



LE CONTRÔLE DU TRANSPORT AÉRIEN DES ARMES LÉGÈRES

ÉTAT DES LIEUX ET DÉFIS

Jihan Seniora



Ce rapport est publié dans le cadre du programme
« cellule de veille sur la production et les transferts d'armes dans le monde »
subventionné par la Région wallonne.

Les informations délivrées et les opinions exprimées dans ce texte
n'engagent que leur auteur et ne sauraient refléter une position officielle
de la Région wallonne.

Les activités du GRIP sont soutenues
financièrement par

le Ministère de la Région wallonne,
le Ministère de la Région de Bruxelles-Capitale (ACTIRIS),
la Communauté française,
le Fonds de la Recherche scientifique – FNRS,
le Ministère des Affaires étrangères du Luxembourg,
le Ministère des Affaires étrangères de Belgique,
le Fonds Maribel Social

© Groupe de recherche et d'information
sur la paix et la sécurité (GRIP)
rue de la Consolation, 70
B-1030 Bruxelles
Tél.: (32.2) 241.84.20
Fax: (32.2) 245.19.33
Courriel: admi@grip.org
Site Internet: www.grip.org

Le Groupe de recherche et d'information
sur la paix et la sécurité (GRIP)
est une association sans but lucratif.

Sommaire

1. Introduction	5
2. De l'importance du transport dans les transferts internationaux d'armes	7
2.1. Une étape incontournable du processus d'exportation d'armes	7
2.2. Une activité purement économique?	7
<i>Usage de la sous-traitance par les États pour le transport de matériels militaires à travers le monde</i>	9
3. Des initiatives internationales et régionales sur le transport aérien des ALPC	10
3.1. Dans le cadre onusien	10
3.2. Dans le cadre européen	12
3.3. Meilleures pratiques pour prévenir les transferts déstabilisants d'ALPC par voie du transport aérien dans le cadre de l'Arrangement de Wassenaar et de l'OSCE	15
4. Du contrôle du transport aérien dans les systèmes nationaux de contrôle des exportations d'armes	17
4.1. Lors de l'évaluation de l'autorisation d'exportation	17
<i>Transit ou transbordement?</i>	18
4.2. Lors du transfert physique des armes légères	19
4.3. Lors des vérifications post-livraison	22
<i>EthicalCargo.net, un nouvel outil afin de réduire les activités des trafiquants d'armes</i>	23
5. Conclusion	25
Annexes	26

1. Introduction

Les rapports des groupes d'experts des Nations unies (ONU) sur les embargos sur les armes soulignent de manière récurrente le nombre important de cas impliquant des transporteurs aériens dans des transferts illicites d'armes légères et de leurs munitions vers des zones de conflits et de tensions. Il est estimé que « 80 % des cargaisons illicites d'armes légères et de petit calibre (ALPC) sont livrées par voie aérienne »¹.

Deux éléments sont à prendre en compte pour expliquer la fréquence de l'utilisation de ce mode de transport pour la fourniture d'armes légères.

Premièrement, les circonstances de tensions et de conflits sont d'autant plus propices à l'existence des trafics illicites d'ALPC que le manque de systèmes de contrôles de l'espace aérien et la difficulté de surveiller des pistes d'atterrissage en zone rurale, dans la jungle ou dans des régions montagneuses contribuent à l'usage privilégié et étendu de ce mode de transport². Pour certaines zones de conflits, par exemple en Afrique, loin des côtes et manquant d'infrastructures routières et de contrôles des zones frontalières, la livraison par voie aérienne constitue la méthode la plus rapide, discrète et fiable.

Deuxièmement, les ALPC sont faciles à transporter. Leur transport ne requiert pas de logistique particulièrement onéreuse. Les armes conventionnelles de grande dimension exigeant des techniques de transport spécialement adaptées à leur taille peuvent être plus facilement repérées lors de l'étape du transport ou à la livraison, en utilisant les technologies d'imagerie satellite couplées à une surveillance au sol³. Néanmoins, vu l'échelle du commerce mondial des armes légères, leur omniprésence et leur disponibilité dans les zones de conflits et la facilité à les transporter, les ALPC demeurent les armes dont la livraison clandestine et le détournement par voie aérienne sont les plus

aisés⁴. Aussi, il semble clair qu'une lutte efficace contre les transferts illicites d'ALPC – comme facteurs contribuant à la persistance des conflits – inclut un contrôle strict des transports utilisés dans les transferts internationaux d'armements.

Plus particulièrement, une analyse des routes aériennes typiquement utilisées par les transporteurs aériens de marchandises impliqués dans des transferts illicites d'ALPC souligne l'utilisation de points de départ, de ravitaillement, de transit et d'arrivée en Europe de l'Ouest⁵. L'utilisation de points d'escale en Grande-Bretagne, France, Pays-Bas, Belgique⁶ par des compagnies aériennes impliquées dans des transferts illicites d'ALPC pose la question de l'existence et de l'efficacité de contrôles du transport aérien des ALPC en Europe. Or il semble qu'actuellement cette étape incontournable de tout transfert international d'armes est considérée comme une question technique et son contrôle relégué au second plan dans les systèmes de contrôle des exportations d'armes.

Aussi, ce rapport a pour objectif de faire un état des lieux de la question du contrôle du transport aérien des armes légères. Premièrement, il resitue l'étape du transport au sein d'un processus de transfert international d'armes et met en évidence les logiques qui la gouvernent. Après la Guerre froide, les évolutions de mentalité et de modes opératoires dans le domaine du commerce international des armes et des chaînes de fournitures d'équipements militaires dans le monde se reflètent dans un traitement technique des opérations de soutien logistique aux transferts d'armements. Deuxièmement, une analyse des initiatives internationales, multilatérales et régionales sur le contrôle

4. GRIFFITHS Hugh et WILKINSON Adrian, *Guns, Plans and Ships: Identification and Disruption of Clandestine Arms Transfers*, SEESAC, Belgrade, août 2007, p. 3.

5. GRIFFITHS Hugh et BROMLEY Mark, *loc. cit.*, p. 56-57.

6. En Belgique, les aéroports d'Ostende et de Liège-Bierset ont déjà fait l'objet d'attaques virulentes de la part de divers mouvements de la société civile pour leur utilisation comme point d'escale pour des transferts vers des destinations sensibles. Ainsi, l'aéroport de Liège-Bierset, important dans le transport de fret et les activités aériennes nocturnes, a récemment été sous les feux des projecteurs comme lieu de transit pour des transferts d'armes vers Israël. De même pour l'aéroport d'Ostende épinglé, par le passé, comme point central de trafics d'armes vers l'Afrique. Carte Blanche, Vredesactie MIR-IRG, *Le Soir*, 15 janvier 2009 et Association for a Clean Ostend, *Ostend Airport arms connection*, http://users.skynet.be/cleanostend/clos_en.htm et Human Rights Watch Arms Project, *Stocking the fires : military assistance and arms trafficking in Burundi*, Human Rights Watch : New York, 1997.

1. GRIFFITHS Hugh et BROMLEY Mark, « Air Transport and Destabilizing Commodity Flows », *SIPRI Policy Paper*, n° 24, mai 2009, p. 4.

2. *Ibid.*, p. 49. Voir également Amnesty International, *Dead on time – arms transportation, brokering and the threat to human rights*, 10 mai 2006, p. 89.

3. Amnesty International, *loc. cit.*, p. 29.

des transferts d'armement met en lumière l'existence d'une base de réflexion et d'action pour un renforcement du contrôle du transport aérien des armes légères. Avant de conclure, ce rapport étudie de plus près les différentes étapes du processus de contrôle des exportations d'armes au niveau national afin de mettre en évidence les acteurs et les mécanismes impliqués dans le contrôle du transport aérien d'armes.

2. De l'importance du transport dans les transferts internationaux d'armes

2.1. Une étape incontournable du processus d'exportation d'armes

Toute exportation implique un mouvement de biens d'un pays à un autre. Des exportations définitives peuvent soit consister en des transactions de gouvernement à gouvernement ; soit être des ventes commerciales dans le cas où une entreprise de fabrication d'armes dans un pays exportateur en vend à une entité dans un pays étranger⁷. Les pays régissent ces transactions de manières très variées. Néanmoins, en général, un processus d'exportation d'armes est composé d'au moins trois étapes. La première phase consiste en une demande d'autorisation pour exporter des armes. Cette demande, si acceptée, est sanctionnée par l'octroi d'une licence d'exportation. Après obtention de l'autorisation d'exporter, les armes sont physiquement transférées à l'entité importatrice. C'est souvent à la charge de l'entreprise exportatrice d'armes de s'occuper du transport des marchandises vers le pays étranger en contractant, par exemple, un service de fret. Enfin, il est idéalement de la responsabilité du pays exportateur de vérifier la bonne livraison des marchandises par divers instruments de contrôle post-livraison⁸. Aussi, le transfert physique des armes est une étape incontournable et inséparable dans tout processus d'exportation d'armes.

2.2. Une activité purement économique ?

Plusieurs entités gouvernementales sont impliquées dans le fonctionnement et le contrôle de ce processus. La décision d'octroyer une licence implique souvent une consultation et/ou une coopération entre différents départements ou ministères au sein d'un État afin de prendre en compte une série de considérations d'ordre économique, politique,

de sécurité et de défense⁹. Néanmoins, la décision finale d'octroyer la licence revient souvent au ministère de l'Économie ou/et du Commerce. Cela est très frappant au niveau belge. La compétence des licences est logée dans un service du ministère de l'Économie pour les trois régions¹⁰. Concernant les exportations et importations d'armes pour l'armée et la police, cette matière est gérée par le Service public fédéral Affaires économiques¹¹.

Ainsi, les différents pôles belges en charge des importations et exportations d'armes soulignent le caractère essentiellement économique du commerce extérieur des armes. Cela a de lourdes répercussions sur la manière de penser les exportations des armes légères. En effet, au vu des systèmes actuels de contrôle des exportations d'armes, il semble que les États considèrent ce processus comme étant principalement une activité économique. En parallèle à une privatisation croissante de la production globale d'ALPC, les transferts des armes se sont intégrés dans le contexte plus large du commerce international et sont ainsi régis par des pratiques de business et de logistiques utilisées dans l'exportation et la livraison d'autres produits. Cela n'a pas épargné l'étape du transport dont le traitement technique et secondaire est de plus en plus encouragé dans cette vision économique du commerce international des armes.

Dans la période post-Guerre froide, les gouvernements et les entités commerciales impliquées dans les transferts d'armes ont fait de plus en plus appel à la sous-traitance et, particulièrement, aux services de courtiers et de transporteurs capables d'agir vite et dans des contextes variés. Ces services incluent l'utilisation de compagnies de transport capables d'organiser et de livrer des cargaisons d'armes à travers le monde en utilisant des réseaux globaux de routes commerciales et plus particulièrement

9. Small Arms Survey: *Shadows of War*. 2009, *op. cit.*, p. 86.

10. BERKOL Ilhan, « Armes à feu : Le protocole de l'ONU dans la réglementation européenne », *Rapport du GRIP*, 2006 Hors série, p. 12. Concernant les régions : En Flandre, la compétence en matière de commerce extérieur des armes relève du ministre de l'Économie, des Entreprises, de la Science, de l'Innovation et du commerce extérieur. À la Région wallonne, cette compétence est détenue par le ministre-président mais la gestion et le contrôle administratif, technique et économique des demandes de licences passent par un Service licences mis en place au sein de la Direction générale de l'Économie et de l'Emploi. À la région bruxelloise, la compétence relève du ministre bruxellois ayant les Relations extérieures dans ses attributs.

11. LELOUP Romain, « Le commerce extérieur des armes dans le fédéralisme belge », *Rapport du GRIP*, 2008/7.

7. « Devils in Diversity: Export Controls for Military Small Arms », *Small Arms Survey: Shadows of War*. 2009. Genève: Graduate Institute of International Studies, p. 65.

8. BERKOL Ilhan et MOREAU Virginie, « Contrôles post-livraison lors des transferts d'armement : Preuves d'arrivée et monitoring de l'utilisation finale », *Rapport du GRIP*, 2009/4.

des compagnies de transport aérien réputées pour desservir des destinations difficiles et possédant des appareils pour tout type de cargaison¹². Ainsi, les compagnies impliquées dans le transport d'armes et les services logistiques liés aux transferts d'armes sont souvent des compagnies qui sont également impliquées dans des opérations de transport de marchandises commerciales¹³.

Les dynamiques associées à la mondialisation¹⁴ qui ont profité aux transporteurs de marchandises et aux courtiers, rendent néanmoins plus difficile la distinction entre opérations commerciales licites et illicites. En effet, une des raisons pour laquelle la détection de détournements d'armes est, à l'heure actuelle, difficile est que la plupart des livraisons illicites est menée par des compagnies ou des individus impliqués dans des activités licites de courtage et/ou de transport d'ALPC. Étant en possession des documents nécessaires pour opérer comme courtier ou transporter des ALPC et connaissant les faiblesses des régimes nationaux d'exportation et de contrôle, ils sont ainsi bien positionnés pour se livrer à des transferts illicites¹⁵.

Aussi, privatisation et sous-traitance sont devenues monnaie courante afin de diminuer les coûts liés à ces activités de « second rang ». Que ce soit les gouvernements et les armées nationales qui ont besoin de soutiens logistiques pour leurs opérations à l'étranger ou pour leurs exportations d'armes, ou encore les compagnies productrices d'armes qui exportent dans le monde, tous les acteurs impliqués dans les transferts internationaux d'armements font appel, à un moment donné, à des entités spécialisées dans le transport des armes. Les exportations d'ar-

mes par voie aérienne et les chaînes de fourniture d'équipements militaires suivent des procédures similaires à celles appliquées pour les chaînes de fourniture de cargaisons civiles. Ainsi, une fois prêtes à être livrées, les cargaisons d'armes légères s'insèrent dans les flots du commerce et des routes aériennes internationales, ce qui les rend difficile à surveiller du point de départ au point d'arrivée et donc vulnérables à des tentatives de détournement de la sphère licite à la sphère illicite.

12. Amnesty International, *loc. cit.*, p. 7.

13. *Ibid.*, p. 31.

14. Révolutions technologiques, dérégulation des barrières commerciales, privatisation, zones exemptes de taxes, dérégulations monétaires...

15. Citons l'usage de pavillons de complaisance. La fédération internationale des ouvriers du transport liste trente-deux États faisant partie du commerce douteux connu sous le nom de « pavillon de complaisance » ou « drapeau de convenance ». Cela signifie que certains bateaux ou avions transportant de la marchandise en tout genre peuvent arborer le drapeau de ce pays après avoir payé une certaine somme. Les pavillons de convenance fournissent des avantages commerciaux sous la forme de régimes fiscaux avantageux et de réglementations de sécurité peu développées. De plus, ces pays sont souvent synonymes d'une inexistence de système de régulation concernant l'octroi de licences et l'enregistrement de compagnies et d'appareils aériens. Pour plus d'informations se référer au site de la fédération internationale des ouvriers du transport <http://www.itfglobal.org/flags-convenience/flags-convenien-183.cfm>

Encadré 1. Usage de la sous-traitance par les États pour le transport de matériels militaires à travers le monde

Les armées du monde occidental et d'ailleurs ont connu d'importantes restrictions budgétaires dans les années 1990, conséquence directe de la fin du monde bipolaire. Dans un cadre temporel de plus en plus restreint où les livraisons d'équipements militaires mais aussi d'aides humanitaires sont complexes et parfois problématiques, la logique progressivement adoptée pour faire face aux ressources administratives limitées et à la rationalisation est basée sur une rentabilité selon une évaluation coût-bénéfice. Ainsi, les chaînes de fourniture d'équipements militaires ont été progressivement touchées par la privatisation et la sous-traitance de compagnies commerciales pour des opérations logistiques¹. Les États-Unis sont actuellement l'un des plus grands consommateurs au monde de contractants privés afin de mener diverses activités en sous-traitance. Plus particulièrement, dans le cadre de leur implication en Irak, l'usage de la sous-traitance pour la livraison d'armes aux forces de sécurité irakiennes a créé une mosaïque complexe de fabricants d'armes et d'agents de transport agissant à travers plusieurs zones géographiques et juridictions nationales de contrôle des exportations².

Il devient dès lors de plus en plus difficile de contrôler la totalité des acteurs impliqués dans la chaîne de livraison d'équipements militaires. Des cas où des transporteurs aériens de marchandises accusés et condamnés pour leur implication dans des transferts illicites et employés par des agences gouvernementales ou internationales pour des transferts licites ont été régulièrement relevés dans divers rapports sur les violations des embargos sur les armes. Par exemple, une compagnie sous contrôle chinois, Poly Technologies, a conclu en 2005 un contrat de sous-traitance d'une valeur de 29 millions USD avec le département américain de la défense pour livrer aux forces de sécurité irakiennes plus de 16 000 fusils d'assaut de modèle AK-47 ainsi que 72 millions de cartouches de munitions. Or cette compagnie avait été auparavant inculpée par un grand jury fédéral américain pour tentative de trafic de grandes quantités de fusils d'assaut AK-47 à destination des bandes criminelles aux États-Unis. Notons également que Poly Technologies agit comme un distributeur, basé aux États-Unis, d'armements fabriqués par la compagnie publique chinoise Norinco, laquelle avait été placée en 2003 et 2005 sous embargo américain pour vente de technologie de missiles balistiques à l'Iran³.

Amnesty International a également mis en évidence la participation entre juillet 2004 et juin 2005 de la compagnie américaine Taos Industries Inc. dans divers contrats de sous-traitance avec le département américain de la défense pour des livraisons d'armes de stocks de Bosnie vers l'Irak. Pour cette opération, cette compagnie a, quant à elle, sous-traité une compagnie ukrainienne/moldave, Aerocom. Néanmoins, plusieurs rapports de Groupes d'experts gouvernementaux de l'ONU sur les embargos sur les armes ont souligné l'implication d'Aerocom en 2002 dans des trafics d'armes de la Serbie à destination du Libéria et cela en violation à l'embargo sur les armes au Libéria⁴. D'après une étude du Stockholm International Peace Research Institute (SIPRI), au moins 90% des transporteurs aériens intercontinentaux de marchandises cités dans des rapports du Conseil de sécurité des Nations unies ont été contractés par des agences de l'ONU, par des départements gouvernementaux de pays membres de l'UE et de l'OTAN ou par des ONG, et cela en Afrique, en Europe et au Moyen Orient⁵.

1. GRIFFITHS Hugh et BROMLEY Mark, loc. cit., p. 48.

2. Amnesty International, *Blood at the Crossroads: Making the case for a global Arms Trade Treaty*, 17 septembre 2008, p. 45.

3. Ibid., p. 48.

4. Ibid., p. 45-47.

5. GRIFFITHS Hugh et BROMLEY Mark, loc. cit., p. 24.

3. Des initiatives internationales et régionales sur le transport aérien des ALPC

Plusieurs organisations internationales et régionales ont identifié le rôle central que jouent les transporteurs aériens de marchandises dans les transferts illicites et les détournements d'ALPC et ont adopté des mesures de contrôle de leurs activités. En se basant sur les principaux documents internationaux, multilatéraux et régionaux sur les trafics illicites des armes légères, il est possible d'entrevoir une base de travail pour un contrôle efficace du transport aérien des armes légères.

3.1. Dans le cadre onusien

3.1.1. Le Programme d'action des Nations unies

Le Programme d'action des Nations unies en vue de prévenir, combattre et éliminer le commerce illicite des armes légères sous tous ses aspects (PoA) est un document politiquement contraignant qui a été adopté à l'unanimité lors de la Conférence des Nations unies sur le commerce illicite des armes légères sous tous ses aspects en juillet 2001. Le PoA énonce des mesures visant à combattre les menaces contre la sécurité et la stabilité ainsi que les conséquences humanitaires et socio-économiques qui sont associées au commerce illicite des armes légères. Par ce document, les États se sont engagés à soutenir le contrôle des transferts d'armes et cela à plusieurs niveaux.

Au niveau national, relevons que les États se sont engagés à « examiner les demandes d'autorisation d'exportation en fonction de réglementations nationales strictes qui couvrent toutes les armes légères [...] et à établir ou maintenir également un système national efficace d'octroi de licences ou d'autorisations pour les exportations et les importations, ainsi que des dispositions concernant le transit international, pour le transfert de toutes les armes légères en vue de lutter contre le commerce illicite des armes légères »¹⁶. Ils se sont également

engagés à « mettre en place une législation ou des procédures administratives nationales appropriées pour réglementer les activités des courtiers en armes légères »¹⁷. Il est ainsi clair que la lutte contre les transferts illicites trouve son point de départ dans un système efficace d'octroi d'autorisation et cela, pour toutes les activités, de l'exportation au courtage, en passant par le transit international. Notons néanmoins qu'aucune définition des activités de courtage n'est incluse dans le PoA. Les États se sont également engagés à « communiquer volontairement aux organisations régionales et internationales compétentes, et conformément aux pratiques nationales, entre autres, [...] des informations pertinentes telles que les itinéraires et les techniques d'obtention utilisées de façon à contribuer à l'élimination du commerce illicite d'armes légères sous tous ses aspects »¹⁸.

Au niveau régional, il est intéressant de noter l'accent mis sur la pertinence de « créer quand cela est approprié, des mécanismes sous-régionaux et régionaux, et en particulier instaurer une coopération douanière transfrontière et constituer des réseaux pour le partage d'informations entre les organismes chargés de la détection et de la répression des infractions, des contrôles aux frontières et les douanes afin de prévenir, de combattre et éliminer le trafic illicite transfrontière des armes légères »¹⁹.

Aussi, bien que le transport ne soit pas explicitement couvert par le PoA comme activité à surveiller pour son rôle dans les transferts illicites d'armes légères; la référence aux activités de courtage, l'encouragement à partager des informations sur les itinéraires utilisés dans le commerce illicite des ALPC et, enfin, l'accent mis, au niveau régional, sur le contrôle des frontières et le renforcement des relations entre douanes nationales tendent à inclure le transport comme activité à considérer sous le PoA.

3.1.2. Groupes d'experts gouvernementaux sur les « armes légères » et le courtage

La question de savoir si le transport doit être considéré comme une activité de courtage n'a toujours pas trouvé de réponse uniforme. Pourtant,

16. Nations unies, *Programme d'action en vue de prévenir, combattre et éliminer le commerce illicite des armes légères et de petit calibre sous tous ses aspects*. Document A/CONF.192/15, 20 juillet 2001, §II.1. URL: <http://www.grip.org/bdg/pdf/g1877.pdf>

17. *Ibid.*, §II. 14.

18. *Ibid.*, §II.23.

19. *Ibid.*, §II.27.

les courtiers sont souvent impliqués dans l'approvisionnement de soutien logistique et de moyens de transport dans des transferts (licites et illicites) d'armes.

On distingue généralement deux types de définition du courtage en armements. La première, la plus répandue, régit les activités « de base » du courtage, c'est-à-dire la facilitation et la négociation des transactions d'armes ainsi que l'achat et la vente d'armes. La seconde définition comprend les activités « liées au courtage d'armes » (appelées également « activités connexes »), terme qui désigne des activités telles que le transport, les services d'assurance et financiers liés à la vente et à la livraison d'armes, ou encore la logistique²⁰.

Les initiatives existant sur le contrôle du courtage en armements varient dans leur champ d'application. Dans le cadre onusien, le rapport de 2001 du Groupe d'experts gouvernementaux créé par la résolution 54/54 V de l'Assemblée générale intitulé « Armes légères »²¹, et le rapport de 2007 du Groupe d'experts gouvernementaux chargé d'examiner de nouvelles mesures à prendre pour renforcer la coopération internationale en vue de prévenir, combattre et éliminer le courtage illicite des armes légères²² fournissent des éléments intéressants sur la possibilité de contrôler le transport aérien des armes.

Le premier énumère une série de mesures de contrôle qui concerne tant le courtage dans le sens strict que les activités connexes. Ainsi, une licence serait obligatoire pour mener des opérations de courtage ainsi que des activités connexes. Plus particulièrement, concernant l'organisation du transport des armes et la participation au transport proprement dit (propriété, affrètement ou exploitation d'avions ou de navires, etc.), le rapport souligne que « la plupart des États qui exercent un contrôle sur le courtage ne vont pas jusqu'à contrôler ces services, à moins que le prestataire de l'un ou de plusieurs d'entre eux ne soit également le principal courtier. Toutefois, l'absence de réglementation peut conduire à des transferts d'armes à destination de régions en guerre. Il serait possible de surimposer aux mécanismes de contrôle appliqués aux opéra-

tions de courtage des mécanismes de surveillance des opérations de transport. Une autre solution consisterait à contrôler séparément les opérations de transport. L'efficacité du contrôle douanier aux points d'entrée et de sortie revêt une importance particulière dans ce contexte »²³. En effet, « les autorités douanières ont un rôle essentiel à jouer dans l'exercice des contrôles à l'exportation, à l'importation et sur les marchandises en transit. Elles doivent donc disposer de suffisamment de ressources pour exercer ces contrôles avec vigilance et efficacité »²⁴. Il est également souligné le rôle du transport aérien dans les violations des embargos. Ainsi, dans le cadre d'un renforcement de l'application des embargos, le Groupe d'experts fournit une série impressionnante d'options afin de mettre en place des réglementations plus strictes sur les agents de transport et les intermédiaires intervenant dans le transport d'armements²⁵.

Le rapport du Groupe d'experts gouvernementaux de 2007 est plus silencieux à ce sujet. Il semble faire une distinction plus claire entre courtiers et individus impliqués dans des activités connexes, en soulignant la diversité des définitions dans les législations nationales. En effet, « les courtiers peuvent se livrer à certaines activités étroitement liées au courtage en armes légères et de petit calibre, mais qui ne constituent pas forcément en elles-mêmes du courtage, en vue d'en tirer un profit. Ils peuvent par exemple servir d'intermédiaires ou d'agents en armes légères, fournir une assistance technique ou des services de formation, de transport, de transit, de stockage, de financement, d'assurance, d'entretien, de sécurité ou autres »²⁶. Néanmoins, « les courtiers en armes légères et de petit calibre étant susceptibles de se livrer à des activités étroitement liées au courtage, notamment celles énoncées au paragraphe 10 du présent rapport, il est recommandé aux États de veiller à ce que ces activités connexes soient dûment réglementées par des textes législatifs en cas de courtage illicite, en particulier s'il y a violation d'embargos sur les armes décrétés par le Conseil de sécurité de l'Organisation des Nations unies »²⁷.

20. MOREAU Virginie, « La Position commune sur le contrôle du courtage en armes, six ans après ». *Note d'Analyse du GRIP*, 1^{er} février 2010, p. 3.

21. Nations unies. Document A/Conf.192/2, 11 mai 2001.

22. Nations unies. Document A/62/163, 30 août 2007.

23. Nations unies. Document A/Conf.192/2, 11 mai 2001. §69.

24. *Ibid.*, §56.

25. *Ibid.*, §69-77.

26. Nations unies. Document A/62/163, 30 août 2007, § 10.

27. *Ibid.*, § 66.

Aussi, une prise de conscience dans le cadre des Nations unies du rôle du transport aérien dans les transferts d'armements a amené à la mise en place d'une base pour une réflexion sur des activités du contrôle du transport aérien.

3.2. Dans le cadre européen

3.2.1. Position commune de l'Union européenne sur le contrôle du courtage en armements

Les États membres de l'Union européenne (UE) ont adopté en juin 2003 une Position commune sur le contrôle du courtage en armements, instrument juridiquement contraignant auxquelles ils doivent se conformer. L'objectif de la Position commune est de « contrôler le courtage en armements pour éviter que soient contournés les embargos sur les exportations d'armes décrétés par les Nations unies, l'Union européenne ou l'OSCE, ainsi que les critères énoncés dans le Code de conduite de l'Union européenne en matière d'exportation d'armements »²⁸. La Position commune définit les activités de courtage comme étant les activités des « personnes et des entités qui négocient ou organisent des transactions entre pays tiers d'articles figurant sur la liste commune des équipements militaires appliquée à l'UE, ou qui procèdent à l'achat, à la vente ou au transfert de ces articles qui sont en leur possession depuis un pays tiers et à destination de tout autre pays tiers »²⁹. Cette définition, vague, ne semble pas souligner l'importance de l'activité du transport dans le cadre d'un contrôle renforcé des courtiers au niveau européen³⁰.

3.2.2. Stratégie de l'Union européenne de lutte contre l'accumulation et le trafic illicites d'armes légères et de petit calibre (ALPC) et de leurs munitions

Le Conseil européen a adopté le 15 décembre 2005 la **Stratégie de l'Union européenne de lutte contre l'accumulation et le trafic illicites d'armes légères et de petit calibre et de leurs munitions**. Cette Stratégie souligne l'importance de la lutte

contre la dissémination illicite des ALPC dans la prévention des conflits, en mettant l'accent sur deux zones géographiques en particulier : l'Europe orientale (problématique des stocks) et l'Afrique (continent de destination).

Plus particulièrement, la question du transport aérien est traitée à travers l'accent mis dans le document sur la problématique des « voies et des moyens de dissémination »³¹ des ALPC sur le continent africain et la question du contrôle des frontières. Pour ce faire, la stratégie encourage les États à agir à plusieurs niveaux. Premièrement, elle encourage à « soutenir la réflexion et l'action de la communauté internationale au sujet de la problématique transfrontalière et à participer au renforcement du contrôle des frontières, en particulier aériennes, des pays concernés par le trafic illicite des ALPC et de leurs munitions (exportateurs et importateurs) par des programmes d'assistance consistant à fournir des équipements et une assistance dans l'élaboration de législations nationales en matière de contrôle des exportations et à former les institutions des États de l'Afrique sub-saharienne et des programmes de formation des douanes et agences concernées en particulier dans les pays d'Europe orientale »³².

Au niveau de l'Union européenne, la stratégie souligne l'importance de « promouvoir le développement, via Europol, Eurodouanes et Eurojust, d'une politique de lutte active contre les réseaux de trafics illicites d'ALPC (courtiers et transporteurs illicites) utilisant les espaces aériens, maritimes et terrestres de l'UE, à travers l'élaboration de mécanismes d'alerte et de coopération à ce sujet et permettant des actions de police à l'échelle européenne dans ce domaine »³³. Elle rappelle, également, la nécessité pour les États membres de mettre en place des systèmes efficaces de contrôle des exportations en accord avec la Position commune sur le contrôle du courtage et le Code de conduite en matière de contrôle des exportations d'équipements militaires, depuis lors transformé en une Position commune sur le contrôle des exportations d'armements.

28. Position commune 2003/468/PESC du Conseil du 23 juin 2003 sur le contrôle du courtage en armements, art. 1.1

29. *Ibid.*, art. 2.3

30. Notons néanmoins qu'en Europe, plusieurs États ont adopté des contrôles sur les activités liées au courtage en armes. Voir MOREAU Virginie, *loc. cit.*, p. 9.

31. Conseil de l'Union européenne, *Stratégie de l'Union européenne de lutte contre l'accumulation et le trafic illicites d'armes légères et de petit calibre (ALPC) et de leurs munitions*, Document 5319/06, 13 janvier 2006, p. 5.

32. *Ibid.*, p. 11.

33. *Ibid.*, p. 13.

En mettant l'accent sur le contrôle des espaces aériens et des frontières, cette stratégie souligne explicitement le rôle des transporteurs aériens dans les détournements et les transferts illicites d'armes. Ce document signale l'existence, au sein du Conseil de l'Union européenne, d'une réflexion sur la question du contrôle du transport aérien des ALPC et permet de faire le lien entre cette question et l'importance de contrôles efficaces des exportations.

3.2.3. Position commune sur le contrôle des exportations d'armements et son guide d'utilisation

La Position commune est un instrument juridiquement contraignant régissant les exportations d'armes. Elle instaure, entre autres, huit critères au regard desquels les États membres doivent évaluer les demandes d'autorisation d'exportations pour des équipements figurant sur la Liste des équipements militaires de l'UE. Parmi ces critères, le critère 7 de la Position commune exige que les États membres tiennent compte, dans l'évaluation d'une licence d'exportation, d'un risque que l'équipement soit détourné à l'intérieur du pays acheteur ou réexporté sous des considérations indésirables³⁴. Ce critère est celui que les États membres invoquent le plus souvent lorsqu'ils refusent une licence d'exportation. De plus, le ML1 incluant les ALPC est une catégorie d'armes souvent citée dans des refus de licences d'exportation³⁵. Ce critère est pertinent dans notre étude au vu du nombre important de transporteurs aériens impliqués dans des détournements.

Néanmoins, la définition européenne de détournement ne couvre pas le risque de détournement lors de l'étape du transport. En effet, le guide d'utilisation considère qu'un « détournement peut intervenir à différents niveaux, avoir lieu dans un pays ou comporter un détour ou un re-transfert vers un pays tiers "non autorisé". Le détournement peut concerner le détenteur du bien exporté

(utilisateur final) et/ou la fonction remplie par ce bien (utilisation finale) »³⁶. Par conséquent, un détournement en cours de route n'est pas une dimension prise en compte dans l'évaluation des risques de détournement à l'étape de la délivrance des licences. Les autorités chargées de l'octroi de licence se concentrent davantage sur les risques de « mauvaise utilisation » des armes exportées ou d'un détournement après la livraison des armes dans le pays importateur.

Actuellement, il n'existe aucune référence spécifique au transport aérien dans la Position commune ou dans le guide d'utilisation et aucun mécanisme explicite de partage d'informations sur les transporteurs aériens entre États membres. Notons que rien n'est précisé sur les informations à fournir dans les licences de courtage, de transit ou de transbordement dans le guide d'utilisation. Aucune information supplémentaire sur la méthode de transport n'est à communiquer pour ces types de licence. Or il semble que des informations sur le transport peuvent être utiles pour l'évaluation des risques de détournement lors de ce type d'opérations.

3.2.4. Instrument de stabilité

La Commission européenne a joué et joue un rôle dans le développement d'initiatives et de politiques prenant en compte le rôle déstabilisateur de certains transporteurs aériens de marchandises. Dans cette perspective, l'Instrument de stabilité est un exemple intéressant de cadre d'action européen soulignant le lien entre le transport aérien de marchandises, les trafics illicites d'ALPC et le crime organisé transnational³⁷.

L'Instrument de stabilité est un instrument stratégique conçu par la Commission européenne pour aborder un certain nombre de défis en matière de sécurité mondiale et de développement en complément des instruments géographiques.

34. Position commune 2008/944/PESC du Conseil du 8 décembre 2008 définissant des règles communes régissant le contrôle des exportations de technologie et d'équipements militaires, art. 2.7

35. Voir par exemple le dixième rapport annuel établi en application du point 8 du dispositif du Code de conduite de l'Union européenne en matière d'exportation d'armements, Document (2008/C 300/01), 22 novembre 2008. URL <http://data.grip.org/document.asp?code=200904091318>

36. Conseil de l'Union européenne, *Guide de l'utilisation de la Position commune 2008/944/PESC du Conseil définissant des règles communes régissant le contrôle des exportations de technologie et d'équipements militaires*, Document 9241/09, 29 avril 2009, p. 85

37. « Le programme proposé concernant les ALPC devrait également être lié et intégré aux actions visant à lutter contre le terrorisme, le crime organisé et le trafic de drogues qui sont financées au titre de l'Instrument de stabilité et d'autres instruments ». Commission européenne, *Instrument de stabilité : Programme indicatif pluriannuel 2009-2011*, Document C(2009)2641, 8 avril 2009, p. 18.

En vigueur depuis le 1^{er} janvier 2007, il remplace plusieurs instruments en faveur de la lutte contre les drogues, de la gestion des crises, de la réhabilitation et de la reconstruction, etc.

L'un des champs d'actions prioritaires pour contrer les menaces globales et régionales couverts par l'Instrument de stabilité concerne les actions visant à prévenir, à combattre et à contrôler le commerce illicite des ALPC. L'Instrument souligne premièrement que le « problème des armes légères et de petit calibre est un problème transfrontalier, la coopération régionale et sous-régionale est essentielle » et que c'est « dans le secteur des transports que se concentrent les opérations de transfert illicite des ALPC, notamment par voie aérienne ou maritime. Les entreprises concernées sont tenues de se conformer à des systèmes d'enregistrement et de régulation bien établis, notamment dans le secteur du transport aérien [...]. Ils représentent [...] un mécanisme de contrôle potentiellement efficace qui pourrait freiner de manière significative le trafic illicite des ALPC »³⁸. Le programme énumère, entre autres, les actions pouvant être prises pour améliorer la surveillance, le monitoring et la régulation des transporteurs aériens et maritimes et les activités pour développer des projets spécifiques ayant un impact sur les acteurs impliqués dans le commerce illicite d'ALPC³⁹. Ainsi, les actions promues à travers l'Instrument de stabilité soulignent et prennent en compte le rôle incontournable des transporteurs aériens dans le commerce illicite des ALPC. Elles contribuent ainsi à la réflexion sur le contrôle du transport aérien en liant cette activité au cadre plus large du crime organisé et des trafics illicites de marchandises.

3.2.5 Liste des compagnies aériennes qui font l'objet d'une interdiction d'exploitation dans l'Union européenne

Un autre outil de la Commission européenne est la création, en décembre 2005, d'une liste des compagnies aériennes qui font l'objet d'une interdiction d'exploitation dans l'UE. Bien que l'impact de cette « liste noire » sur les transporteurs aériens soit indirect – vu que son objectif premier n'est pas la lutte contre les détournements aériens des armes – elle a néanmoins prouvé son efficacité au

regard de l'absence d'instruments contraignants dans le domaine.

Impact indirect car l'objectif de la liste est de renforcer davantage la sécurité aérienne en Europe. Pour ce faire, la Commission européenne a décidé d'interdire l'exploitation dans l'espace aérien européen des compagnies aériennes qui fonctionnent dans des conditions situées sous les niveaux de sécurité minimaux. La liste noire a deux volets : le premier énumère toutes les compagnies aériennes dont l'exploitation est interdite en Europe et le deuxième comprend les compagnies aériennes dont l'exploitation en Europe n'est autorisée que dans certaines conditions⁴⁰. Ces listes sont régulièrement mises à jour. La liste noire peut s'appliquer à un transporteur aérien individuel, à une partie de la flotte d'un transporteur aérien individuel, ou à tout le registre d'un État⁴¹.

L'impact que ces règles de la sécurité aérienne européennes ont eu sur les activités des transporteurs aériens suspectés d'être impliqués dans des transferts d'armes déstabilisateurs est dû au fait que ces transporteurs agissent souvent en violation des normes de sécurité aérienne internationale et de la Convention de Chicago sur l'aviation civile internationale⁴². Cela implique, par exemple, la falsification du registre de vol, du manifeste de cargaison et autres documents, le transport de « biens dangereux » sans les documents spécifiques⁴³, l'usage de vieux appareils ou encore l'usage de techniques de vols peu sûrs⁴⁴. Ainsi, des 172 transporteurs aériens de marchandises listés par la Commission européenne à la suite de missions d'inspections techniques, 80 (47 %) ont déjà été cités dans un rapport de l'ONU ou autre sur le trafic d'armes, 85 (49 %) ont fourni, loué, possédé ou acquis des appareils à ou d'une compagnie nommée dans un rapport de l'ONU ou autre sur le trafic d'armes. Au total, ce sont 109 (63 %) transporteurs sur les 172 listés qui rentrent

40. Les listes sont accessibles sur http://ec.europa.eu/transport/air-ban/list_fr.htm

41. GRIFFITHS Hugh et BROMLEY Mark, « Stemming destabilizing arms transfers: the impact of European Union air safety bans », *SIPRI Insights on Peace and Security*, n° 3, octobre 2008, p. 4.

42. Convention de Chicago sur l'aviation civile internationale. Accessible sur http://www.icao.int/icao/net/dcs/7300_cons.pdf

43. Cf. *infra* pour une explication sur le contrôle du transport des munitions.

44. GRIFFITHS Hugh et BROMLEY Mark, *loc. cit.*, p. 4.

38. *Ibid.*, p. 18-19.

39. *Ibid.*, p. 50.

dans une de ces deux catégories⁴⁵. Aussi, il existe une corrélation entre les transporteurs aériens qui violent les règles de la sécurité aérienne et ceux qui sont impliqués dans des transferts illicites ou des détournements d'ALPC.

En ciblant les transporteurs aériens qui violent les règles de la sécurité aérienne et en menant des missions d'inspections techniques, l'UE a ainsi indirectement arrêté un nombre significatif de transporteurs aériens qui ont été impliqués dans des transferts illicites d'ALPC⁴⁶.

Dès lors, bien que les Positions communes européennes sur le contrôle des exportations d'armements et sur le courtage ne donnent aucune recommandation spécifique quant au contrôle du transport aérien d'ALPC, d'autres instruments de la boîte à outils de l'Union européenne soulignent l'importance de cette problématique. En effet, l'utilisation de programmes et d'instrument de la PESC, de gestion de crises⁴⁷ et d'assistance technique, combinée avec des instruments de régulation comme la liste noire peut servir à combattre les transferts déstabilisateurs d'ALPC par voie aérienne⁴⁸.

3.3. Meilleures pratiques pour prévenir les transferts déstabilisants d'ALPC par voie du transport aérien dans le cadre de l'Arrangement de Wassenaar et de l'OSCE

En décembre 2007, les membres de l'Arrangement de Wassenaar (AW) ont adopté les « Meilleures pratiques pour empêcher les transferts déstabilisateurs d'ALPC par transport aérien ». En 2008, un document similaire a été également adopté par l'OSCE. Par la mise en place de *Meilleures pratiques*, les États membres prennent note du rôle du « transport aérien [comme] l'un des principaux moyens de dissémination illicite des ALPC, en

particulier vers des destinations soumises à un embargo des Nations unies sur les armes ou théâtres de conflits armés »⁴⁹. Ces *Meilleures pratiques* constituent également une prise de conscience de la faiblesse du contrôle aérien dans le domaine des transferts internationaux d'armes. Elles établissent des normes et des lignes directrices nouvelles dans un effort de prévention et de réduction des risques de détournement et de transferts déstabilisateurs d'ALPC.

D'une part, les *Meilleures pratiques* encouragent les autorités responsables de la délivrance des licences d'exportation à demander aux exportateurs de fournir des informations concernant les acteurs impliqués dans le transfert physique et les routes empruntées durant la livraison. Ces informations additionnelles sur le transport peuvent inclure les éléments suivants: transporteur aérien et transitaire intervenant dans le transport ; immatriculation et nationalité de l'aéronef ; itinéraire de vol à utiliser et escales prévues ; informations relatives à des transferts similaires précédents par voie aérienne ; conformité avec la législation nationale ou les accords internationaux existants relatifs au transport aérien d'armes⁵⁰. Ces informations ont toute leur pertinence en vue d'améliorer la qualité et la minutie des évaluations des risques de détournement par les autorités en charge de l'octroi des licences des exportations mais également lors des contrôles physiques pendant et après le transport.

D'autre part, les *Meilleures pratiques* encouragent également les États participant à partager entre eux les informations sur les exportateurs, transporteurs aériens et agents qui n'auraient pas fourni d'informations et sur les cas de transit ou de transbordement par voie aérienne d'ALPC qui pourraient contribuer à une accumulation déstabilisatrice dans la région de destination.

Notons néanmoins qu'aucune recommandation sur les aspects de frets des ALPC ou la documentation concernant la cargaison n'est fournie dans les *Meilleures pratiques*. Malgré leur pertinence, les États membres de l'AW et de l'OSCE ne semblent pas avoir encore utilisé ni incorporé les *Meilleures*

45. *Ibid.*, p. 12.

46. *Ibid.*, p. 16.

47. La Stratégie de l'Union européenne de lutte contre l'accumulation et les trafics illicites d'armes légères et de petit calibre (ALPC) et de leurs munitions encourage par exemple à « prévoir, au sein des opérations militaires de gestion de crises, les volets de mission qui permettent la mise en place d'un contrôle des frontières (ou des espaces aériens, terrestres et maritimes de la zone de conflit) ou le désarmement ». La stratégie de l'Union européenne de lutte contre l'accumulation et les trafics illicites d'armes légères et de petit calibre (ALPC) et de leurs munitions, p. 14

48. GRIFFITHS Hugh et BROMLEY Mark, « Air Transport and Destabilizing Commodity Flows », *loc. cit.*, p. 46.

49. Wassenaar Arrangement, *Best Practices to Prevent Destabilising Transfers of Small Arms and Light Weapons (SALW) through Air Transport (2007)*. OSCE Forum for Security Cooperation, Décision n° 11/08, Introduction de Meilleures pratiques pour prévenir les transferts déstabilisants d'ALPC par voie du transport aérien. Document, FSC.DEC/11/08, 5 novembre 2008.

50. *Ibidem*

pratiques dans leurs réglementations ou contrôles de transferts d'ALPC⁵¹.

À divers niveaux d'action, plusieurs initiatives soulignent le rôle des transporteurs aériens dans les transferts illicites et les détournements d'ALPC. Signalons néanmoins la faiblesse des Positions communes européennes sur le contrôle des exportations d'armements et sur le courtage quant à la prise en compte de l'étape du transport comme activité à contrôler et à surveiller. Il sera ainsi intéressant de voir si les États européens suivent cette logique dans leur système de contrôle des exportations d'armes ou s'ils ont développé des mécanismes de contrôle de cette étape incontournable de tout transfert d'armes.

51. ISIS Europe, SIPRI, CICS, « Contrôle du transport aérien des armes légères et de petit calibre et de leurs munitions : Étude comparative des systèmes nationaux utilisées dans l'Union européenne », *Étude EPMES n°2008/012*, mai 2009, p. 21.

4. Du contrôle du transport aérien dans les systèmes nationaux de contrôle des exportations d'armes

Plusieurs questions se posent quant à la réelle capacité des États à contrôler l'activité du transport aérien des ALPC : Comment contrôler de manière globale la chaîne complète d'acheminement des armes dans le monde ? Jusqu'à quel point la vision économique et technique de l'étape du transfert physique des armes influe-t-elle sur les perceptions d'une nécessité de contrôle de celle-ci ? Quelles sont les entités de contrôle présentes dans le système actuel de contrôle des exportations d'armes ? À quelles étapes agissent-elles/peuvent-elles agir pour contrôler le transport et réduire les risques de détournement des ALPC en cours de route ?

En se basant sur notre modèle en trois étapes d'un processus d'exportations d'armes, il est possible de mettre en évidence les autorités compétentes et les mécanismes de contrôle pouvant avoir un impact sur le transport aérien des ALPC. Les autorités impliquées à différentes étapes du système de contrôle des exportations d'ALPC ont des objectifs et des priorités qui varient selon leur mandat. Aussi, la forme et le contenu des contrôles varient également selon ces différents objectifs.

4.1. Lors de l'évaluation de l'autorisation d'exportation

La première étape du processus d'exportation d'armes exige la mise en place d'un système d'autorisation tel que le système de licence qui existe au sein de l'UE⁵². Les autorités en charge de délivrer des licences d'exportations ont déjà un rôle à jouer afin de réduire les risques de détournement de cargaisons d'armes. D'une part, les autorités compétentes décident d'autoriser une exportation sur la base de la législation nationale et européenne ainsi que de leur politique en la matière. Au niveau européen, les pays membres sont tenus d'évaluer, au cas par cas, les demandes d'autorisation d'exportation, incluant les activités de courtage, le transit ou le transbordement (ainsi

que le transfert de technologie), et cela au regard de huit critères contenus dans la Position commune. D'autre part, une demande de licence d'exportation est souvent accompagnée de la nécessité de fournir d'autres documents. En Belgique, l'utilisation d'un certificat international d'importation (CII) ou d'un certificat d'utilisateur final (CUF) est requise par l'Arrêté royal de 1993⁵³. Son article 5, paragraphe 1er, précise que « les demandes de licences d'exportation d'armes, de munitions et de matériel devant servir spécialement à un usage militaire et de la technologie y afférente doivent être accompagnées d'un certificat international d'importation ou de destination finale ». La forme et le contenu de ces documents doivent être déterminés par les ministres compétents⁵⁴. La logique est que les autorités en charge de l'octroi des licences, selon les documents qui sont demandés, reçoivent déjà un certain nombre d'informations leur permettant, dans une logique d'évaluation de risques, d'entrevoir de potentielles diversions d'armes pendant ou après le transfert et dans ce cas refuseraient une licence d'exportation.

En Belgique, aucune information sur le mode de transport utilisé par l'entreprise exportatrice n'est demandée à ce stade⁵⁵. Une étude des documents requis par la Région wallonne confirme le manque de demande de données à ce sujet. Il semble que l'argument soutenant cette logique se réfère à la vision technique de cette étape (voir *supra*). Il est du

53. Le CII est généralement requis pour les transferts d'armes ou de matériel militaire vers tous les pays membres de l'Union européenne, plusieurs pays de l'OTAN ou des pays assimilés. Il s'agit d'un document qui doit être délivré par les autorités du pays importateur. Le CUF (ou end-user) est un document qui certifie la destination finale des produits importés et l'utilisation finale qui en sera faite au moment de l'évaluation de la demande d'une licence d'exportation. Par ce document, l'importateur et l'utilisateur final s'engagent à utiliser les biens conformément à la déclaration qui a été faite et à ne pas les réexporter à un tiers sans l'accord préalable du gouvernement d'origine. Ce document est utilisé pour toute exportation d'armes et de matériel militaire destiné à des pays tiers, n'appartenant ni à l'UE ni à l'OTAN ou à des pays assimilés. Comme pour le CII, il n'existe pas de modèle déposé de CUF; le document est souvent rédigé par la société importatrice elle-même. BERKOL Ilhan et MOREAU Virginie, *loc. cit.*

54. Arrêté royal du 8 mars 1993 réglementant l'exportation, l'importation et le transit d'armes, de munitions et de matériel devant servir spécifiquement à un usage militaire et de la technologie y afférente, modifié par l'Arrêté royal du 2 avril 2003.

55. Rappelons que la Position commune sur le contrôle des exportations d'armements n'engage pas les États à demander des informations sur le transport dans leurs évaluations des autorisations d'exportations d'armes.

52. BERKOL Ilhan et MOREAU Virginie, *loc. cit.*

ressort de l'entité exportatrice de trouver un mode de transport. De plus, une entreprise qui demande une licence d'exportation n'est vraisemblablement pas en mesure de fournir, à ce stade, des « détails » sur les moyens de transport des ALPC à exporter⁵⁶. Bien qu'une évaluation des risques de détournement ou de dissimulation de la cargaison gagne en efficacité et en cohérence en incorporant une demande d'informations concernant les agents de transport impliqués dans l'exportation, le système actuel, au stade de l'octroi de la licence, repose essentiellement sur l'utilisation de certificats d'utilisateurs finaux comme moyens de prévention du détournement. Par conséquent, des pays, comme la Belgique, semblent porter une attention plus grande sur le détournement post-livraison qu'en cours de route. Signalons néanmoins que certains États européens collectent des informations sur la méthode de transport à l'étape de l'octroi de la licence et les utilisent dans leurs évaluations pour refuser des licences⁵⁷.

Notons néanmoins au niveau belge l'existence de l'article neuf de l'Arrêté royal de 1993, seul article qui énonce explicitement la nécessité de fournir des informations sur le mode de transport : « L'octroi d'une licence d'exportation ou de transit peut être subordonné, par l'autorité qui la délivre, à une déclaration par laquelle l'exportateur ou le transitaire s'engage à faire connaître, dans un délai de trois jours précédant le transport, les samedis, dimanches et jours fériés légaux non compris : 1° les modalités du transport des marchandises ; 2° le bureau de dédouanement ; 3° le jour, l'heure et le lieu de sortie du territoire. Ces informations sont portées à la connaissance des services de l'Inspection générale économique du ministère des Affaires économiques. »

56. ISIS Europe, SIPRI, CICS, *loc. cit.*, p. 28.

57. C'est le cas, par exemple, de la Pologne et de la Roumanie. « En Pologne, la demande de transfert inclut des informations sur le moyen de transport. En même temps, les détenteurs de licence sont tenus d'informer les autorités d'octroi de licences en cas de changement du moyen de transport, des partenaires commerciaux, des transporteurs aériens ou des points de sortie. En Roumanie, l'exportateur doit fournir aux autorités tous les éléments relatifs au transfert, cinq jours avant le départ, y compris l'itinéraire, le transporteur et le numéro de série des ALPC. Cette procédure de notification doit être répétée dans les 10 jours suivant l'expédition. Les modalités de transport peuvent être utilisées comme base pour refuser une licence. L'itinéraire et le moyen de transport font tous deux partie du processus d'évaluation ». Pour plus d'information voir l'étude ISIS Europe, SIPRI, CICS, *loc. cit.*, p. 28.

Encadré 2. Transit ou transbordement ?

La Position commune sur le contrôle des exportations d'armements signale l'obligation des États à évaluer les demandes d'autorisation d'exportation incluant « les demandes d'autorisation de transit ou de transbordement »¹.

En ce qui concerne la Belgique, elle autorise le transit sans licence s'il n'y a pas de transbordement². La licence de transit est donc exigée seulement en cas de changement de moyen de transport ou de sortie d'un entrepôt douanier. Ainsi, on peut lire sur le site de la Région wallonne qu'« une licence de transit est requise soit lorsqu'une marchandise quitte le statut d'entrepôt douanier, soit lorsqu'il y a un transbordement ou changement de moyen de transport. Aussi, le fait de simplement traverser la Belgique sans rupture de charge ne requiert pas de licence de transit »³. Il est intéressant de noter que la demande de licence de transit ne demande aucune information sur le mode de transport alors qu'il est vraisemblable qu'à ce stade, l'entreprise la demandant est en pleine connaissance du mode de transport utilisé ; et cela semble d'autant plus vrai lors d'un transbordement puisqu'il s'agit d'une opération de changement du mode de transport.

1. Le guide d'utilisation définit transit comme tout « mouvement de marchandises (équipements militaires) qui ne font que traverser le territoire d'un État membre » et transbordement comme « opération qui, au cours d'un transit, consiste à décharger les marchandises du moyen de transport d'importation puis à le recharger (en règle générale) sur un autre moyen de transport utilisé aux fins de l'exportation ». Se référer au guide de l'utilisation, p. 23.

2. Ce qui est par exemple le cas également au Luxembourg et aux Pays-Bas. Dans certains autres pays membres comme l'Allemagne, la France et l'Espagne, il faut également une licence de transit lorsque l'on traverse le pays. BERKOL Ilhan, *loc. cit.*, p. 18.

3. Site des licences d'armes et de biens à double usage de la Région wallonne http://economie.wallonie.be/Licences_armes/Armes/Mouvements_transit.html

En règle générale, lorsque tous les documents sont vérifiés et acceptés, l'État exportateur délivre la licence d'exportation. L'émission d'une licence d'exportation permet le transfert physique des armes du fabricant d'armes (ou du lieu de stockage) à un entrepôt douanier ou à une installation de stockage au port aérien afin d'attendre le transporteur aérien⁵⁸.

58. GRIFFITHS Hugh et WILKINSON Adrian, *loc. cit.*, p. 31.

4.2. Lors du transfert physique des armes légères

La deuxième étape du processus d'exportation d'armes nécessite un contrôle physique aux points d'exportation et de transit éventuels pour constater que les armes envoyées sont bien telles qu'indiquées sur les documents. De telles vérifications aideraient à identifier des détournements illicites d'une manière proactive. Deux dimensions sont à prendre en compte ici : premièrement, la nécessité d'une inspection physique de la cargaison d'armes et, deuxièmement, la nécessité pour le transporteur d'être en règle de papiers avec les douanes et les autorités d'aviation civile.

Premièrement, il est en général du ressort des autorités douanières d'inspecter les cargaisons à exporter et de détecter les violations des termes d'une licence ou les tentatives d'exporter des marchandises sans licence⁵⁹. Le problème est que souvent la licence d'exportation est considérée par les services douaniers comme suffisante, limitant *de facto* l'ampleur et la minutie de l'inspection des cargaisons. En effet, « l'accent mis de plus en plus sur la facilitation commerciale au sein des services de douanes nationales se concrétise par le fait que la plupart des agences douanières accepte l'émission d'une licence d'exportation comme établissant que le transfert en question est complètement licite »⁶⁰. De plus, les agents en douane ne sont pas nécessairement habilités à connaître la technologie de l'armement. De ce fait, dans la très grande majorité des cas, la vérification se fait plutôt au niveau des documents et non de la conformité des marchandises. Il est également question de temps et de moyens : « si le temps et les moyens le permettent, une vérification du manifeste de marchandises⁶¹ sera accompagnée d'une inspection physique des biens eux-mêmes. Néanmoins, dans la plupart des pays, la vaste majorité des ressources douanières se concentrent

d'avantage sur des inspections des trafics entrants cargaisons plutôt que les trafics sortants. »⁶² Les chiffres avancés confirment cette tendance. La vérification physique des marchandises par la douane ne se ferait que dans +/- 5 % des cas, sauf demande spécifique des autorités⁶³. Cette réalité réduit l'ampleur des contrôles du transport aérien des armes légères.

Deuxièmement, une série de documents spécifiques aux mouvements de marchandises est requis. Les douanes belges définissent le transporteur comme « la personne réalisant le transport effectif des marchandises ou qui est chargée de l'exploitation des moyens de transport. La responsabilité du transporteur dans la chaîne d'approvisionnement internationale porte sur les aspects suivants : assurer le transport des marchandises en toute sécurité et sûreté, en évitant notamment tout accès non autorisé aux moyens de transport et aux marchandises transportées ainsi que leur altération ; fournir les documents de transport requis ; accomplir les formalités légales nécessaires conformément à la réglementation douanière »⁶⁴. Aussi, il semble que les douanes soient bien placées pour recevoir des informations qui n'étaient pas disponibles au moment de la demande de licence d'exportation, mais qui pourraient encourager, à ce stade, à faire des contrôles plus minutieux.

Au niveau européen, le Document administratif unique (DAU) a été instauré afin d'améliorer « la transparence des exigences administratives nationales, de rationaliser et limiter la documentation administrative, de réduire la quantité d'informations demandées, ainsi que de normaliser et harmoniser les données »⁶⁵. Le DAU est un document douanier que l'Union européenne impose de remplir aux importateurs, exportateurs et transporteurs de biens en transit. Il est demandé aux exportateurs de fournir des informations sur eux-mêmes, le pays de destination, les biens exportés, les modes de transport et les licences d'exportations utilisés. Ainsi, concernant le transport, ce document contient

59. Small Arms Survey: Shadows of War. 2009, *op. cit.*, p. 86.

60. GRIFFITHS Hugh et WILKINSON Adrian, *loc. cit.*, p. 32.

61. La législation belge exige que le manifeste de marchandises contienne les informations suivantes : exploitant, marques de nationalité et d'immatriculation, numéro de vol, date, lieu de chargement, lieu de déchargement, numéro de la lettre de transport, nombre de colis, nature des marchandises et masse brute. Voir annexe XX de l'Arrêté ministériel relatif aux déclarations en matière de douane et d'accises du 22 juillet 1998. http://www.ejustice.just.fgov.be/mopdf/1998/11/05_1.pdf#Page1

62. GRIFFITHS Hugh et WILKINSON Adrian, *loc. cit.*, p. 33.

63. BERKOL Ilhan, *loc. cit.*, p. 14.

64. Internet de l'Administration des douanes et accises – Service public fédéral Finances <http://fiscus.fgov.be/interfdaNL/fr/oeafr/welke.htm#transporteur>

65. Formulaire du Document administratif unique accessible sur http://ec.europa.eu/taxation_customs/customs/procedural_aspects/general/sad/index_fr.htm

des informations concernant les prestataires de services et les méthodes de transport, y compris la « nationalité et l'identité des moyens de transport » lorsque l'expédition quitte le territoire d'un État et des informations concernant l'itinéraire (mais pas nécessairement des informations sur les arrêts intermédiaires ni les éventuels points de transit)⁶⁶.

Signalons toutefois que les déclarations de douanes en général – y compris le DAU – se concentrent typiquement sur des priorités fiscales plutôt que sur des préoccupations de sécurité. Cela renforce la tendance à ne pas mener des vérifications approfondies et systématiques des autorisations des marchandises pour déterminer si elles ont été pleinement autorisées au transport, ou si leur destinataire et utilisateur final correspondent bien à la licence d'exportation⁶⁷.

Une série de documents spécifiques au transport aérien peut également être une source d'informations utiles afin de détecter des violations des termes de la licence et de potentiels détournements. Le manifeste de marchandises peut être inspecté par les douanes du pays exportateur au point de départ. Une inspection administrative peut également être une opportunité pour vérifier les informations fournies dans la lettre de transport aérien et les comparer à celles contenues dans le manifeste de marchandises et à celles relevées lors de l'inspection physique⁶⁸. La lettre de transport aérien – *Airway Bill* – est un contrat entre l'expéditeur et le transporteur⁶⁹. Ce document est obligatoire et requis par les services douaniers des États membres de l'ONU et est régulé par des organisations telles que l'Association internationale du transport aérien (IATA) et l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI) qui supervisent le transport aérien mondial⁷⁰. La lettre de transport aérien fournit des informations sur l'appareil, les intermédiaires, les expéditeurs, ces

informations étant souvent absentes dans d'autres documents. Un autre document pertinent pouvant permettre d'identifier les réseaux intermédiaires de transport impliqués dans des transferts d'armes est la demande d'autorisation de vol. Cette demande est introduite à l'avance auprès de l'aviation civile et/ou des autorités de contrôle du trafic aérien et peut contenir des informations intéressantes concernant l'appareil et les entités impliquées dans le transport aérien⁷¹.

Au niveau belge, les plans de route précisant les escales et le point de destination finale doivent être présentés aux autorités douanières avant tout départ d'une cargaison. La seule référence faite au contrôle spécifique du transport aérien des armes dans la législation belge est la suivante : « aucun aéronef, de quelque nationalité que ce soit, qui transporte des armes, des munitions ou du matériel visés à l'article 2, ne peut décoller, avant qu'ait été présenté aux autorités douanières un manifeste de marchandises qui, en plus des marques de nationalité et d'immatriculation et des lieux de chargement et de déchargement, mentionne toutes les escales »⁷². Aussi il semble que, à cet effet, les autorités peuvent accepter ou non le transporteur si jamais celui-ci posait un problème. De plus, une comparaison entre les informations sur les marchandises fournies dans le manifeste et celles dans la demande de licence d'exportations peut être facilement effectuée à ce moment et être révélatrice d'anomalies dans le contenu de la cargaison. Notons qu'aucune référence à une obligation d'inspection physique n'est imposée dans l'Arrêté royal de 1993.

Depuis la régionalisation de la compétence en matière de politique d'exportation, d'importation et de transit d'armes et de biens à double usage, se pose la question du degré de coopération entre les services des régions en charge de l'octroi des licences d'exportations d'armes et les services douaniers qui sont du ressort de l'État fédéral. Dans les rapports des gouvernements des régions à leur Parlement respectif concernant l'application de la Loi du 5 août 1991, telle que modifiée

66. *Idem*.

67. ISIS Europe, SIPRI, CICS, *loc. cit.*, p. 13.

68. GRIFFITHS Hugh et WILKINSON Adrian, *loc. cit.*, p. 36.

69. Pour une description de la lettre de transport aérien voir Loi du 13 mai 2003 portant assentiment à la Convention pour l'unification de certaines règles relatives au transport aérien international, faite à Montréal le 28 mai 1999. http://www.iata.org/whatwedo/cargo/standards/air_waybill.htm

70. Les organisations internationales régulant le transport aérien, telles que l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI) et l'Association internationale du transport aérien (AITA), n'ont néanmoins pas de pouvoir réel pour faire appliquer leurs règlements par les autorités nationales.

71. GRIFFITHS Hugh et WILKINSON Adrian, *loc. cit.*, p. 36.

72. Art 10 §2 de l'Arrêté royal du 8 mars 1993 réglementant l'exportation, l'importation et le transit d'armes, de munitions et de matériel devant servir spécifiquement à un usage militaire et de la technologie y afférente.

par les Lois du 25 et du 26 mars 2003, relative à l'importation, à l'exportation, au transit et à la lutte contre le trafic d'armes, de munitions et de matériel devant servir spécialement à un usage militaire ou de maintien de l'ordre et de la technologie y afférente, les entités fédérées soulignent l'importance d'une coopération accrue avec le niveau fédéral qui est, entre autres, en charge des douanes⁷³. Les cellules licences ont souhaité négocier différents protocoles avec l'autorité fédérale : avec le SPF Économie, le SPF Affaires étrangères et le SPF Finances, incluant l'administration des douanes et accises⁷⁴. Or, jusqu'à présent, un seul accord de coopération a été signé avec l'État fédéral créant une base pour une coopération approfondie avec le SPF Affaires Étrangères⁷⁵. Cependant, le rapport de la Région wallonne souligne l'existence de relations informelles avec les douanes. En effet, « dans un souci d'efficacité fonctionnelle, la Région wallonne a également souhaité mettre en place des concertations informelles avec plusieurs services fédéraux disposant d'une certaine expertise et/ou intervenant dans la gestion de matières liées aux armes et/ou aux biens et technologies à double usage. Concrètement, des contacts informels ont été régulièrement noués avec [...] le service des Douanes, notamment lors de la mise en place de certains régimes de sanctions décrétés par des institutions internationales, d'une part, et de la réalisation (par la Région wallonne) d'analyses techniques permettant aux Douanes d'opérer une identification des produits visés par le Règlement européen sur le double usage, d'autre part »⁷⁶.

73. Rapport du gouvernement au Parlement wallon sur l'application de la loi du 5 août 1991 relative à l'importation, à l'exportation et au transit d'armes, de munitions et de matériel devant servir spécialement à un usage militaire et de la technologie y afférente. Rapport annuel 2008, p. 27. Accessible sur http://www.grip.org/fr/siteweb/dev.asp?N=3&O=666&titre_page=Belgique%20-%20Commerce%20des%20armes&j=3

74. MARTINOT Pierre, « La gestion administrative des armes en Belgique : Les documents concernant l'exportation, l'importation, le transit et la détention », *Rapport du GRIP*, 2007/6, p. 8.

75. Accord de coopération du 7 juillet 2007 entre l'État fédéral, la Région flamande, la Région wallonne et la Région de Bruxelles-Capitale relatif à l'importation, l'exportation et le transit d'armes, de munitions et de matériel devant servir spécialement à un usage militaire ou de maintien de l'ordre et de la technologie y afférente, ainsi que des biens et technologies à double usage, *M. B.*, 20/2/2007.

76. Rapport du gouvernement au Parlement wallon sur l'application de la loi du 5 août 1991 relative à l'importation, à l'exportation et au transit d'armes, de munitions et de matériel devant servir spécialement à un usage militaire et de la technologie

Les autorités d'aviation civile peuvent également jouer un rôle spécifique concernant la sûreté de l'appareil. D'une part, les autorités d'aviation civile sont en général responsables de la délivrance d'autorisations relatives aux appareils et aux vols comme par exemple les certificats de transporteur aérien⁷⁷. De ce fait, elles peuvent également avoir accès à des informations plus spécifiquement liées au mode de transport aérien. Elles ont également pour mandat de garantir qu'un appareil sous leur juridiction adhère à certaines normes de sécurité. Les systèmes de contrôles de l'aviation civile s'attachent ainsi davantage à la sûreté de l'aviation qu'au contrôle du commerce en tant que tel. Aussi, « en l'absence d'autres irrégularités, tangentielles au transfert d'armes, telles que la non-conformité avec les normes de sécurité aérienne ou de bruit, elles sont souvent dans l'incapacité d'arrêter les vols qu'elles suspectent d'être détournés »⁷⁸. Néanmoins, plusieurs études récentes ont mis en évidence le rôle que peuvent avoir des mesures la sécurité des vols dans la réduction d'activités de compagnies impliquées dans des détournements et transferts illicites d'armes. Comme démontré par l'instauration de la liste noire au niveau européen, le renforcement de l'application des normes de sécurité dans le domaine de l'aviation a eu un impact sur les transporteurs aériens de marchandises suspectés d'être impliqués dans des trafics illicites d'armes et cela, par leurs violations systématiques des mesures de sécurité aérienne⁷⁹.

Signalons enfin que les munitions sont depuis longtemps soumises à des normes internationales de transport strictes développées par l'OACI, l'agence spécialisée des Nations unies qui est chargée de la coordination et la régularisation du transport aérien international. En effet, les munitions ainsi que les explosifs constituent une des neuf classifications de « marchandises dangereuses » telles que définies dans l'annexe 18 de la Convention de Chicago. La Convention, entrée en vigueur en 1947, établit les règles de l'air, les règles pour l'immatriculation

y afférente. Rapport annuel 2008, p. 30.

77. Au niveau belge, c'est la Direction générale Transport aérien du Service public fédéral Mobilité et Transports qui est en charge de ces activités. Voir site du Service public fédéral Mobilité et Transports <http://www.mobilite.fgov.be/fr/index.htm>

78. ISIS Europe, SIPRI, CICS, *loc. cit.*, p. 11.

79. Voir supra, 3.2.5 Liste des compagnies aériennes qui font l'objet d'une interdiction d'exploitation dans l'UE

des aéronefs, la sécurité, et précise les droits et devoirs des pays signataires en matière de droit aérien relatif au transport international. Ainsi, dans le cadre de l'annexe 18 sur la « sécurité du transport aérien des marchandises dangereuses », les États ont l'obligation « disposer de procédures d'inspection et d'application afin de garantir que les marchandises dangereuses sont transportées en conformité avec les exigences »⁸⁰. Les réglementations internationales demandent de remplir et de soumettre le « document de transport des marchandises dangereuses » avant l'expédition et de maintenir certaines normes de sécurité⁸¹.

Des Recommandations, régulièrement mises à jour, relatives à l'emballage, au stockage pendant le transport et au transport des marchandises dangereuses en général sont adressées aux gouvernements et aux organisations internationales intéressés par la sécurité du transport des marchandises dangereuses⁸². Signalons également l'article 35 de la Convention de Chicago, qui article permet aux États de refuser le survol ou l'atterrissage à des aéronefs transportant « des munitions de guerre ou du matériel de guerre ». Ainsi, « les munitions de guerre et le matériel de guerre ne peuvent être transportés à l'intérieur ou au-dessus du territoire d'un État à bord d'aéronefs employés à la navigation internationale, sauf permission dudit État. Chaque État détermine par voie de règlement ce qu'il faut entendre par munitions de guerre ou matériel de guerre aux fins du présent article, en tenant dûment

compte, dans un souci d'uniformité, des recommandations que l'Organisation de l'aviation civile internationale pourrait formuler le cas échéant »⁸³. Néanmoins, la catégorie de « matériel de guerre » n'est que vaguement définie au niveau international. D'après une étude récente sur le sujet, seul un petit nombre d'États ont introduit des autorisations de vol de ce genre fondées sur l'article 35⁸⁴.

Les autorités d'aviation civile ont ainsi également accès à des informations spécifiques sur le transport des « marchandises dangereuses et du matériel de guerre ». Un partage d'informations entre celles-ci et les autorités octroyant les licences d'exportation peut être très utile dans un but de soutien et de vérification des documents. Néanmoins, un manque d'harmonisation des définitions concernant ce que couvre le « matériel de guerre » entre les autorités d'aviation civile et les autorités gouvernementales octroyant les licences peut entraver l'efficacité d'un échange d'informations et même amoindrir la compétence des autorités d'aviation civile de vérifier si le transport comporte des marchandises militaires autorisées dans le cadre de l'annexe 18.

4.3. Lors des vérifications post-livraison

La **troisième étape** du processus d'exportation d'armes exige des contrôles post-livraison⁸⁵. Ces contrôles peuvent être révélateurs quant au respect des règles concernant le transfert physique. Ils se concrétisent souvent par la nécessité de fournir des preuves d'arrivée de la livraison dans le pays importateur et de vérifier que le matériel est bien aux mains de l'utilisateur final et pour l'utilisation finale décrits dans les documents accompagnant la demande d'autorisation d'exportation d'armes. Plusieurs États disposent d'un système qui leur permet d'exiger du destinataire final qu'il s'engage à fournir, après la livraison, les documents douaniers qui attestent que la cargaison a atteint la destination déclarée et autorisée dans les documents d'exportation et d'utilisateur final. Ce système permet ainsi de vérifier si les armes n'ont

80. Annexe 18 sur la « sécurité du transport aérien des marchandises dangereuses » de la Convention de Chicago sur l'aviation civile internationale. Accessible sur <http://www.bazl.admin.ch/dokumentation/grundlagen/02233/index.html?lang=fr>

81. Ce qui a été transposé comme suit dans la législation belge : « Avant qu'une personne ne propose un colis ou un suremballage de marchandises dangereuses au transport aérien, elle s'assure que le transport aérien de ces marchandises n'est pas interdit et que celles-ci sont classifiées, emballées, marquées et étiquetées comme il convient et accompagnées d'un document de transport de marchandises dangereuses dûment établi, ainsi qu'il est spécifié dans le présent arrêté et dans les Instructions techniques. Sauf indications contraires des Instructions techniques, toute personne qui propose au transport aérien des marchandises dangereuses établit, signe et fournit à l'exploitant un document de transport de marchandises dangereuses qui contient les renseignements prescrits par lesdites Instructions. Art. 25 et 26 de l'Arrêté royal réglementant le transport aérien des marchandises dangereuses 18 novembre 2005, p. 1718.

82. United Nations *Transport of Dangerous Goods, Model Regulations* (Orange Book). New York, Nations unies, 12e édition, 2001; United Nations *Recommendations on the Transport of Dangerous Goods: Manual of Tests and Criteria*, New York, Nations unies, 3e édition révisée, 2002.

83. Art. 35 de la Convention de Chicago sur l'aviation civile internationale. Accessible sur http://www.icao.int/icao-net/dcs/7300_cons.pdf

84. ISIS Europe, SIPRI, CICS, *loc. cit.*, p. 41-52.

85. BERKOL Ilhan et MOREAU Virginie, *loc. cit.*

pas été détournées en chemin⁸⁶. La vérification post-livraison peut également dissuader les individus ou entreprises d'opérer des changements dans les documents en vue de passer dans la sphère illicite⁸⁷. De plus, un tel système peut être l'occasion de vérifier si les routes de transport – si indiquées au préalable – ont été respectées. Un système de contrôle post-livraison a également d'autres qualités. D'une part, il implique les services douaniers du pays importateur devant fournir des documents de vérification de la marchandise. D'autre part, cela assure le pays exportateur que le pays importateur est bien au courant que des armes entrent sur son territoire, si ce n'est pas déjà le cas.

La Belgique compte parmi les pays qui exigent systématiquement des preuves d'arrivée à destination. L'article 7 de l'Arrêté royal du 8 mars 1993 prévoit ainsi que « après chaque expédition de marchandises couvertes par une licence d'exportateur, l'exportateur devra fournir, dans un délai de trois mois, au Service des licences, la preuve de leur arrivée au pays de destination autorisé et de leur mise en consommation par l'importateur ». Cette preuve est faite, soit par le document délivré par l'Administration des douanes du pays importateur établissant que les marchandises exportées ont été déclarées pour la consommation, soit par tout autre document établissant la prise en charge directe de ces marchandises par l'autorité qualifiée du pays importateur, ou par tout opérateur mandaté par elle⁸⁸.

Ce survol des contrôles des exportations d'armes a permis de mettre en évidence l'importance des documents comme source d'informations et de contrôle permettant une évaluation des risques de détournements et de transferts illicites par voie aérienne d'une part et un travail sur le long terme de détection et réduction du transport illicite d'armes d'autre part. Chaque acteur impliqué à un moment ou un autre dans le processus de contrôle des exportations d'armes (les autorités octroyant les licences, les services douaniers du pays exportation et du pays importateur, ainsi que les autorités d'aviation civile dans le cas d'un transfert par voie

Encadré 3. EthicalCargo.net, un nouvel outil afin de réduire les activités des trafiquants d'armes

Afin de réduire l'utilisation pour la logistique de l'aide humanitaire et la fourniture d'équipements militaires de sociétés de fret aérien impliquées dans des transports déstabilisants, un nouveau portail d'information a été récemment créé au service des organisations humanitaires et militaires. En effet, comme le souligne le SIPRI, un des instigateurs de ce nouvel outil, le problème actuel auquel doit faire face les « demandeurs » de services de transport concerne le manque d'accès aux informations et d'outils pour les interpréter. Aussi, EthicalCargo.net¹, espace d'échange d'informations sur internet, a pour vocation de donner aux organisations humanitaires et militaires les outils pour éviter l'implication de trafiquants d'armes dans les opérations d'aide humanitaire et de maintien de la paix. Pour ce faire, le site cible un double public : les demandeurs de services de transport et les sociétés de transport auxquelles ils font régulièrement appel.

D'une part, ce nouveau portail permet aux organisations humanitaires et militaires d'être mieux informées dans leur choix en les sensibilisant sur la problématique des transports déstabilisants et en fournissant des outils, des ressources et des programmes de formation afin de les aider à mettre en place des logistiques sensibles aux conflits et des lignes de conduite pour un transport éthique. Le portail établit également un système d'alertes sur les risques pouvant constituer une menace, comme le non-respect des normes de sécurité aérienne. D'autre part, EthicalCargo.net essaie de contribuer à modifier le *modus operandi* et les pratiques des sociétés de transport qui opèrent dans des contextes très sensibles – zones de conflits et États fragilisés. Cela se traduit par un encouragement pour ces sociétés à adhérer à des bonnes pratiques et des codes de conduite similaires à ceux existants dans le cadre de l'ONU, de l'UE ou de l'OSCE et par une offre d'assistance, de services en ligne et de programmes de formation. Ainsi, les sociétés de fret peuvent suivre des formations pour améliorer leur connaissance sur le monde humanitaire, les principes de transport éthiques et les documents et codes de conduite sur le sujet adoptés par les organisations internationales et régionales.

En améliorant la compréhension mutuelle entre les organisations humanitaires et militaires et les sociétés de fret aérien, ce nouvel outil peut améliorer l'accès et le partage de l'information afin d'éviter une utilisation imprudente de certaines compagnies de transport aux activités douteuses pour l'acheminement d'aide humanitaire.

86. *Ibidem*.

87. «Who's buying? End-user Certification », *Small Arms Survey: Risk and Resilience*. 2008. Genève: Graduate Institute of International Studies, p. 173-176.

88. BERKOL Ilhan et MOREAU Virginie, *loc. cit.*

1. <http://www.ethicalcargo.net/>

aérienne) a accès à des informations différentes et les utilise suivant des logiques différentes. Aussi, à aucun moment, l'information n'est rassemblée en un seul endroit concernant les ALPC expédiées, les fournisseurs et les destinataires des ALPC, le mode de transport et les acteurs impliqués dans celui-ci. La qualité et la quantité de l'information – parfois sur un même sujet – peuvent ainsi varier d'un document à un autre. Par conséquent, il semble que, pour effectuer un contrôle global et efficace des exportations d'armes, des mécanismes de coordination et d'échange d'informations entre ces différents acteurs doivent être en place. Des comparaisons systématiques et globales des documents soumis par les fabricants d'armes, les courtiers, les transporteurs et autres entités ou individus impliqués dans le transfert d'armes peuvent révéler des différences ou inconsistances sur certains aspects de la livraison ou de la cargaison et ainsi jouer un rôle préventif quant aux dangers de détournement lors du transport des armes⁸⁹. Une coopération et un partage d'informations entre les acteurs au sein d'un État mais également entre États doivent être privilégiés. Plus particulièrement, des canaux de communication entre les différentes autorités du pays exportateur et celles du pays importateur doivent être ouverts – dans les deux sens – afin de permettre un contrôle global avant que la cargaison d'armes quitte le territoire du pays exportateur ; pendant le transfert physique par voie aérienne pouvant impliquer d'autres États par transit ; et à l'arrivée de cette cargaison sur le sol du pays importateur et aux mains du destinataire final.

89. GRIFFITHS Hugh et WILKINSON Adrian, *loc. cit.*, p. 7.

5. Conclusion

Il semblerait que le système actuel de contrôle des exportations d'armes n'envisage pas le transport comme une étape à part entière du processus de transfert. Pour comprendre cela, il est important de se replacer dans le cadre englobant les activités du commerce international des armes et les chaînes de fourniture d'équipements militaires. La logique qui domine actuellement la plupart des transferts d'armement s'insère dans une conception totalement économique de ces processus. Dans ce cadre économique, le transport des armes devient alors un détail technique et est relégué au second plan, sans prise en compte de la nature sensible de tout transfert d'armements.

Il a été néanmoins prouvé que le transport est une étape privilégiée pour des détournements et des transferts illicites vers des zones de tensions et de conflits. Face à cet état de fait, plusieurs initiatives aux niveaux international et multilatéral ont essayé de recentrer l'attention sur le transport des armes par voie aérienne. Néanmoins, imprégnés par la logique technique, les mécanismes spécifiques de contrôle du transport aérien semblent éparés et faibles. Au niveau européen, la problématique du transport aérien des ALPC est réellement traitée dans des domaines autres que celui du contrôle des exportations d'armement proprement dit. Ce qui n'encourage pas à octroyer à cette étape du processus de transfert d'armes la même attention que les étapes de licence et de vérification post-livraison.

Cette faiblesse est visible au niveau national. Ainsi, en Belgique, le système actuel de contrôle des exportations d'armes privilégie clairement l'étape de l'octroi des licences d'exportation d'armes. Le système de contrôle des exportations réduit l'importance du transport comme étape essentielle de tout transfert d'armes. Les États ont la responsabilité d'assurer un contrôle effectif de ce qu'ils mettent sur le marché mondial par le biais de leurs transferts d'armements, et ce jusqu'à leur utilisation finale, à l'image de la responsabilité civile traditionnelle dans la société. Octroyer une confiance trop grande à l'étape des évaluations des licences en comparaison des deux autres étapes ne doit pas faire oublier les risques de détournements

lors du transfert physique des équipements. L'octroi des licences ne doit pas donner carte blanche aux acteurs impliqués pour la suite des transferts. Tout en respectant les dynamiques actuelles, les États peuvent maintenir un certain degré de surveillance et de pouvoir sur ce type d'activités à travers des systèmes de contrôles globaux. La fragmentation du système et la mise *de facto* au second plan de l'étape du transport ne doivent pas aveugler les autorités compétentes de leurs responsabilités dans le domaine du contrôle du transport des armes.

Selon leur mandat et leurs priorités, les différents acteurs impliqués dans le contrôle des transferts d'armes ont accès, à leur étape du processus, à un certain type d'informations par les documents qu'ils exigent : les autorités des licences d'exportations cherchent à identifier et éviter les cas de détournements potentiels, les services douaniers cherchent à identifier des transferts d'armes non déclarés et les autorités de l'aviation civile cherchent à maintenir les standards en matière de sécurité aérienne. Aussi, le problème n'est pas tant le manque que le traitement des informations. À aucun moment, l'information n'est rassemblée en un seul endroit. Le système actuel souffre d'un manque de coopération et de partage d'informations entre les différentes autorités impliquées dans le contrôle du transport aérien, et cela tant au niveau intragouvernemental qu'au niveau intergouvernemental. Ce manque de coopération est également visible entre les agences gouvernementales, les compagnies fabriquant les armes et les compagnies de transport. Notons également qu'actuellement aucun traité international ou agence internationale capable de surveiller et de contrôler ce genre d'activités n'existe. Aussi, des canaux de communication et de coopération entre les différents acteurs impliqués dans le transfert d'armes et dans le contrôle des exportations d'armes, un contrôle assidu des divers documents à toutes les étapes du processus de contrôle des exportations et la mise en comparaison des informations fournies dans ces documents sont incontournables afin de détecter des anomalies à l'étape du transport et les tentatives de détournement et de transferts illicites des ALPC.

Annexe 1. **EXTRAIT Nations unies. Rapport du Groupe d'experts gouvernementaux créé par la résolution 54/54 V de l'Assemblée générale, en date du 15 décembre 1999, intitulé « Armes légères ».** Document A/Conf.192/2, 11 mai 2001. §69-77

69. **Transport.** Les activités connexes liées au courtage comprennent l'organisation du transport des armes et la participation au transport proprement dit (propriété, affrètement ou exploitation d'avions ou de navires, etc.). La plupart des États qui exercent un contrôle sur le courtage ne vont pas jusqu'à contrôler ces services, à moins que le prestataire de l'un ou de plusieurs d'entre eux ne soit également le principal courtier. Toutefois, l'absence de réglementation peut conduire à des transferts d'armes à destination de régions en guerre. Il serait possible de surimposer aux mécanismes de contrôle appliqués aux opérations de courtage des mécanismes de surveillance des opérations de transport. Une autre solution consisterait à contrôler séparément les opérations de transport. L'efficacité du contrôle douanier aux points d'entrée et de sortie revêt une importance particulière dans ce contexte.

70. Les derniers rapports reçus par le Conseil de sécurité au sujet des violations des sanctions imposées à l'UNITA et à la Sierra Leone ont montré que le transport aérien permettait de passer outre aux embargos sur les armes. Le plus simple serait que les États prennent des mesures à l'encontre des personnes ou sociétés placées sous leur juridiction qui se livrent au transport d'armes vers des destinations et des entités visées par un embargo du Conseil de sécurité. Cela n'aurait pas de répercussions sur la procédure d'octroi de licences.

71. Cette solution permettrait aux États de renforcer l'application des embargos sur les armes décrétés par l'ONU, mais ils ne seraient pas pour autant en mesure de contrôler le transport d'armes organisés par des personnes morales placées sous leur juridiction vers d'autres destinations, y compris des destinations où il existe un risque réel ou potentiel d'accumulation de stocks d'armes légères en quantité excessive et déstabilisatrice. Pour réglementer un tant soit peu le transport d'armes, il serait envisageable d'en subordonner le transport aérien à l'obtention préalable d'une autorisation. Les États pourraient choisir de contrôler les cargaisons en provenance de leur territoire ou y transitant. En sus, ou à la place, de cette solution, ils pourraient décider de réglementer le transport d'armes entre pays tiers organisé par des personnes morales placées sous leur juridiction. Il faudrait alors imposer des mécanismes de contrôle extraterritoriaux, lesquels auraient cependant le mérite de faciliter la détection, voire la poursuite, des contrevenants. Un État qui souhaiterait surveiller les cargaisons exportées depuis son territoire ou y transitant devrait prendre des mesures qui complèteraient les procédures habituelles d'octroi de licences d'exportation. Cette double autorisation entraînerait des contraintes administratives supplémentaires mais n'améliorerait pas nécessairement la détection des cargaisons illicites.

72. Pour bien faire, il faudrait que l'entreprise ou l'individu se chargeant effectivement du transport matériel des armes dépose une demande de licence, mais le degré de sous-traitance est tel qu'il facilite le non-respect des obligations par les sociétés de fret aérien. Aux fins d'éviter l'octroi de multiples licences, on pourrait faire en sorte de n'exiger de licence de transport que si l'expédition n'a pas encore été autorisée par un autre État au moyen d'une licence de courtage. Il faut toutefois tenir compte du fait que le secteur du fret aérien doit opérer dans des délais très brefs. Il est fréquent que les documents relatifs à des affrètements spéciaux – modalité qui se prête le mieux au transport d'importantes cargaisons d'armes – soient remis aux autorités aéroportuaires moins de deux jours avant la date prévue pour l'opération. Dans la plupart des cas, les autorités délivrant les licences ne sont pas en mesure de respecter des délais aussi serrés. Si un État impose aux agents maritimes et aux compagnies aériennes de demander une autorisation, sans tenir compte du temps nécessaire à l'étude des dossiers, ces intermédiaires ne pourront pas dans les faits participer au transport d'armements.

73. Une autre solution qui permettrait de mieux connaître les intermédiaires intervenant dans le transport d'armements consisterait à imposer aux courtiers de rendre publics le nom des agents et compagnies aériennes ainsi que l'itinéraire devant être suivi. Au stade de la demande de licence, les courtiers ne seront pas, dans la plupart des cas, en mesure de fournir des renseignements aussi détaillés. Toutefois, les États pourraient adopter une procédure leur permettant de donner leur accord de principe pour une opération donnée et de n'octroyer la licence qu'une fois en possession de tous les renseignements pertinents. On pourrait aussi ajouter une clause qui obligerait les courtiers à fournir tous les renseignements nécessaires avant l'acheminement de la cargaison. Si les autorités chargées de délivrer les licences ne reçoivent pas les renseignements pertinents, le courtier sera en infraction. Cela ne permettrait bien évidemment pas d'avoir connaissance des transactions dans lesquelles sont intervenus des agents maritimes ou des compagnies aériennes, mais pas de courtier.

74. On pourrait également envisager d'encourager le secteur à adopter un code de conduite, qui définirait par exemple les mesures à prendre afin que les documents accompagnant les cargaisons d'armes comprennent des renseignements complets et exacts sur les marchandises expédiées et les plans de vol. Le code de conduite pourrait aussi comporter une clause par laquelle les intéressés s'engageraient à ne pas expédier d'armes vers des destinations où elles risqueraient d'être utilisées dans un conflit. Demander à des entreprises de porter un jugement qui est normalement du ressort des États mériterait cependant d'être examiné plus avant. Un accord librement consenti n'aurait par ailleurs guère d'effet sur ceux qui ont l'habitude de transporter illicitement des armes par la voie aérienne.

75. Une autre option consisterait à examiner attentivement les accords internationaux et les lois nationales qui sont déjà en vigueur dans le secteur des transports aériens. Le caractère lucratif du transport illicite d'armes légères incite certains propriétaires d'avions et agents à déposer de faux plans de vol et à acheminer des armements vers des zones à risque. Pour contrecarrer cette pratique, il importe que les autorités des pays exportateurs ou des pays de transit vérifient les plans de vol, notamment ceux des avions de transport dans le cas d'affrètements spéciaux. Les autorités des pays exportateurs devraient être habilitées à demander une copie du permis ou du certificat de débarquement émis par les autorités du pays importateur, tel qu'il figure dans les documents d'utilisation finale. On pourrait inciter et, dans certains cas, aider les autorités nationales à appliquer avec une plus grande rigueur les réglementations en vigueur dans l'aviation civile. Les États pourraient par exemple veiller à ce que les procédures de certification des appareils inscrits sur les registres de l'aviation civile, les procédures d'octroi des permis d'exploitation aérienne, les réglementations applicables au transport de marchandises dangereuses et les réglementations en matière d'assurance soient strictement respectées.

76. En dernier lieu, en sus ou à la place de la procédure d'octroi de licence (dans le cadre des activités de courtage), une réglementation internationale, analogue aux accords relatifs au transport des déchets toxiques et des produits dangereux, pourrait aider à prévenir le détournement des armes légères en transit.

77. Le transport d'armements par voie maritime soulève des problèmes différents. Le transport maritime est de manière générale moins réglementé que le transport aérien. On pourrait décider d'adopter les mesures décrites au paragraphe 76 ci-dessus ou envisager d'introduire une réglementation sous les auspices de l'OMI en vue de limiter les opérations de courtage illicites qui exploitent les échappatoires offertes par les ports francs et les pavillons de complaisance.

Annexe 2.



**Organisation pour la sécurité et la coopération en Europe
Forum pour la coopération en matière de sécurité**

FSC.DEC/11/08
5 novembre 2008

FRANÇAIS
Original : ANGLAIS

562ème séance plénière

FSC Journal No. 568, point 3 de l'ordre du jour

**DÉCISION No 11/08
INTRODUCTION DE MEILLEURES PRATIQUES POUR PRÉVENIR
LES TRANSFERTS DÉSTABILISANTS D'ARMES LÉGÈRES ET DE
PETIT CALIBRE PAR LA VOIE DU TRANSPORT AÉRIEN ET
QUESTIONNAIRE ASSOCIÉ**

Le Forum pour la coopération en matière de sécurité (FCS),

Observant que le transport aérien est l'un des principaux moyens de dissémination illicite des ALPC, en particulier vers des destinations soumises à un embargo des Nations Unies sur les armes ou théâtres de conflits armés,

Notant que certaines compagnies ou certains agents de transport et leurs intermédiaires associés emploient diverses techniques et stratégies pour déjouer la surveillance des autorités et tourner la réglementation, telles que falsifier des documents de transport, dissimuler des informations sur l'origine des armes, notamment dans des cas où elles sont produites illégalement, ou lorsque l'origine n'est pas connue ou est incertaine, dissimuler les plans de vol, les itinéraires et les destinations réels, ainsi que falsifier l'immatriculation d'aéronefs ou modifier rapidement des numéros d'immatriculation,

Prenant en considération les normes internationales applicables au transport aérien qui existent, notamment l'article 35 et l'annexe 18 de la Convention de Chicago relative à l'aviation internationale civile ainsi que la législation et les réglementations nationales,

S'efforçant d'assurer une mise en œuvre continue et intégrale du Programme d'action des Nations Unies en vue de prévenir, combattre et éliminer le commerce illicite des armes légères sous tous ses aspects en contribuant à réduire et à prévenir l'accumulation excessive et déstabilisatrice et la dissémination incontrôlée des ALPC, notamment le risque de détournement de ces armes vers les marchés illicites et entre les mains de terroristes ou d'autres groupes criminels,

Rappelant la Décision No. 9/06 du Conseil ministériel sur la lutte contre le trafic illicite d'armes légères et de petit calibre par voie aérienne,

Réaffirmant la Décision No. 7/06 du FCS sur le même sujet,

- 2 -

FSC.DEC/11/08
5 novembre 2008

Prenant en compte le rapport du Président du Forum pour la coopération en matière de sécurité sur la Réunion spéciale du FCS sur la lutte contre le trafic illicite d'armes légères et de petit calibre par voie aérienne (FSC.DEL/185/07/Rev.1), notamment les suggestions et les propositions sur la voie à suivre contenues dans ce rapport,

Convaincu de la valeur ajoutée qu'apporteraient à la fois une mise à jour de l'échange ponctuel d'informations entre les États participants sur les pratiques nationales de transport aérien d'ALPC et une mise en commun des meilleures pratiques dans ce domaine,

Se référant au Manuel de l'OSCE sur les meilleures pratiques concernant les armes légères et de petit calibre,

Se référant aux échanges d'informations existants sur les armes légères et de petit calibre,

Décide :

- D'adopter comme éléments standard pour la mise en œuvre les « Meilleures pratiques pour prévenir les transferts déstabilisants d'armes légères et de petit calibre par la voie du transport aérien » de l'Arrangement de Wassenaar, annexées à la décision (annexe 1) ;
- Que les États participants fourniront, pour la mise à jour de l'échange ponctuel d'informations institué par le paragraphe 2 de la partie F de la Section III du Document de l'OSCE sur les armes légères et de petit calibre (FSC.DOC/1/00, 24 novembre 2000), des informations additionnelles sur les pratiques nationales en utilisant le Questionnaire de l'annexe 2 de la présente décision, le 30 juin 2009 au plus tard.

FSC.DEC/11/08
5 novembre 2008
Annexe 1

MEILLEURES PRATIQUES POUR PRÉVENIR LES TRANSFERTS DÉSTABILISANTS D'ARMES LÉGÈRES ET DE PETIT CALIBRE PAR LA VOIE DU TRANSPORT AÉRIEN, TELLES QUE CONVENUES DANS LE CADRE DE L'ARRANGEMENT DE WASSENAAR

1. Champ d'application

Les présentes meilleures pratiques couvrent le transport aérien d'ALPC, à l'exclusion de celles qui sont transportées par des aéronefs gouvernementaux, militaires ou affrétés par un gouvernement.

Les États participants sont conscients du fait qu'ils assument la pleine responsabilité du transport par leurs aéronefs gouvernementaux, militaires ou affrétés par leur gouvernement et qu'ils devraient encourager d'autres États à assumer la même responsabilité.

2. Mesures

Le transport aérien non gouvernemental d'ALPC, s'il n'est pas interdit par la législation des États participants, sera soumis, selon qu'il conviendra, aux mesures suivantes :

- 2.1 Lorsqu'il délivre une autorisation d'exportation pour des ALPC, chaque État participant peut exiger des informations supplémentaires sur le transport aérien à fournir par l'exportateur aux autorités compétentes avant que l'exportation proprement dite n'ait lieu.

Ces informations additionnelles sur le transport peuvent inclure les éléments suivants :

- Transporteur aérien et transitaire intervenant dans le transport ;
- Immatriculation et nationalité de l'aéronef ;
- Itinéraire de vol à utiliser et escales prévues ;
- Informations relatives à des transferts similaires précédents par voie aérienne ;
- Conformité avec la législation nationale ou les accords internationaux existants relatifs au transport aérien d'armes.

Ainsi, bien que des informations détaillées au sujet du transport aérien et de l'itinéraire ne soient généralement pas connues lors de l'introduction d'une demande d'autorisation d'exportation, un État participant peut délivrer une telle autorisation à

- 2 -

FSC.DEC/11/08
5 novembre 2008
Annexe 1

condition que ces informations soient communiquées aux autorités gouvernementales avant que les marchandises ne soient effectivement exportées ; il sera alors clair pour les agents chargés de contrôler l'exportation qu'une telle autorisation n'est pas valable sans preuve que les informations additionnelles demandées ont été fournies.

- 2.2 Lorsqu'un État participant a connaissance d'un exportateur, d'un transporteur aérien ou d'un agent qui ne s'est pas conformé aux exigences mentionnées au paragraphe 2.1 lorsqu'il lui était demandé de le faire, ou d'une tentative déstabilisatrice d'exporter des ALPC par voie aérienne, et s'il estime que l'exportation prévue contribue à une accumulation déstabilisatrice ou représente une menace éventuelle pour la sécurité et la stabilité dans la région de destination, l'information pertinente est communiquée aux autres États participants selon qu'il conviendra.
- 2.3 Les autorités compétentes de chaque État participant peuvent exiger de l'exportateur qu'il présente une copie de l'attestation de déchargement ou de tout autre document pertinent confirmant la livraison des ALPC, si elles ont été exportées d'un aéroport/aérodrome situé sur leur territoire national, y ont atterri ou en ont décollé, ou si elles ont été transportées par un aéronef de leur compagnie nationale.
- 2.4 Les États participants peuvent prendre les mesures appropriées afin d'éviter le contournement des contrôles et vérifications au niveau national, notamment échanger des informations sur une base volontaire au sujet des exportateurs, transporteurs aériens et agents qui ne se sont pas conformés aux exigences énoncées aux paragraphes 2.1 et 2.3 ci-dessus lorsqu'il leur était demandé de le faire et au sujet des cas de transit ou de transbordement par voie aérienne d'ALPC qui pourraient contribuer à une accumulation déstabilisatrice ou représenter une menace éventuelle pour la sécurité et la stabilité dans la région de destination.
- 2.5 Chaque fois qu'un État participant dispose d'informations donnant à croire que la cargaison d'un aéronef comporte des ALPC et qu'à son plan de vol figure une destination soumise à un embargo de l'ONU sur les armes ou située dans une zone de conflit, ou que l'exportateur, le transporteur aérien ou l'agent concerné est soupçonné d'être impliqué dans des transferts déstabilisants d'ALPC par voie aérienne ou ne s'est pas conformé aux exigences du paragraphe 2.1 ou 2.3 lorsqu'il lui était demandé de le faire, le dossier devrait être transmis aux autorités nationales compétentes.

3. Dialogue public-privé

Les États participants s'engagent à tenir les transporteurs aériens informés, au niveau national ou dans le cadre des organismes internationaux compétents, de la mise en œuvre des présentes mesures.

FSC.DEC/11/08
5 novembre 2008
Annexe 2

QUESTIONNAIRE SUR LES PRATIQUES NATIONALES RELATIVES À LA PRÉVENTION DE LA DISSÉMINATION DES ARMES LÉGÈRES ET DE PETIT CALIBRE PAR LE TRANSPORT AÉRIEN ILLICITE

Pays :

N.B. : ces questions ne s'appliquent pas aux vols gouvernementaux, militaires ou affrétés par les gouvernements.

1. Dans quels cas les transporteurs aériens ont-ils besoin d'une autorisation préalable délivrée par votre administration, que ce soit pour l'ensemble de leurs activités ou au cas par cas, pour transporter des ALPC et leurs munitions ? Au besoin, établissez une distinction entre les compagnies nationales et les compagnies étrangères qui opèrent sur votre territoire national.
2. Quelles obligations (autorisation, immatriculation, formation, par exemple) incombent aux courtiers pour le transport aérien d'ALPC et de leurs munitions ?
3. Sur quelle base légale les agents des douanes et de police peuvent-ils inspecter des aéronefs et leur chargement sur votre territoire national ? (Quels critères faut-il remplir pour que ces inspections soient légalement possibles ?)
4. Quelles-sont les procédures et les sanctions éventuelles dans le cas où une telle inspection révélerait une infraction ou une violation de la loi ?
5. Est-il légalement possible d'inspecter des marchandises en transit et/ou en transbordement ?
6. Dans le cadre de la lutte contre le trafic illicite d'ALPC, diriez-vous que la mesure dans laquelle s'effectuent la coordination et l'échange d'informations entre les autorités chargées d'autoriser, de surveiller et d'inspecter les armes qui transitent par votre territoire (défense, aviation civile, douanes, police, etc.) est déjà suffisante ou a besoin d'être renforcée ? Les procédures correspondantes sont-elles difficiles à mettre en œuvre ? Quelles améliorations suggèreriez-vous ?
7. Informations additionnelles à partager avec d'autres États participants de l'OSCE, au besoin.

FSC.DEC/11/08
5 novembre 2008
Pièce complémentaire

FRANÇAIS
Original : ANGLAIS

**DÉCLARATION INTERPRÉTATIVE AU TITRE
DU PARAGRAPHE IV.1(A)6 DES RÈGLES DE PROCÉDURE
DE L'ORGANISATION POUR LA SÉCURITÉ
ET LA COOPÉRATION EN EUROPE**

Par la délégation des États-Unis d'Amérique :

« Les États-Unis accueillent avec satisfaction la décision FSC.DEC/11/08 et se félicitent de l'ampleur du précieux travail accompli par l'Arrangement de Wassenaar sur des meilleures pratiques pour prévenir les transferts déstabilisants d'armes légères et de petit calibre par voie aérienne aux fins de la mise en œuvre en tant qu'éléments standard au sein du FCS.

Les États-Unis tiennent à souligner l'intérêt qu'il y a, lors de l'utilisation de tels éléments, à tirer parti des règlements existants en matière d'exportation qui mettent l'accent sur la responsabilité incombant à l'exportateur de faire en sorte que ses agents, employés et autres personnes qui sont parties à l'exportation autorisée respectent les dispositions applicables. Fait partie intégrante de cette responsabilité la connaissance par l'exportateur des moyens de transport pour l'exportation autorisée, afin de faire en sorte qu'elle parvienne à l'utilisateur final autorisé pour l'utilisation finale autorisée. »