidene EU-operaties (o.a. trainingsmissies in Afrika en voor Oekraïne, gecoördineerde maritieme aanwezigheid in de Golf van Guinea (Coordinated Maritime Presences Gulf of Guinea) en maritieme operaties ATALANTA, IRINI en ASPIDES). Als commandant van de F931 Louise-Marie nam hij deel aan operatie ATALANTA en als flottieljeadmiraal leidde hij als Force Commander de operatie AGENOR in de Perzische Golf (2023-2024).

De maritieme veiligheid is van fundamenteel strategisch belang voor Europa, een naar zee georiënteerd schiereiland. Al in 2019 benadrukte Federica Mogherini, toenmalig hoge vertegenwoordiger van de EU, de noodzaak voor Europa om wereldwijd – en in het bijzonder in Azië en de Indische Oceaan – op te treden als maritieme veiligheidsverstrekker¹. Deze noodzaak vloeit voort uit economisch belang: 90% van de externe en 40% van de interne

¹ Op de informele bijeenkomst van de EU-ministers van Defensie in Helsinki eind augustus 2019

EU-handel verloopt via de zee, waarbij de waarde van zeevracht aanzienlijk hoger is dan die van lucht- of landvervoer. Gemeten in waarde was zeevervoer in 2023 goed voor 47% van de goederen die werden verhandeld tussen de EU en de rest van de wereld, gemeten in volume bedroeg dit aandeel 74%¹. Ook op wereldvlak vinden we gelijkaardige cijfers terug. Vandaag de dag wordt naar schatting 90% van alle goederen ter wereld over zee vervoerd, waarvan 60% – waaronder vrijwel al uw geïmporteerde gadgets, apparaten en

fruit – verpakt is in grote stalen containers.



Fig. 1: het noordwestelijke deel van de Indische Oceaan

De EU en de *Indo-Pacific*² zijn sterk economisch verweven. De EU is de grootste investeerder en een belangrijke handelspartner en ontwikkelingsactor in de regio. In 2018 bedroeg de waarde van de handel tussen de EU en Azië 1,4 miljard euro, waarvan de helft over de Indische Oceaan ging. Samen vertegenwoordigen

Europa en de Indo-Pacifische regio meer dan 70% van de wereldhandel en 60% van de wereldwijde investeringen. De EU heeft er dus een blijvend belang bij om deze maritieme verbindingen veilig te houden³.

¹ https://ec.europa.eu/eurostat/statistics-explained/index.php?title=International_trade_in_goods_by_mode_of_transport

² Indo-Pacifische regio, die de Indische en Stille Oceanen omvat. Met NWIO wordt meestal op het noordwestelijk deel hiervan gedoeld, van de oost-Afrikaanse tot de west-Indische kusten, van het Suezkanaal en de Perzische Golf in het noorden tot Madagaskar in het zuiden. Zie fig. 1

³ Council conclusions on Maritime Security, 22 juni 2021, in: <https://data.consilium.europa.eu/doc/document/ST-9946-2021-INIT/en/pdf>

GROEIENDE INSTABILITEIT EN INTERNATIONALE RESPONS

De toenemende geopolitieke spanningen in de *Indo-Pacific* – een regio die steeds meer het toneel is van wereldwijde machtsconcurrentie – bedreigen de op regels gebaseerde orde en zetten toeleveringsketens onder druk. In dit licht is het logisch dat de EU, gezien haar economische belangen en ambities op het gebied van veiligheid, proactiever betrokken raakt bij maritieme veiligheid in deze regio. De EU *Indo-Pacific Strategy* weerspiegelt deze inzet met zeven prioriteiten, waaronder *security and defence*¹.

Ook de ultraperifere gebieden en overzeese gebieden van EU-lidstaten en hun stabiliteit maken deel uit van deze strategische connectie. Bovendien kijkt de EU in het kader van haar zoektocht naar alternatieve grondstoffen en toeleveringsroutes steeds meer richting de Indo-Pacifische regio. Deze handels routes – die grotendeels maritiem zijn – zullen in de toekomst nog belangrijker worden.

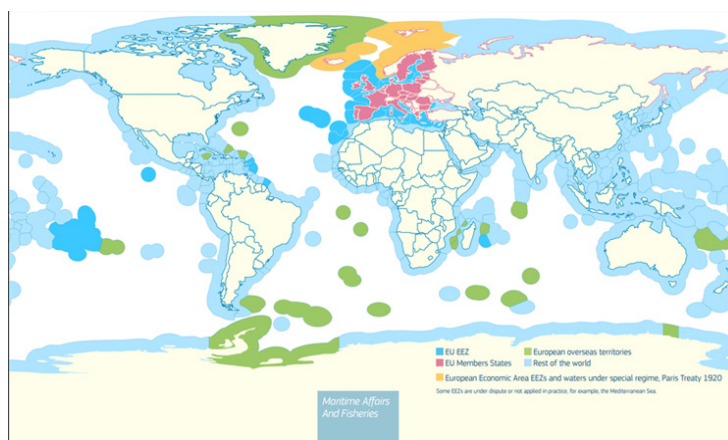


Fig. 2: EU-buitengebieden en EEZ's van de EU-lidstaten,
© European Commission²

¹ EU Indo-Pacific Strategy (19 april 2021) is te vinden op https://www.eeas.europa.eu/sites/default/files/jointcommunication_2021_24_1_en.pdf

² Een overzicht van de EEZ van de EU en haar lidstaten op <https://emodnet.ec.europa.eu/en/map-week-exclusive-economic-zones-o>

Daarom is het noordwestelijke deel van de Indische Oceaan een ware levensader voor de EU en België. De EU heeft er dan ook een geostrategisch en economisch belang bij om stabiliteit te waarborgen, het maritieme recht te verdedigen en de vrije doorvaart te garanderen. Wie zegt ‘levensader’, zegt echter ook gevaar op ‘dichtslibben’.

De huidige instabiliteit in de *Northwest Indian Ocean* (NWIO) en de Rode Zee heeft aanzienlijke humanitaire, politieke en economische gevolgen. Zo verloor Egypte tot 60% van zijn inkomsten uit het Suezkanaal¹ doordat reders sinds de Houthi-aanvallen omvaren via Kaap de Goede Hoop (zie fig. 4). Dit brengt niet alleen de Egyptische economie in gevaar, maar verhoogt ook de kans op binnenlandse onrust, zoals in 2011 toen stijgende broodprijzen bijdroegen aan de opstand tegen president Moebarak. Het belang van stabiele maritieme handelsroutes blijkt ook uit het incident met de *Ever Given* in 2021, dat het Suezkanaal blokkeerde en miljoenen dollars per uur aan economische schade veroorzaakte².

Piraterij is een lang bestaande dreiging in de regio, vooral rond de Hoorn van Afrika. De toename ervan leidde in 2008 tot de oprichting van **operatie ATALANTA**, de langstlopende maritieme missie van de EU, gericht op piraterijbestrijding en later uitgebreid naar bredere maritieme veiligheid. Ondanks de inzet van operatie ATALANTA, EU-trainingsmissies voor het Somalische leger en politie (EUTM en EUCAP Somalia) en andere internationale inspanningen van de Afrikaanse Unie (AU) en de Verenigde Naties (VN), blijft Somalië instabiel en een toevluchtsoord voor extremistische

¹ Jaarlijks van 9,4 naar 7,2 miljard Amerikaanse dollar: ‘Revenues of Egypt's Suez Canal down 60 pct since beginning of 2024’ in <https://english.news.cn/africa/20241007/967cc7e-4cb6847c5b955aa82690484e0/c.html>

² 400 miljoen Amerikaanse dollar/uur: schatting van Lloyds List, op https://en.wikipedia.org/wiki/2021_Suez_Canal_obstruction en Philip Teoh, ‘Ever Given: What happens now?’ The Maritime Executive, 21 april 2021, te vinden op <https://maritime-executive.com/editorials/ever-given-what-happens-now>

groepen zoals IS en Al Shabaab. Hoewel piraterij in de regio is afgenomen, blijft het risico groot dat ze opnieuw opflakkert bij afwezigheid van westerse marineschepen, waardoor een blijvende brede inspanning noodzakelijk blijft, zowel op land als op zee, militair, diplomatiek en via ontwikkelingssamenwerking.

In bredere zin kent de NWIO naast piraterij ook andere veiligheidsuitdagingen. **Combined Maritime Forces** (CMF)¹, een samenwerkingsverband van 46 landen onder leiding van de Verenigde Staten, speelt een belangrijke rol in de aanpak van die uitdagingen. De CMF bevordert veiligheid en stabiliteit in 3,2 miljoen vierkante mijl zeegebied, met een focus op de Perzische Golf. De organisatie voert operaties uit tegen onder meer drugs- en wapensmokkel en piraterij, en ondersteunt regionale samenwerking².

In 2019 escaleerde de spanning in de Perzische Golfregio, met meerdere aanvallen op olietankers in de Golf van Oman, waarbij Iran vaak als verdachte werd genoemd. Deze incidenten, in combinatie met spanningen rond het Iraanse nucleaire programma (*Joint Comprehensive Plan of Action*, *JCPOA*)³, leidden tot uiteenlopende westerse reacties: terwijl de Verenigde Staten en het Verenigd Koninkrijk een harde lijn volgden onder de *maximum pressure policy*, koos de EU voor een meer de escalerende benadering.

¹ De CMF is een coalitie van welwillenden in de NWIO. Schepen worden door de CMF gecoördineerd, maar blijven onder nationaal mandaat en nationale inzetregels. <https://combinedmaritimeforces.com/>. De CMF staat onder leiding van een Amerikaanse viceadmiraal, met hoofdkwartier in Bahrein.

² De CMF werken met takengroepen of *Combined Task Forces* die zich specialiseren: CTF 150 (*Maritime Security Operations outside the Arabian Gulf*), CTF 151 (*Counter-Piracy*), CTF 152 (*Maritime Security Operations inside the Arabian Gulf*), CTF 153 (*Red Sea Maritime Security*) en CTF 154 (*Maritime Security Training*)

³ JCPOA is een overeenkomst om het Iraanse nucleaire programma te beperken in ruil voor sanctieverlichting en andere bepalingen. https://en.wikipedia.org/wiki/Joint_Comprehensive_Plan_of_Action

Na de aanvallen op westerse tankers in de Straat van Hormuz in 2019, besloten de VS, het VK en enkele Golfstaten tot het opzetten van **operatie SENTINEL**, binnen het diplomatieke kader van de *International Maritime Security Construct (IMSC)*. Deze operatie (die in 2024 is stopgezet) had tot doel de maritieme veiligheid in de Golfregio te versterken via informatieverspreiding en begeleiding van koopvaardij. Hoewel de doelen vergelijkbaar waren met Europese initiatieven, volgde Europa een alternatieve koers.

Negen Europese landen, waaronder acht EU-lidstaten¹, lanceerden **EMASoH** (*European Maritime Awareness in the Strait of Hormuz*), met een militaire component, **operatie AGENOR**². Deze missie richtte zich op veilige navigatie, de-escalatie van spanningen en bevordering van regionale dialoog, met een neutrale houding ten opzichte van Iran. Ze handelde strikt volgens het internationale recht (UNCLOS). EMASoH werd gelanceerd op 20 januari 2020 en was volledig operationeel vanaf 25 februari 2020.

Tot haar beëindiging op 1 juli 2024 had EMASoH/AGENOR een aanzienlijke impact: 291 begeleidingsmissies door 47 marineschepen over 1320 dagen, 3300 vliegreizen door luchtmiddelen, bijna 1500 communicatie-oproepen met koopvaardij schepen en meer dan 500 bezoeken door *force commanders* aan lokale autoriteiten en schepen. De missie slaagde in het vergroten van maritieme veiligheid en stabiliteit in de Golfregio.

Met het aflopen van AGENOR zou EU-operatie ASPIDES, opgestart in februari 2024 in de Rode Zee, haar taken in de Golf overnemen, maar door een gebrek aan middelen is dit nog niet gebeurd. Hierdoor ontbreekt het momenteel aan een Europese militaire aanwezigheid in de Golf³ en zal de

¹ België, Denemarken, Duitsland, Frankrijk, Griekenland, Italië, Nederland, Portugal en Noorwegen

² Duitsland en Portugal namen niet deel aan het militaire deel

³ Frankrijk en het Verenigd Koninkrijk blijven een permanente aanwezigheid garanderen.

expertise, maar ook de opgebouwde reputatie, die onze diplomatie ondersteunden verloren gaan.

Hoewel de meeste incidenten van de afgelopen jaren in de Golf beperkte *tit for tat*-acties van Iran waren, bleven Irans proxies buiten de Golfregio destabiliserend optreden. Een stabiele Golf is in het belang van alle partijen, inclusief Iran.

De complexe dreigingen in de NWIO vereisen dus een veelzijdige en gecoördineerde aanpak, waarbij ook België en de EU hun strategische belangen en inzet moeten afstemmen op maritieme veiligheid en geopolitieke stabiliteit in de regio.

HOUTHI-AANVALLEN IN 2023

Sinds eind 2023 voeren de Houthi's aanvallen uit op de internationale scheepvaart in de Rode Zee, de Golf van Aden en de Straat van Bab al-Mandab. Deze aanvallen hebben geleid tot dodelijke slachtoffers en het zinken van een schip, en treffen inmiddels ook vaartuigen zonder directe band met Israël, het VK of de VS. Deze onvoorspelbaarheid vergroot het risico voor maritieme veiligheid in de regio. Bovendien beschikken de Houthi's over de capaciteit om ook luchtdoelen, zoals Amerikaanse drones, uit te schakelen. Iran ondersteunt de Houthi's actief met wapens en onderdelen via smokkelroutes over zee en land¹, en maakt vermoedelijk gebruik van eigen koopvaardij schepen voor inlichtingenverzameling en doelbepaling².

¹ Ata Mahamad, 'Yemen's Houthi Rebels: The Last of Iran's Proxies', Iranwire.com 9 januari 2025, te vinden op <https://iranwire.com/en/features/137949-yemens-houthis-the-last-of-irans-proxies/> en Faramarz Davar, 'UN Expert Report Highlights Evidence of Iranian Weapons Smuggling to Yemen', 14 februari 2022, te vinden op <https://iranwire.com/en/world/71303/>

² Zoals de schepen BEHSHAD en SHIBA. 'Iran's spy ship activity extends beyond the Red Sea' in The Maritime Executive, 12 januari 2025, te vinden op <https://maritime-executive.com/article/iran-s-spy-ship-activity-extends-beyond-the-red-sea>

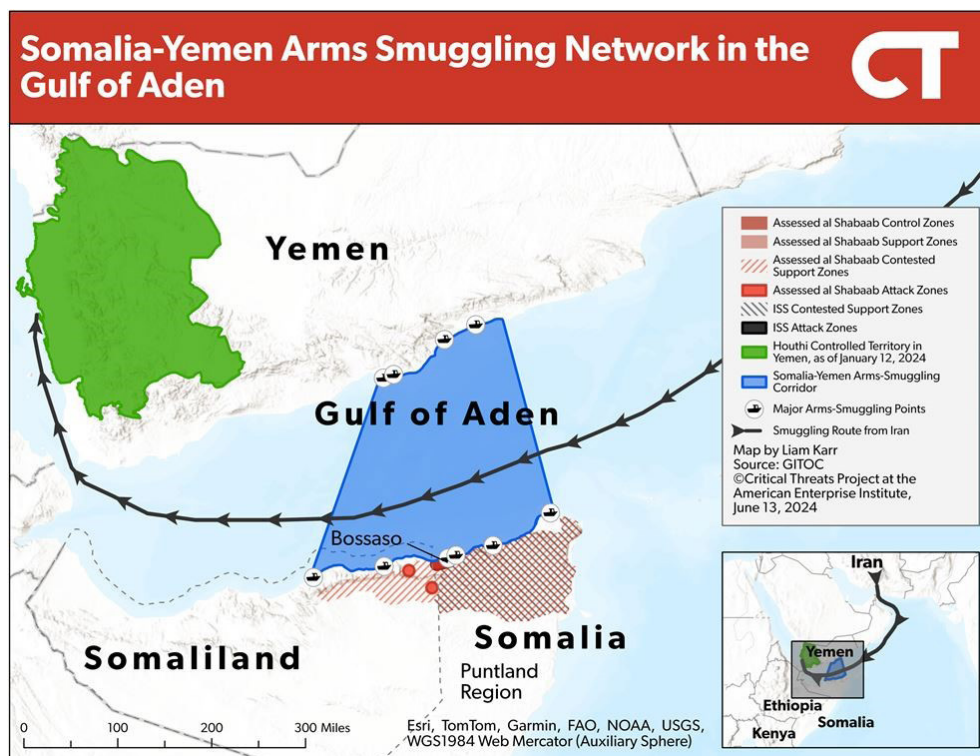


Fig. 3: smokkelroutes voor wapens, ©South24net¹

De Houthi's hebben aangekondigd dat ze hun aanvallen zullen voortzetten zolang Israël zijn militaire operaties in Gaza niet staakt. De onveiligheid heeft geleid tot hogere transportkosten en verstoringen in toeleveringsketens, wat ook gevolgen heeft voor de industriële productie in de EU.

Weer kozen de VS en de EU voor een verschillende aanpak. De VS lanceerden de maritieme **operatie Prosperity Guardian** (OPG) vanuit de bestaande structuur van de CME. Hieraan namen ook enkele Europese landen deel, hoewel onder eigen mandaat. Tegelijkertijd besloot de VS ook tot **operatie**

¹<https://south24.net/news/newse.php?nid=4048>

Poseidon Archer (OPA), gericht op aanvallen op Houthi-landinstallaties. De EU vreesde hierdoor vereenzelvigd te worden met de Amerikaanse aanpak en besloot een eigen operatie op te zetten: **ASPIDES**. De opstart werd bemoeilijkt door interne meningsverschillen binnen de EU: noch een uitbreiding van het mandaat van **ATALANTA**, noch een uitbreiding van **AGENOR** bleken politiek aanvaardbaar. Ook terughoudendheid van partners zoals de Verenigde Arabische Emiraten (VAE) om bestaande infrastructuur over te dragen vertraagden de besluitvorming.

Uiteindelijk werd **operatie ASPIDES** op 19 februari 2024 gelanceerd, geleid vanuit het operatie-hoofdkwartier in Larissa (Griekenland), met Italië als eerste leidende natie op zee. De operatie kampt met beperkte middelen, maar wist toch meer dan 400 koopvaardischepen te beschermen. De dreiging van drones en ballistische raketten heeft geleid tot belangrijke aanpassingen in uitrusting, munitiebeleid en defensietechnieken binnen de Europese marines.

ASPIDES kent echter ook beperkingen. Er is geen consensus over het uitvoeren van een wapenembargo of over aanvallen op Houthi-installaties die een dreiging vormen. Wel onderzoekt de *operation commander* momenteel of en hoe een actievere aanpak van wapensmokkel juridisch en operationeel mogelijk zou zijn, bijvoorbeeld via inlichtingenvergaring en nationale mandaten van EU-lidstaten. Er wordt ook samengewerkt met andere EU-operaties zoals **ATALANTA** om synergieën te benutten². Op langere termijn blijft het cruciaal om de wapenstroom naar Jemen en de Hoorn van Afrika in te perken. Een structurele aanpak zou de aanvalscapaciteit van de Houthi's beperken en de regionale stabiliteit bevorderen.

² Zo werd het Logistieke Steunpunt in Djibouti voor **ATALANTA** nu ook bevoegd voor **ASPIDES** en is het Maritiem Informatiecentrum voor de Hoorn van Afrika (gehuisvest in Brest) uitgebreid naar de hele Indische Oceaan.

Naast deze operaties bekijkt de EU ook of het succesvolle model van de ***Coordinated Maritime Presences*** (CMP), dat in de Golf van Guinea werd ingevoerd, toepasbaar is in het noordwestelijke deel van de Indische Oceaan. In de Golf van Guinea bleken de CMP effectief: er is permanent een EU-schip of patrouillevliegtuig aanwezig, onder nationaal mandaat maar gecoördineerd door de EU. Dit model maakt samenwerking mogelijk tussen kuststaten in de zogenaamde *Yaoundé Architecture* met o.a. Benin, waar België maritieme trainingen geeft, en met partners als de VS.

Een gelijkaardig CMP-model in de NWIO zou een oplossing kunnen bieden voor het grote aantal overlappende maritieme initiatieven in die regio. Door bestaande samenwerkingsstructuren zoals de *Gulf Cooperation Council* en de *Djibouti Code of Conduct* in te zetten, kan een bredere en langdurige EU-aanwezigheid gerealiseerd worden op diplomatiek en militair vlak, ter ondersteuning van onze economische belangen. Op korte termijn blijft een uitbouw van de CMP in de NWIO echter moeilijk door de bestaande inzet van operatie ASPIDES en andere missies.

Voorlopig heeft de dreiging in de Rode Zee ertoe geleid dat veel reders het Suezkanaal blijven mijden (zie fig. 4), met als gevolg een negatieve economische impact op Europese havens, met name in de oostelijke Middellandse Zee. Het plan is dat via militaire bescherming, diplomatieke inspanningen en Europese coördinatie de veiligheidssituatie geleidelijk aan herstelt en de cruciale vaarroutes via het Suezkanaal opnieuw aantrekkelijk worden, maar dan moeten schaarse middelen beter ingezet worden.

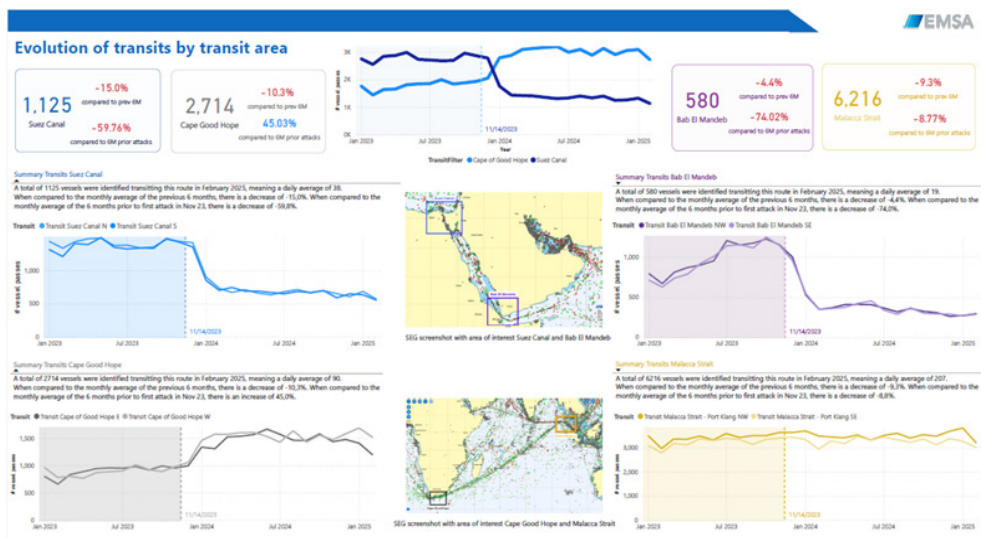


Fig. 4: Evolutie zeeverkeer langs Bab el-Mandeb enerzijds, Kaap de Goede Hoop anderzijds.
©EMSA

HOE MOET HET VERDER VOOR DE EU?

De EU-lidstaten versterken hun aanwezigheid in de NWIO en de bredere Indo-Pacifische regio, met Frankrijk als prominente speler vanwege de historische belangen die het land heeft in de regio dankzij zijn overzeese gebieden. Frankrijk heeft een permanente aanwezigheid met regelmatige ontplooiing van het vliegkampschip Charles de Gaulle en andere maritieme eenheden. Ook andere landen, zoals Italië, Duitsland en Nederland, sturen steeds vaker schepen en eskaders naar de regio.

De situatie in de NWIO wordt bemoeilijkt door de aanwezigheid van verschillende westerse actoren, operaties, mandaten en inzetregels, wat leidt tot overlappende operatiegebieden. Deze complexiteit vereist voor de EU een consolidatie van de operaties ATALANTA en ASPIDES, inclusief de overname

van de taken van AGENOR. De huidige operaties kampen echter met een tekort aan eenheden (zoals schepen of vliegtuigen) en het samenvoegen van deze operaties zou de effectiviteit en efficiëntie kunnen verbeteren.

De samenwerking met andere actoren, waaronder de diplomatieke pijlers van de EU, blijft essentieel. De EU heeft al significante diplomatieke inspanningen geleverd, bijvoorbeeld via EMASoH en AGENOR, maar de opstart van operatie ASPIDES verliep trager dan gewenst, wat heeft geleid tot vertragingen in de samenwerking met de koopvaardijsector. Een **meer gestroomlijnde samenwerking tussen de maritieme EU-operaties en de koopvaardijsector** is noodzakelijk. AGENOR leverde belangrijke inspanningen tot zo'n samenwerking met de koopvaardij en dit moet breder gestructureerd aangepakt worden in de EU¹. Het is een belangrijk project waar de Europese Dienst voor Extern Optreden (*European External Action Service*, EEAS) aan werkt met een divisie voor maritieme veiligheid.

De complexiteit van de situatie in de NWIO vraagt om een **verdere geïntegreerde aanpak** van de EU, waarbij de diplomaten van de EEAS in de Golfstaten en rond de Rode Zee nauw samenwerken met de Europese Commissie en de Europese lidstaten. Permanente militaire adviseurs voor enkele van die EEAS diplomaten (speciale EU-gezanten en EU-ambassadeurs in de regio) zouden de EU in staat stellen snel in te grijpen wanneer nodig. Dit wordt breed erkend door verschillende EU-ambassadeurs in de regio.

¹ Werd bekomen door NCAGS oftewel *Naval Coordination and Guidance of Shipping*, een samenwerking tussen marines en de koopvaardij waar onze Marine sterk in is en grotendeels met reservisten werkt.

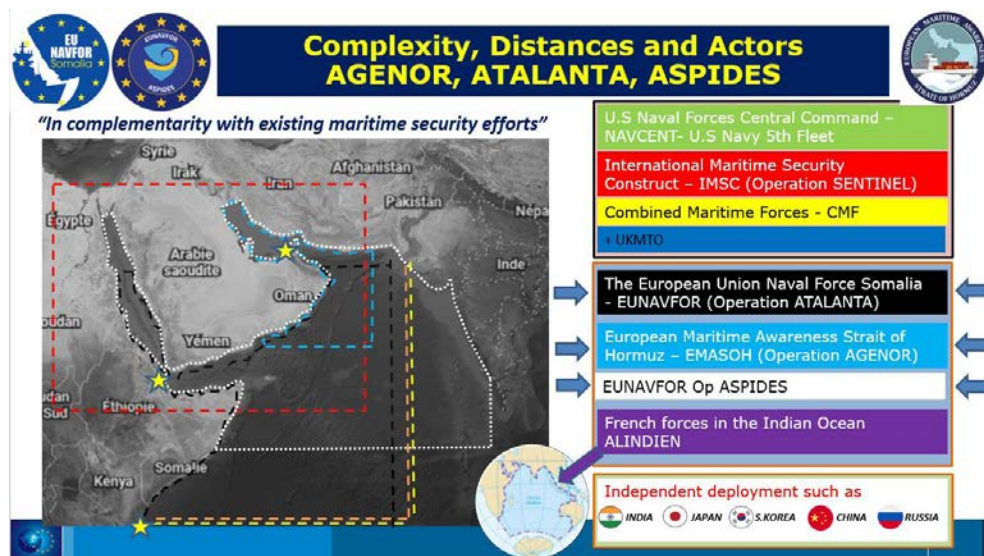


Fig. 5: complexiteit van de overlappende operatiezones

Operatie AGENOR werd op 1 juli 2024 beëindigd, waarna Frankrijk tijdelijk het acquis van AGENOR bewaakte met nationale middelen via het Franse ALINDIEN-niveau¹. Een haast permanent tekort aan middelen maakte het voor ASPIDES moeilijk om haar rol volledig op zich te nemen, waardoor de Golf een Europese multinationale militaire aanwezigheid mist. Het is belangrijk dat de EU een **flexibele maar permanente aanwezigheid** in de regio opbouwt, die kan worden opgeschaald wanneer nodig. Dit kan onder andere door een kernstaf van enkele officieren die zich richten op *key leader engagement* (KLE), het uitbouwen van een vertrouwensrelatie met regionale autoriteiten en met de maritieme wereld, met de mogelijkheid om uit te breiden afhankelijk van de operationele behoeften.

¹ ALINDIEN = *amiral commandant de la zone maritime de l'océan Indien*. Deze functie, vroeger exclusief bij de marine, heeft een bredere rol gekregen. ALINDIEN is commandant van alle Franse land-, lucht- en marine-eenheden in de regio (die zich van Afrika tot Oceanië uitstrekt, tot aan Antarctica) en is verantwoordelijk voor de inzet van Franse troepen tijdens operaties in de regio. De admiraal is de directe partner van defensie van de Verenigde Arabische Emiraten, in het bilaterale defensieverdrag tussen Frankrijk en de VAE. Voor operatie AGENOR nam ALINDIEN het operatie-hoofdkwartier (*operation headquarters, OHQ*) niveau waar, en bewaakt het acquis van operatie AGENOR tot nader order.

Het EU Strategisch Kompas stelt dat de EU een assertievere aanwezigheid op zee moet waarborgen¹. Dit omvat het bevorderen van een open, op regels gebaseerde regionale veiligheidsstructuur en een versterkte aanwezigheid van de EU-lidstaten in de Indische Oceaan, bijvoorbeeld door gezamenlijke oefeningen en havens te bezoeken². Het is hoog tijd om deze doelen daadwerkelijk uit te voeren.

EN BELGIË?

België heeft een economie die in belangrijke mate berust op import en export. Met Antwerpen als tweede haven van Europa en met een koopvaardijvloot die qua tonnage nummer vijftien is op de wereldranglijst, staat het belang van wereldwijde vrije maritieme aanvoerlijnen voor de welvaart van ons land als een paal boven water. De deelname van de Belgische Marine aan operaties ATALANTA, AGENOR en ASPIDES, ter bevordering van de vrije navigatie in de NWIO, de Rode Zee en rond de zeestraten van Bab el-Mandeb en Hormuz moet dan ook in dat kader worden gezien.

Bij AGENOR kreeg België de gelegenheid om de leiding te nemen over deze beperkte maar waardevolle operatie zonder de hele tijd een schip te hoeven inzetten³. Tijdens de recentste Belgische commandoperiode was de F931 Louise-Marie oorspronkelijk voorzien om langere tijd in de Golf ontplooid te worden, maar door de crisis in de Rode Zee moest haar operationele inzet gespreid worden over de Rode Zee en de Golfregio, voor respectievelijk operatie ASPIDES en operatie AGENOR.

¹ “EU is . . . to ensure a more assertive Union presence at sea”, Strategic Compass, p. 32

² Online verklaring van de EU bij de voorstelling van de EU *Indo Pacific Strategy*, te vinden op https://ec.europa.eu/commission/presscorner/detail/en/qanda_21_4709

³ België heeft zo vier *force commanders* deze rotatie kunnen laten doen: divisieadmiraal Tanguy Botman, de huidige commandant van de Marine, kapitein-ter-zee Renaud Flamant, auteur en kapitein-ter-zee Gilles Colmant. Andere *force commanders* waren voornamelijk Frans of Italiaans.

Het werd, met slechts twee fregatten bij onze Marine, een huzarenstuk om een schip voldoende en op tijd operationeel gereed te krijgen voor deelname, maar de opdrachten werden beide met succes uitgevoerd. De beperkte vloot van de Belgische Marine toont aan dat meer dan twee fregatten noodzakelijk zijn om altijd één fregat operationeel beschikbaar te hebben voor NAVO-missies. De regering heeft in die zin beslist tot de aankoop van een bijkomend ASW-fregat¹. Maar de noden zijn groter dan alleen de NAVO-opdrachten, die geen rekening houden met onze algemene maritieme belangen en opdrachten in andere verbanden, zoals de bescherming van onze en de Europese koopvaardij in belangrijke regio's zoals de NWIO. Mocht de politieke ambitie bestaan om naast één fregat voor NAVO-taken ook permanent over een schip voor andere missies te beschikken, is een vierde fregat nodig, met voldoende luchtverdedigings- en oppervlakteverdedigingscapaciteiten om effectief in verschillende gewelddadige scenario's te opereren. Met slechts drie fregatten kan België niet garanderen dat het te allen tijde voldoende schepen beschikbaar heeft om de Europese scheepvaart te beschermen, wat een 'vierslag' aan fregatten noodzakelijk maakt.

De F931 Louise-Marie werd uitgerust met extra verdediging tegen UAV's², maar het schip heeft beperkte capaciteiten in vergelijking met modernere schepen die beter voor luchtverdediging zijn uitgerust. Dit benadrukt de nood om een upgrade van de bestaande platformen te overwegen, zelfs als ze aan het eind van hun operationele levensduur staan. Dit zou ook hun doorverkoopwaarde verhogen.

¹ ASWF of *anti-submarine warfare frigate*, de typenaam van de gezamenlijk Nederlands-Belgische opvolger voor het huidige *multipurpose fregat* (MFF), die een focus op onderzee-boothbestrijding zal hebben.

² UAV = *unmanned aerial vehicles* oftewel onbemande luchtvaartuigen

Tot slot staat België bekend om zijn diplomatieke capaciteiten en de Belgische Marine heeft altijd goed samengewerkt met het Ministerie van Buitenlandse Zaken en diplomatieke vertegenwoordigers. Deze samenwerking heeft zijn vruchten afgeworpen in operaties zoals EMASoH/AGENOR, waarbij ambassadeur Antoine Delcourt en zijn team¹ cruciaal waren voor het succes van de operaties. België zou niet alleen kunnen bijdragen aan een militaire EU-adviseurscapaciteit, maar ook de waarde van Buitenlandse Zaken en de ambassadeurs in de regio verder moeten versterken, benutten en blijven ontplooiën in deze voor Europa zo belangrijke regio, zelfs met een groeiende dreiging uit het oosten.

De NWIO, Europa's levensader, dient dus ontsloten te blijven. Dat kan met een aantal relatief beperkte maatregelen – stel maar met een stent, eerder dan af te wachten tot een openhartoperatie nodig blijkt.

*Trefwoorden: NWIO (Northwest Indian Ocean),
maritieme veiligheid, Marine*

¹ België heeft een militair attaché bij de Belgische ambassadeur in de VAE, kapitein-ter-zee Nico Hoornaert.



© BE Defence