

Des membres de l'armée slovène chargent des caisses d'armes et de munitions à destination de l'Afghanistan à l'aéroport de Ljubljana, novembre 2006.  
© Srđjan Zivulovic/Reuters



# Contrôler le transport aérien

## PRATIQUES, OPTIONS ET DÉFIS

# 2

### INTRODUCTION

---

Début 2006, les gouvernements français et belge ont lancé une initiative conjointe destinée à empêcher le trafic aérien illicite des armes légères. Reflétant des préoccupations croissantes quant aux insuffisances ou à l'absence de réglementations régissant les agents de transport – particulièrement dans le secteur de l'aviation, qui joue un rôle essentiel pour une bonne partie du commerce illicite d'armes légères – l'initiative reposait sur l'affirmation selon laquelle le transport constitue le «maillon faible» de la chaîne des transferts d'armes, dans la mesure où le déplacement physique des armes laisse des traces – tels que les enregistrements des informations de vol et les documents douaniers et de cargaison – qui peuvent être utilisées pour détecter et enrayer les transferts illicites<sup>1</sup>.

Si l'argument semble logique en théorie, il existe toujours un risque que de nouveaux cadres de contrôle «réinventent la roue» ou s'avèrent difficiles à mettre en œuvre. Ce chapitre se détache du débat politique pour évaluer les points forts et les points faibles des approches actuelles – et proposées – de la réglementation du transport des armes et des munitions. Il présente une analyse des lois, règlements et procédures actuellement en vigueur dans le domaine des transports et en particulier du transport aérien. Cette analyse se fonde sur une étude des régimes de contrôle mis en place au niveau international et dans 23 États présentant une activité importante d'exportation d'armes légères<sup>2</sup>. Le chapitre couvre les trois principales sources législatives: la législation relative à l'exportation des armes, le droit douanier et les réglementations de l'aviation civile<sup>3</sup>.

Parmi ses principales conclusions, on note que:

- Un obstacle aux initiatives concrètes visant à contrôler les agents de transport (aérien) est l'argument – discutable – selon lequel la mondialisation du commerce, le nombre important d'acteurs économiques et la tendance à sous-traiter à des tiers les services relatifs au transport des armes rendraient ces initiatives irréalistes.
- La plupart des grands pays exportateurs disposent de régimes de transfert des armes à travers lesquels ils opèrent un contrôle direct – à travers l'octroi de licences – ou indirect – à travers l'envoi d'informations sur les transports.
- Les procédures et règlements douaniers peuvent être utilisés pour suivre entièrement à la trace le segment de transport d'un transfert d'armes donné.
- Les règles de l'aviation civile ne visent pas spécifiquement à prévenir le trafic des armes, mais nombre de leurs dispositions pourraient être adaptées dans ce but, en particulier celles relatives à l'immatriculation des aéronefs et celles liées aux mesures de sécurité et de sûreté.
- Des règlements existants régissant les exportations d'armes, les douanes et l'aviation civile pourraient être utilisés pour lutter contre le transport illicite d'armes. Les principaux obstacles à cet égard incluent un manque de coordination et de communication entre les différents domaines de contrôle, ainsi que des priorités divergentes.
- Une lutte réussie contre le trafic aérien des armes de petit calibre exige de mobiliser davantage de catégories d'acteurs, notamment les autorités douanières et celles de l'aviation civile. Ceci ne doit pas se faire seulement au niveau politique, mais également à travers des efforts de surveillance et de mise en œuvre des contrôles.

Ce chapitre débute par une brève description d'un programme de transfert légal d'armes, soulignant les acteurs et processus type, notamment les agents de transport. La deuxième section offre un aperçu du débat politique sur

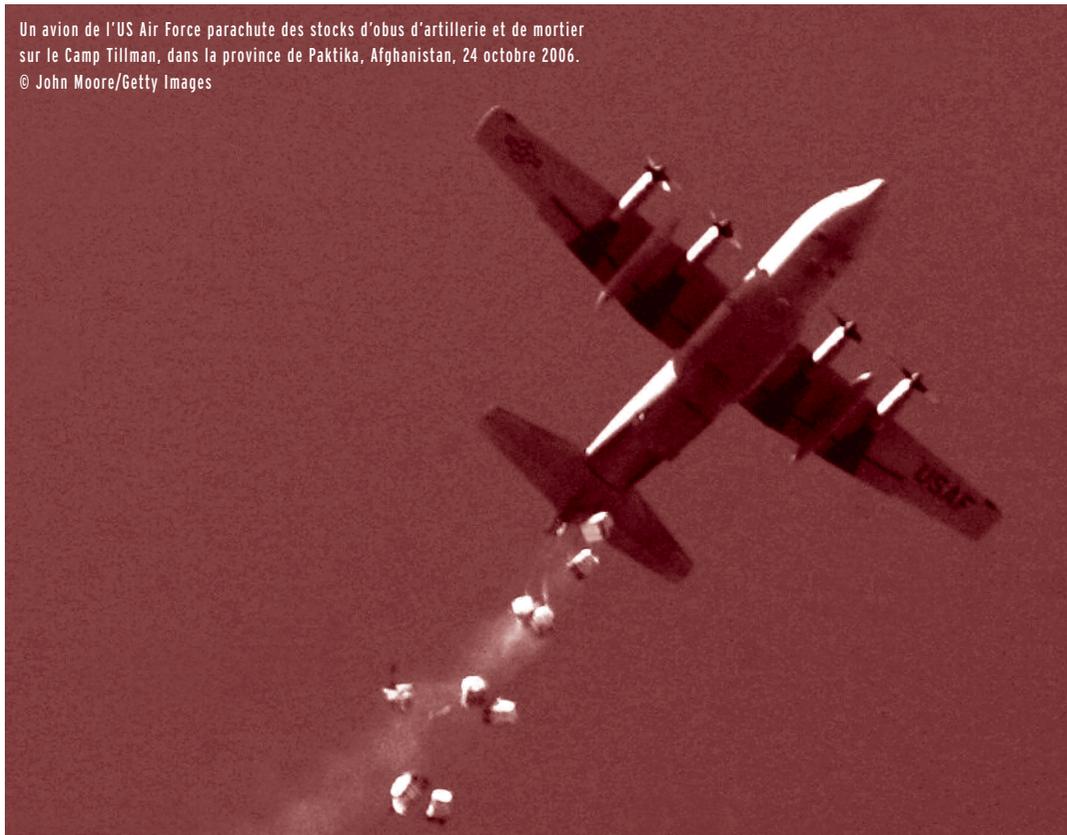
le transport et les transferts illicites d'armes légères, ainsi qu'un compte rendu détaillé de l'initiative franco-belge. La troisième section analyse les régimes de contrôle nationaux et internationaux existants, y compris les contrôles des exportations d'armes, les procédures et règlements douaniers et les réglementations de l'aviation civile. Cette section démontre qu'il existe un large éventail de règlements visant à contrôler les agents de transport et qui pourraient contribuer à empêcher le trafic illicite d'armes légères. Une mise en œuvre efficace de telles mesures exige toutefois de surmonter plusieurs obstacles pratiques et politiques, notamment les objectifs divergents des autorités responsables de l'octroi de licences de transfert d'armes, de l'application des réglementations douanières et du respect des règles de l'aviation civile.

## TRANSFERTS ET TRANSPORT D'ARMES<sup>4</sup>

Les marchés d'armement sont des transactions complexes qui impliquent une multitude d'acteurs – présentant chacun leurs rôles et responsabilités spécifiques – ainsi que plusieurs États et régimes de contrôle applicables. Pour faire simple, on peut décrire ces transactions comme impliquant un exportateur, un importateur, des sociétés de transport et éventuellement un ou plusieurs pays de transit. En pratique, toutefois, bien d'autres acteurs jouent également un rôle. En voici quelques-uns:

Les entreprises et gouvernements producteurs ou exportateurs font fréquemment appel à des *courtiers*. Ceux-ci peuvent être chargés de faciliter un ou plusieurs aspects du transfert d'armes, par exemple l'identification initiale des acheteurs et des sources d'armes, ou encore l'organisation du transport et du financement.

Un avion de l'US Air Force parachute des stocks d'obus d'artillerie et de mortier sur le Camp Tillman, dans la province de Paktika, Afghanistan, 24 octobre 2006.  
© John Moore/Getty Images



Les *transitaires* sont des agents travaillant pour le compte de l'exportateur. Généralement spécialisés dans l'organisation de l'expédition des marchandises, ils peuvent offrir plusieurs services, notamment la préparation des documents d'exportation et d'expédition, la réservation d'espace en soute et l'enlèvement du fret.

Les *agents de transport* peuvent être considérés comme des «transporteurs», c'est-à-dire des sociétés qui déplacent physiquement les marchandises – par voie aérienne, terrestre ou maritime (AI et TransArms, 2006, p. 2, tableau). On entend par «transporteur» un «agent qui participe à l'organisation du transport des armes et des articles associés. Il peut s'agir d'un agent ou d'un courtier maritime, d'un transitaire ou encore d'un affréteur». (ONU, 2001, p. 24). Les systèmes

Tableau 2.1 Programme de transfert légal

Étape	Négociations contractuelles	Préparation des exportations	Transit	Importation
Actions	Décision sur les termes de la transaction ; quelles sont les marchandises achetées, à quel prix ; programme de financement ; programme de transport	Emballage des armes ; obtention de l'autorisation appropriée ; transport vers le point de chargement ; dédouanement du pays exportateur	Entreposage/transfert éventuel vers un autre mode et/ou société de transport	Entreposage ; transport vers l'importateur/utilisateur final ; vérification après livraison
Acteurs	Acheteur/vendeur/fabricant ; courtier	Fabricant/exportateur ; courtier ; transitaire ; transporteur (aérien, terrestre ou maritime) ; agent d'entrepotage ; agent de manutention	Transporteur (aérien, terrestre ou maritime) ; courtier ; agent d'entrepotage ; agent de manutention	Importateur/utilisateur final ; courtier ; agent d'entrepotage ; transporteur (aérien, terrestre ou maritime) ; agent de manutention
Autorités	Dans certains pays les négociations dépendent de l'octroi de licences ; dans de tels cas, les autorités concernées sont généralement responsables de l'octroi de licences d'exportation.	Autorités chargées de l'octroi de licences d'exportation ; autorité chargée du transport terrestre et/ou du port ou aéroport d'origine ; autorité douanière à l'exportation	Autorité chargée du transport terrestre et/ou du port ou aéroport de transit ; autorité douanière en transit	Autorités chargées de l'octroi de licences d'importation ; autorité chargée du transport terrestre et/ou du port ou aéroport d'importation ; autorité douanière à l'importation
Documents	Licence de négociation	Licence d'exportation ; documentation d'utilisation finale ; licence/autorisation de transport ; licence de courtage ; documents d'exportation des douanes (déclaration des marchandises à l'exportation ; documents de transport (lettre de transport aérien/connaissance) ; déclaration des marchandises dangereuses (le cas échéant) ; documents des transitaires (p.ex. certificat d'origine, liste d'emballage, description certifiée de la quantité et du type de marchandises)	Autorisation de transit ; documents douaniers de transit ; documents de transport/entrepotage/manutention	Licence d'importation ; documents douaniers d'importation ; documents d'entrepotage ; documents de transport ; certification de vérification de livraison

légaux analysés dans ce chapitre ont tendance à donner une définition fort large du terme «agent de transport», englobant non seulement les responsables du déplacement physique des armes – transporteurs aériens ou maritimes, par exemple – mais aussi les tiers chargés de l'organisation du transport.

*Les agents d'entreposage et de manutention* sont des sociétés chargées du stockage des armes et de leur manipulation, particulièrement en cours de transit ou de transbordement<sup>5</sup>.

Le tableau 2.1 offre une vue d'ensemble du processus de transfert d'armes, incluant les acteurs, les autorités et les documents pertinents<sup>6</sup>.

L'une des raisons de la très grande complexité des transferts d'armes est le chevauchement des rôles des divers acteurs impliqués. Il peut par exemple y avoir un recoupement important entre les activités d'un courtier et celles d'un transitaire, ou entre celles d'un transitaire et de sociétés de transport. Par conséquent, une certaine confusion peut apparaître lorsqu'il s'agit de déterminer qui est juridiquement responsable de chaque étape du transfert d'armes.

Une autre source de complexité découle de la pluralité des cadres juridiques qui régissent d'ordinaire un transfert d'armes. Les règlements applicables tendent à constituer une combinaison complexe des régimes mis en place par les différents pays concernés – d'origine, de transit et de destination. Si des normes internationales existent, la réalité juridique dominante est celle de la diversité entre les pays impliqués dans un transfert. Une telle complexité n'est pas réservée au secteur du commerce des armes, mais les trafiquants d'armes peuvent l'exploiter pour tenter de masquer la chaîne de responsabilité lors d'un transfert illicite.

**Les sociétés transportant des armes sont souvent impliquées dans l'expédition d'autres marchandises.**

Exception faite de mesures de sécurité qui pourraient s'avérer nécessaires, le transport des armes légères ne présente pas de défis logistiques particuliers. Le matériel peut être expédié en grandes quantités et dans différents types de conteneurs; il peut également être transporté avec d'autres marchandises sur des navires et aéronefs commerciaux (AI et TransArms, 2006, p. 30).

Pour les armes légères comme pour tout autre type de marchandises, le choix du mode de transport dépend d'une série de facteurs: besoins de l'exportateur/importateur, coût et destination. Si le transport maritime est moins onéreux et permet le déplacement de cargaisons importantes, les transferts aériens sont privilégiés lorsqu'il faut atteindre des endroits «difficiles», notamment des zones de conflit et des destinataires sous embargo. La tendance de certaines compagnies aériennes à accepter les envois illicites d'armes, pour autant que la rémunération en vaille la peine, augmente la probabilité que le transport aérien constitue le mode de transport de prédilection pour une transaction illicite d'armes.

Le transport d'armes légères est généralement combiné à celui d'autres biens commerciaux. De même, les sociétés qui transportent des armes légères sont souvent impliquées dans l'expédition d'autres marchandises. En réalité, une étude récente indique que certaines des sociétés impliquées dans le transfert illicite d'armes légères ont également été engagées sous contrat par des agences gouvernementales pour le transport de biens humanitaires (Griffiths et Bromley, 2009). Les flux commerciaux d'armes légères ne relèvent donc pas d'un régime individuel qui pourrait facilement faire l'objet de contrôles ou de restrictions – une situation que les trafiquants d'armes n'hésitent pas à exploiter. Si elle n'exclut pas la mise en place de contre-mesures efficaces en vue d'enrayer le trafic d'armes, cette situation appelle néanmoins à davantage qu'une simple réglementation des transferts d'armes envisagés séparément.

## LE DÉBAT POLITIQUE

### **Le débat initial sur les armes légères et le Groupe d'experts gouvernementaux sur le courtage**

Le rôle du transport dans la livraison d'armes à des utilisateurs et destinations illicites constitue un élément central du débat sur les armes légères depuis sa toute première apparition. Dès 1997, le premier Rapport du groupe d'experts gouvernementaux sur les armes légères remarquait que l'approvisionnement illicite en armes était «caractérisé

par un manque de transparence dû à la nature même de ces armes qui peuvent aisément être dissimulées durant le transport» (ONU, 1997, para. 52).

Ce même rapport attirait également l'attention sur «l'affrètement de navires enregistrés au nom de sociétés fictives et les pavillons de complaisance» comme moyen classique de transfert illicite d'armes légères (para. 53).

Les débats sur le rôle des agents de transport dans les transactions illicites d'armes ont néanmoins essentiellement pris de l'ampleur dans le cadre du débat sur le contrôle des activités de courtage d'armes. Depuis 2001 – et la publication du premier rapport du Groupe d'experts gouvernementaux (GEG) sur le contrôle du courtage des armes légères (ONU, 2001) – le transport est défini comme une activité d'intermédiation «associée» (ou «liée»), en parallèle d'activités telles que le financement de transactions d'armes. Les arguments en faveur de contrôles plus nombreux – ou plus stricts – au niveau du transport font figure de constante dans ce débat, bien que traités comme un «corollaire» de la question centrale de l'intermédiation et du courtage. En réalité, pendant dix ans au moins, de tels arguments ont été efficacement éclipsés par l'affirmation selon laquelle la nature des activités de transport – mondialisées et transnationales, avec une hausse de l'externalisation à des tiers – rend impossible l'application efficace de contrôles étatiques<sup>7</sup>.

Les éléments de la question du transport au centre des recherches et actions politiques actuelles étaient tous repris dans le rapport du GEG de 2001. Se fondant sur des preuves du rôle clé joué par les agents de transport dans le transfert des armes légères en violation des embargos sur les armes décrétés par le Conseil de sécurité des Nations unies (ONU, 2001, para. 69), le GEG a proposé plusieurs options de contrôle, qui impliquaient notamment:

- de prendre des mesures à l'encontre des personnes ou sociétés qui se livrent au transport d'armes vers des destinations sous embargo (para. 70);
- de mettre en place un processus supplémentaire d'octroi de licence pour le transport aérien d'armes, en parallèle de celui d'application pour les exportations d'armes (para. 71);
- de contraindre le courtier à divulguer les noms des agents, compagnies aériennes et itinéraires empruntés dans une transaction d'armes spécifique (para. 73); et
- d'encourager le secteur à adopter un code de conduite comportant des clauses destinées à fournir avec les cargaisons d'armes des informations complètes sur les marchandises envoyées et les plans de vol et de ne pas expédier d'armes vers des destinations où elles «risqueraient d'être utilisées dans un conflit» (para. 74).

D'une certaine façon, le rapport du GEG a fait un pas en avant, puis deux pas en arrière, dans la mesure où il a associé ces propositions de contrôle à des arguments contradictoires qui se sont avérés convaincants dans le cadre du débat sur la question dans les années qui ont suivi. À titre d'exemple, dans le cadre de discussions sur l'introduction éventuelle d'une «couche» supplémentaire de licence applicable au transport aérien, le GEG a souligné que cela ne serait guère compatible avec les «délais très brefs» qui caractérisent le secteur aérien (para. 72). Par ailleurs, ces observations visaient à parvenir à un équilibre entre les considérations sécuritaires et commerciales, un objectif rarement poursuivi dans les récents efforts déployés au niveau des contrôles du transport.

Le GEG a également envisagé la possibilité de se focaliser sur la mise en œuvre efficace des cadres juridiques existants plutôt que sur la création de nouveaux règlements. Sur la base des «accords internationaux et des lois nationales déjà en vigueur pour le secteur des transports aériens», le rapport a souligné la nécessité:

- de vérifier les plans de vol, notamment ceux des avions de transport dans le cas d'affrètements spéciaux, aux points de départ et de transit;
- de comparer la documentation d'utilisation finale fournie au moment de la demande de licence d'exportation avec les permis ou certificats de débarquement émis par l'État importateur;
- d'inciter et, dans certains cas, aider les autorités nationales à appliquer les réglementations en vigueur dans l'aviation civile, notamment celles régissant la certification des compagnies aériennes et aéronefs particuliers (para. 75).

Si certains instruments régionaux ont prévu un contrôle des agents de transport à la suite de la conférence des Nations unies de 2001 sur les armes légères, cette question demeure en grande partie dans l'ombre au niveau de l'ONU. Les deux principaux instruments internationaux de contrôle des armes légères – le Programme d'action de l'ONU et le Protocole sur les armes à feu – ne mentionnent pas le contrôle des agents de transport. Cette lacune du Programme d'action est en fait l'une des principales raisons à l'origine de l'initiative franco-belge<sup>8</sup>.

Le plus important processus de l'ONU sur le courtage des armes légères à ce jour – le deuxième GEG sur le courtage – a débouché sur la publication d'un rapport qui n'aborde qu'indirectement la question du transport (ONU, 2007). Le document inclut le transport et le transit du fret parmi les:

*activités étroitement liées au courtage en armes légères et de petit calibre, mais qui ne constituent pas forcément en elles-mêmes du courtage, auxquelles peuvent se livrer les courtiers en vue d'en tirer un profit dans le cadre de la mise en place d'un accord (para. 10)<sup>9</sup>.*

Le rapport du GEG de 2007 ne contient aucune recommandation spécifique pour le contrôle du transport, bien qu'il fasse remarquer que la législation nationale en matière de courtage peut aussi s'étendre:

*au transport, aux activités financières et à d'autres services lorsque ces activités font partie intégrante de l'opération dont le courtier est chargé (para. 46).*

### L'initiative franco-belge

À l'heure actuelle, l'initiative franco-belge constitue le plus gros effort de concertation pour empêcher le trafic illicite des armes légères par voie aérienne. Elle a été lancée début 2006 en réponse à l'affirmation selon laquelle environ 80% des transferts d'armes légères en violation des embargos internationaux sur les armes s'effectuent par transport aérien<sup>10</sup>.

Au cours du débat du Conseil de sécurité sur les armes légères de mars 2006, le représentant français a déclaré que dans le contexte des crises auxquelles fait face le Conseil:

*il y a un problème crucial, pratique, qui revient à chaque fois et qui est le problème des transports et notamment du transport aérien des armes légères et de petit calibre (Conseil de sécurité des Nations unies, 2006, p. 16).*

Toujours d'après le représentant français, ce problème se trouve aggravé par l'absence ou l'incohérence des réglementations nationales; ainsi que par les connexions fluides entre le commerce légal et illégal et les capacités inégales des États à contrôler leur espace aérien. Insistant sur le fait qu'en dépit de ces difficultés, le moment était venu d'agir, le représentant a proposé «des exercices de réflexion pour mieux cerner les différents paramètres de ce problème» dans «le cadre de l'Union européenne et dans d'autres cadres» (Conseil de sécurité des Nations unies, 2006, p. 16).

Le gouvernement français a proposé de lutter contre le transport d'armes légères illicites afin de faire face au «maillon faible» dans la chaîne des transferts illicites; contrairement aux transactions de courtage, le transport illicite est en effet susceptible d'être reconstitué, voire interrompu, en raison des «traces écrites» qui l'accompagnent invariablement<sup>1</sup>. Cette approche visait également à faire face au manque de dispositions pertinentes dans le Programme d'action (Conseil de sécurité des Nations unies, 2006, p. 16).

Dès le départ, l'initiative franco-belge a suivi une approche clairement régionale, avec des pistes parallèles poursuivies simultanément au sein de l'Union européenne (UE), de l'Organisation pour la sécurité et la coopération en Europe (OSCE) et de l'Arrangement de Wassenaar (AW). L'OSCE a été le forum choisi pour une première réunion de sensibilisation à la question du trafic aérien et de la prolifération des armes légères, qui s'est tenue à Vienne le 21 mars 2007. Cette organisation a été sélectionnée en raison de sa capacité à établir des normes régionales, mais aussi de ses membres, qui incluent certains des principaux acteurs du secteur des armes légères.

La réunion a également permis à différents acteurs économiques et politiques de se rassembler et de débattre de la question. Les participants incluaient notamment des représentants de l'Association internationale du transport aérien (IATA), de l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI) et de l'Organisation mondiale des douanes (OMD) (OSCE-FCS, 2007).

Les instruments  
internationaux sur  
les armes légères  
ne prévoient pas  
de contrôles  
du transport.

### Meilleures pratiques de l'Arrangement de Wassenaar

Le premier document normatif à découler de l'initiative franco-belge a été adopté en 2007 par l'Arrangement de Wassenaar: il s'agit des *Meilleures pratiques pour prévenir les transferts déstabilisants d'armes légères et de petit calibre (ALPC) par la voie du transport aérien* (AW, 2007). Ces meilleures pratiques (MP) couvrent le transport aérien des armes légères, «à l'exclusion de celles qui sont transportées par des avions gouvernementaux, militaires ou affrétés par un gouvernement», pour lesquelles les États participant à l'AW «reconnaissent assumer la pleine responsabilité» (sec. 1)<sup>12</sup>. Les principales mesures des MP sont destinées à améliorer le contrôle exercé par les membres de l'AW sur le transport aérien par le truchement d'exigences supplémentaires au stade de l'octroi de licences d'exportation. Les MP précisent en particulier que, lors de l'octroi de licences d'exportation et avant que ne se déroule l'exportation proprement dite, un membre de l'AW peut exiger des informations sur les éléments suivants:

- transporteur aérien et transitaire intervenant dans le transport;
- immatriculation et nationalité de l'avion;
- 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 (AW, 2007, sec. 2.1).

Gardant à l'esprit le fait que certaines des informations demandées ne sont peut-être pas disponibles au moment de la demande de licence d'exportation (par exemple les détails sur l'itinéraire de transport), les MP stipulent que les États peuvent délivrer une telle autorisation à condition que ces informations soient communiquées aux autorités avant que les marchandises ne soient effectivement exportées (sec. 2.1).

Les MP encouragent également les États participant à Wassenaar à échanger des informations liées aux exportateurs, transporteurs aériens ou agents ne fournissant pas les informations demandées; à «une tentative déstabilisatrice d'exporter [des armes légères et de petit calibre] par voie aérienne»; et à des exportations prévues qui pourraient «contribuer à une accumulation déstabilisatrice» ou menacer d'une quelconque autre façon «la sécurité et la stabilité dans la région de destination» (sec. 2.2).

Les MP envisagent par ailleurs la présentation par les exportateurs de documents attestant de la livraison à destination (sec. 2.3) et la transmission des dossiers préoccupants aux «autorités nationales compétentes» (sec. 2.5).

Ces MP ont par la suite été adoptées comme des «éléments standard pour la mise en œuvre» par le Forum de l'OSCE pour la coopération en matière de sécurité (OSCE, 2008, p. 2). Un questionnaire est annexé à la décision pertinente, que les membres de l'OSCE ont convenu d'utiliser pour échanger des informations sur les pratiques nationales, afin d'empêcher la prolifération des armes légères via le transport aérien illicite (OSCE, 2008, annexe 2).

### La stratégie de l'UE

Dans le cadre de l'Union européenne, l'initiative franco-belge repose sur la *Stratégie de l'UE de lutte contre l'accumulation et le trafic illicites d'armes légères et de petit calibre (ALPC) et de leurs munitions* (Conseil de l'UE, 2006). Adopté en décembre 2005, ce document met l'accent sur la problématique des armes légères dans certaines parties de l'Amérique latine, de l'Asie centrale et orientale, dans les Balkans, au Moyen-Orient et en Afrique. Jusque-là, la stratégie de l'UE en matière d'armes légères était essentiellement basée sur la réaction (par exemple dans le cadre du désarmement et du maintien de la paix), mais la *Stratégie de 2005* invite également à adopter des mesures préventives pour «lutter contre l'offre illicite» et à inclure un «contrôle des exportations d'armes conventionnelles» (para. 14).

Elle encourage par ailleurs ses membres à accorder une plus grande attention aux stocks d'armes, particulièrement en Europe orientale et du Sud-Est, ainsi qu'aux «voies et moyens de leur dissémination sur le continent africain (intermédiation et transport illicites)» (para. 14).

Le premier document normatif de l'initiative franco-belge a été adopté par les États de Wassenaar.

Parmi ses diverses recommandations d'action, la *Stratégie* de l'UE met en avant les mesures transfrontalières, notamment des contrôles renforcés aux frontières – en particulier les frontières aériennes – dans les États exportateurs et importateurs (para. 20(a)). Elle prône plus spécifiquement les actions suivantes:

- programmes d'assistance consistant à fournir des équipements et une assistance dans l'élaboration d'une législation nationale en matière de contrôle des exportations et à former les institutions des États de l'Afrique subsaharienne;
- programmes de formation des douanes et agences concernées en particulier dans les pays d'Europe orientale (para. 20(a)).

Au sein de l'UE, la *Stratégie* appelle à la mise en œuvre de la position commune de l'UE de 2003 sur le contrôle du courtage des armes; l'élaboration de mécanismes d'échange d'informations sur les réseaux de trafic d'armes légères, en particulier dans le cadre du suivi des embargos sur les armes décrétés par l'ONU et l'UE; et le développement 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, ainsi que de nouveaux mécanismes d'alerte et de coopération et des opérations policières à l'échelle européenne (para. 20(a)).

Dans ce contexte, l'initiative franco-belge avait pour objectif d'actualiser et de renforcer la liste noire des transporteurs aériens élaborée par le Centre de situation conjoint de l'UE. Créée en 2007, cette liste était conçue comme une façon d'échanger des informations sur les sociétés de transport aérien suspectes entre les points de contact nationaux attirés<sup>13</sup> et d'exploiter ces informations pour influencer les décisions des États de l'UE en matière d'octroi de licences d'exportation d'armes. En mai 2009, toutefois, les efforts déployés par les gouvernements français et belge pour renforcer et actualiser cette liste n'avaient encore suscité que peu d'améliorations concrètes<sup>14</sup>.

Par ailleurs, pendant sa présidence de l'UE, le gouvernement français a encouragé l'inclusion de dispositions soulignant la nécessité de lutter contre la prolifération des armes légères au niveau des accords de coopération de l'Union avec des pays tiers<sup>15</sup>. Le non-respect de ces clauses peut désormais entraîner la suspension des accords de coopération concernés (ministère français des Affaires étrangères, n.d.).

Globalement, l'initiative franco-belge cherche à empêcher les transferts «importants» d'armes légères en violation d'embargos internationaux sur les armes. Elle cherche plus particulièrement à rendre les États plus transparents et responsables dans ce domaine, au travers de l'échange d'informations entre les autorités nationales. Elle encourage implicitement les exportateurs à faire davantage appel à des aéronefs gouvernementaux ou à des entreprises privées œuvrant pour le compte de l'État, ce qui impliquerait une protection renforcée pour les sociétés sous contrat et une plus grande responsabilité pour l'État faisant appel à elles<sup>16</sup>. L'idée sous-jacente est de limiter la liberté accrue dont bénéficient les sociétés commerciales privées en cette époque d'après-Guerre froide – un objectif vraisemblablement incompatible avec la réalité des actuelles bourses de marchandises mondialisées, notamment des armes légères, et avec le rôle essentiel que jouent les sociétés privées dans celles-ci.

L'impact potentiel de l'initiative risque également d'être limité par sa portée géographique et matérielle restreinte. Les partisans des instruments adoptés dans le cadre de l'AW et de l'OSCE voyaient en eux la première étape d'un processus «progressif» qui déboucherait sur l'adoption d'accords consensuels similaires par d'autres organismes régionaux, qui finiraient par couvrir également d'autres modes de transport (maritime et terrestre) d'armes légères<sup>17</sup>. Rien ne laisse pourtant présager que cela sera le cas dans un avenir proche; l'initiative semble en perte de vitesse depuis l'adoption des *Meilleures pratiques* par l'OSCE<sup>18</sup>.

Certaines des mesures proposées par l'initiative suscitent également des problèmes pratiques en termes de mise en œuvre, dans la mesure où elles ne reflètent pas suffisamment certaines réalités commerciales. Les *Meilleures pratiques* de Wassenaar et de l'OSCE exigent, par exemple, que des informations sur l'immatriculation et la nationalité de l'aéronef soient transmises au moment de la demande de licence d'exportation. Pourtant, si sa nationalité est peut-être connue à ce stade, «ce n'est presque certainement pas le cas de l'immatriculation»; et dans le «cas improbable» où elle serait connue, l'immatriculation pourrait encore changer pour des motifs techniques ou opérationnels<sup>19</sup>.

L'initiative  
franco-belge cible  
principalement  
les transferts  
«importants» vers  
des destinataires  
sous embargo.

Dans certains pays de l'UE, l'émission d'une licence d'exportation dépend de l'envoi ultérieur d'informations sur les modalités de transport, ce qui laisse penser qu'un tel système n'a rien d'impossible<sup>20</sup>. La faisabilité de telles mesures peut être remise en question par les acteurs qui se verraient charger de leur mise en œuvre. Les discussions diplomatiques sur l'initiative franco-belge ont pourtant eu lieu sans réelle implication des organisations douanières et du secteur aérien<sup>21</sup>, en dépit d'indications initiales donnant à penser que le processus serait inclusif<sup>22</sup>.

## LA DIMENSION RÉGLEMENTAIRE

Une approche plus large du développement du contrôle des transferts – impliquant toutes les parties prenantes et différents domaines de réglementation – faciliterait l'identification des mesures existantes qui pourraient être exploitées pour atteindre les objectifs fixés en matière de lutte contre la prolifération. Comme l'indique cette section du chapitre, les agents de transport – qu'il s'agisse de transport général ou de transport aérien – sont soumis à plusieurs mesures strictes de contrôle et de surveillance aux niveaux national et international. Si les priorités de chaque régime de contrôle peuvent varier (telles celles des douanes par rapport aux autorités chargées de l'octroi de licences) et n'accordent généralement pas la priorité au contrôle des armes, ces réglementations pourraient néanmoins être utilisées à meilleur escient pour lutter contre le problème du transport illicite d'armes légères.

Tant au niveau international que national, trois sources législatives au moins sont concernées par le contrôle du transport d'armes légères. La première est représentée par les régimes de contrôle d'armes. Au niveau national, ceux-ci englobent à la fois les contrôles commerciaux – lois et réglementations régissant l'exportation, l'importation et le transit d'équipement militaire par un pays ou à travers celui-ci – et les règlements sur la possession et la circulation nationales d'armes. La deuxième source législative est représentée par les contrôles douaniers, qui déterminent – entre autres – les informations qui doivent être fournies lors du passage des frontières nationales par des cargaisons d'armes (importations, exportations et transit). Enfin, dans le cadre du transport aérien, une troisième source législative pertinente est représentée par les réglementations nationales et internationales de l'aviation civile.

Les agents de transport sont soumis à plusieurs mesures de contrôle nationales et internationales.

### Régimes de contrôle d'armes

#### La dimension internationale

L'attention secondaire portée au contrôle des activités de transport dans les initiatives internationales sur les armes légères transparaît dans l'omission quasi totale de la question dans les accords internationaux et régionaux sur les armes légères (qu'ils soient juridiquement contraignants ou non). Comme mentionné précédemment, ni le Programme d'action des Nations unies ni le Protocole de l'ONU sur les armes à feu n'abordent cette problématique.

Il existe des normes de transport au niveau international, mais seulement en rapport avec les marchandises dangereuses, qui incluent les munitions. Elles sont reprises dans le *Règlement type élaboré par le sous-comité d'experts du transport des marchandises dangereuses du Conseil économique et social des Nations unies* (ECOSOC, 2007). Applicable à tous les modes de transport (aérien, ferroviaire, routier et maritime), le Règlement type inclut des « principes de classement et définition des classes, liste des principales marchandises dangereuses, prescriptions générales d'emballage, méthodes d'épreuve, marquage, étiquetage et placardage et documents de transport » (p. 1). S'il ne revêt pas un caractère obligatoire d'un point de vue technique, le Règlement bénéficie néanmoins d'une « reconnaissance mondiale » (Berkol et Gramizzi, 2004, sec. 2).

Au niveau régional, les dispositions pour le contrôle du transport apparaissent dans une minorité de documents traitant des armes légères: le Protocole de Nairobi (2004), le Règlement type sur le courtage d'armes à feu de l'Organisation des États américains (OEA, 2003), et la Convention de la Communauté économique des États de l'Afrique de l'Ouest (CEDEAO, 2006).

Le Protocole de Nairobi, par lequel les États signataires s'engagent à adopter des mesures nationales en vue de contrôler les activités de courtage, prévoit la réglementation des transporteurs d'armes légères au moyen d'un système d'octroi de licences (Protocole de Nairobi, 2004, art. 11). Dans le Règlement type de l'OEA, le contrôle des agents de transport est influencé par la définition des « activités de courtage », qui incluent:

*le transport, le transit, [...] et la livraison d'armes à feu, de leurs pièces détachées, composants ou munitions, toute autre action entreprise par une personne, ne rentrant pas dans le cadre de ses activités commerciales habituelles et facilitant directement les activités de courtage* (OEA, 2003, art. 1).

La Convention de la CEDEAO, qui définit également le courtage comme englobant l'activité de transport d'armes, présente plusieurs dispositions spécifiques à ce sujet (CEDEAO, 2006, art. 1.8). Lors de l'introduction auprès du secrétariat exécutif de la CEDEAO d'une demande d'exemption pour l'interdiction d'importation d'armes légères de la Convention, les États signataires doivent inclure des informations sur les éléments suivants:

*nombre et période des envois, routes suivies, y compris lieux de transit, type de transport utilisé, identifications de toutes les compagnies impliquées dans l'importation, transitaires, détails de stockage et de gestion des armes lors des transferts* (art. 5.1.c).

La Convention prévoit également l'inclusion dans les registres nationaux des informations liées au transport pour les transactions individuelles (art. 9.2.e); l'enregistrement national des agents de transport (art. 20.1); et l'inclusion dans les demandes de licence de courtage d'informations sur les affréteurs, les itinéraires et les points d'expédition (art. 20.3).

### La dimension nationale

**Octroi de licences.** Dans le cadre des régimes nationaux d'exportation d'armes, le contrôle des agents de transport s'exerce par des mesures directes ou indirectes. Dans le premier cas, les sociétés de transport doivent être titulaires d'une licence écrite pour transporter des armes – sur le territoire national, à l'étranger, ou les deux. Dans le deuxième cas, les sociétés de transport n'ont pas besoin d'une licence pour transporter des armes légères; ceux qui font la demande d'une licence d'exportation doivent toutefois fournir des informations sur le transport (les sociétés impliquées et les itinéraires, par exemple).

La majorité des 23 pays analysés dans le cadre de cette étude ont mis en place une des formes de contrôle, voire les deux, bien que ces mesures varient au niveau des détails.

Dans huit pays, une société doit être titulaire d'une licence pour pouvoir transporter des armes légères (Afrique du Sud, Allemagne, Bulgarie, Chine, États-Unis, France, République tchèque et Royaume-Uni). Aux États-Unis, le transport est inclus dans la définition des activités de courtage<sup>23</sup>, qui sont soumises à l'obligation d'obtention de



Des officiers de police thaïlandais entourent un avion cargo en provenance du Kazakhstan à bord duquel ont été trouvées des armes, aéroport Don Muang, Bangkok, décembre 2009. © AP Photo



licence, qu'elles se déroulent sur le territoire américain ou pas.

En Allemagne, en Bulgarie et au Royaume-Uni, l'exigence d'obtention de licence s'applique explicitement à tous les ressortissants ou résidents transportant des armes légères entre des pays tiers. En d'autres termes, elle ne couvre pas les armes transportées à partir du territoire national ou vers celui-ci. En Bulgarie, l'enregistrement est également nécessaire pour les sociétés et individus désireux de transporter des armes légères. Les sociétés doivent par ailleurs spécifier quels sont les biens militaires à inclure dans l'autorisation (Bulgarie, 2007a, art. 10(3).13). En Allemagne, l'exigence d'obtention de licence s'applique à tous les navires ou aéronefs immatriculés sur le territoire national et destinés au transport d'armes de guerre – qui incluent de nombreuses catégories d'armes légères – lorsqu'ils sont chargés et déchargés en dehors du territoire fédéral et qu'ils ne transitent pas par le territoire allemand (Allemagne, 1961, sec. 4(1)). Dans ces cas-là, des licences générales peuvent être octroyées «dans certaines régions ou vers celles-ci» (sec. 4(2))<sup>24</sup>.

Au Royaume-Uni, le transport d'armes de catégorie B – y compris les armes légères – entre des pays tiers doit se faire sous licence dans des «circonstances limitées», notamment lorsque le transfert implique un pays sous embargo (Royaume-Uni, 2008, arts. 22(2), 22(4); Royaume-Uni, 2009, secs. 5, 7)<sup>25</sup>. Il est important de signaler que la note explicative annexée à la législation établit clairement que les chauffeurs, pilotes et autres individus offrant leurs services à des

entrepreneurs de transport déjà soumis à des contrôles ne sont pas «responsables individuellement» (Royaume-Uni, 2008). L'autorisation de transport d'armes de catégorie B entre pays tiers peut prendre la forme de licences générales pour des transferts vers des listes spécifiées de pays, pour autant que certaines conditions soient remplies (Royaume-Uni, 2008, sec. 8). Dans d'autres cas – notamment tous les transferts vers des destinations sous embargo – des licences individuelles sont nécessaires.

Dans les cinq autres pays mentionnés précédemment, tous les transports de biens militaires exigent l'obtention d'une licence. À titre d'exemple, en République tchèque, une licence de cinq ans est requise pour le transport d'armes à feu militaires (République tchèque, 2002, sec. 31). La direction de police compétente (sec. 32(1)) n'octroie une telle licence qu'aux détenteurs d'une licence commerciale (sec. 33(a)) et sur la base d'une demande, qui doit spécifier les catégories d'armes concernées par les transactions (sec. 32(2)).

Une licence de transport individuelle est également nécessaire pour chaque transaction d'exportation, d'importation et de transit. Pour les armes entrant dans les catégories A-C, la direction de police concernée octroie les licences sur la base d'une demande qui doit être accompagnée de l'autorisation d'exportation/importation (sec. 50(1))<sup>26</sup>. L'autorisation contient des informations sur la quantité d'armes faisant l'objet du transfert (50.2.d), ainsi que sur les types et moyens de transport, le transporteur et les dates d'envoi et de réception, à moins que le

transfert ne se déroule entre des «hommes d'affaires ou entrepreneurs actifs dans le commerce des armes et/ou des munitions» (sec. 50(2)f-g). La police émet un document unique qui doit reprendre les informations susmentionnées et accompagner les marchandises (sec. 50.3). Une licence est également nécessaire pour le transport d'armes légères non militaires en provenance des États de l'UE et à destination de ceux-ci (République tchèque, 2005a, art. 1(3); 2005b). La demande de licence doit inclure le nom, la quantité ou le volume et d'autres caractéristiques du produit (2005a, art. 2(2)(c)); le code tarifaire douanier (art. 2(2)(d)); des informations sur le fabricant, le partenaire étranger, l'utilisateur final (art. 2(2)(e-g)); et l'objectif du transport (art. 2(2)(i)). La décision d'octroyer la licence peut contenir les noms des États par lesquels les marchandises sont autorisées à transiter, ainsi que des informations sur le cocontractant international et sur l'utilisateur final (art. 4(2)).

Dans certains cas, des dispositions réglementant le transit des armes à travers le territoire d'un pays présentent un intérêt direct pour le contrôle des agents de transport.

À titre d'exemple, au Japon, les licences de transit doivent être obtenues par les sociétés de transport elles-mêmes – plutôt que par l'exportateur ou l'importateur (METI Japon, n.d.). De même, les sociétés de transport résidant ou domiciliées en Suisse peuvent demander une autorisation générale pour le transit de matériel de guerre vers une liste spécifiée d'utilisateurs finaux (Suisse, 1998, art. 9e.2). Dans d'autres pays, le transit est contrôlé par le truchement de l'exigence d'obtention de licence, mais il n'est pas évident de déterminer à quel acteur de la transaction il incombe d'obtenir l'autorisation de déplacer les armes. En Finlande, par exemple, le



Machine à rayons X mobile utilisée pour contrôler la cargaison à l'aéroport Logan, Boston, octobre 2003. © Douglas McFadd/Getty Images

transit d'équipement militaire, défini comme le «transport à travers le territoire finlandais vers un pays tiers», doit être autorisé par une licence d'exportation (Finlande, 1990, sec. 2.1).

Comme mentionné précédemment, une forme indirecte de contrôle des agents de transport s'effectue par la fourniture d'informations sur le transport, en conjonction avec la demande d'une licence d'exportation ou de transit. Si plusieurs des pays examinés exigent la transmission de telles informations au moment de la demande de licence d'exportation, les détails requis et la rigueur relative de ces dispositions varient considérablement. En Belgique, par exemple, les autorités chargées de l'octroi de licences peuvent demander à ce que les informations sur les modalités de transport, le bureau de dédouanement et le jour, l'heure et le lieu de sortie du territoire belge soient envoyées au moins trois jours avant l'exportation proprement dite (Belgique, 1993, art. 9). En cas de transport aérien, ces informations doivent inclure toutes les escales (art. 10.2). La formulation de l'arrêté indique que l'envoi de telles informations n'est pas toujours requis, mais plutôt qu'il relève d'une décision prise au cas par cas par les autorités chargées de l'octroi de licences.

De même, des exigences non obligatoires sont également en place en Afrique du Sud, au Canada et en Italie. La législation italienne stipule ainsi expressément que les demandes d'exportation d'armes doivent inclure une copie de tout contrat existant lié au transport et au financement de la transaction (Italie, 1990, art. 11.3.b). La présentation d'un tel contrat ne constitue néanmoins pas une condition à l'octroi de la licence<sup>27</sup>. En Italie, les exportateurs d'armes sont généralement responsables de l'exactitude des informations fournies par les transporteurs et sociétés de transport et de toute variation se produisant en cours de transfert. Les exportateurs sont dans l'obligation de conserver pendant dix ans les documents pertinents (art. 19.1)<sup>28</sup>.

À l'inverse, la Bulgarie, l'Espagne, les États-Unis, la France, le Portugal et la République tchèque exigent tous l'inclusion d'informations sur le transport dans toute demande de licence d'exportation. Doivent notamment être inclus les détails sur les transitaires/transporteurs; les points de chargement/déchargement (également à l'étranger); les points d'entrée/sortie sur le territoire national; les modes de transport; la date de livraison approximative et les pays de transit<sup>29</sup>.

**Enregistrement.** Dans huit des pays examinés, les sociétés de transport, les exportateurs, ou les deux, sont dans l'obligation de conserver des registres de leurs transactions avec leurs documents associés (tels que les lettres de transport aérien et les contrats de transport). En Afrique du Sud, en Bulgarie et en Chine, les informations conservées par les individus et sociétés sont également entrées dans des registres centraux. En Chine et en Espagne, de tels registres doivent être tenus par les exportateurs; les informations demandées couvrent toutefois également le transport. Les registres chinois couvrent spécifiquement les transferts d'armes légères et incluent des informations sur les pays importateurs, les utilisateurs finaux, les affréteurs, les transporteurs, les moyens de transport et références des envois, les manifestes d'expédition, les modèles de produit, les quantités expédiées et les numéros d'étiquetage. Ces registres sont regroupés et conservés sur le long terme dans les registres nationaux (Chine, 2008, p. 11)<sup>30</sup>. À Singapour, les sociétés concernées travaillant avec des «permis globaux» peuvent être invitées à fournir des rapports incluant des informations sur les destinataires finaux (Singapour, 2004, art. 7). Aux États-Unis, l'envoi de rapports annuels sur les activités de courtage est obligatoire (États-Unis, 2009, sec. 129.9)<sup>31</sup>.

**Mesures de sécurité et de sûreté.** Six des pays examinés prévoient des mesures de sécurité liées aux conditions à respecter lors du transport des armes ou à leur stockage sécurisé. En France, par exemple, des mesures de sécurité s'appliquent à tout transport d'armes dans les catégories spécifiées – notamment les armes à feu – que leur transfert soit soumis ou non à une licence. L'emballage extérieur contenant la cargaison d'armes ne doit pas identifier la nature de son contenu (France, 1995, art. 60.1). Les armes à feu elles-mêmes doivent faire l'objet d'un transport en deux envois séparés: d'une part, les armes proprement dites, dont les composants de sûreté ont été ôtés, et d'autre part, ses composants de sûreté, avec un intervalle d'au moins 24 heures entre les deux envois (France, 1995, art. 60.2)<sup>32</sup>. Au Royaume-Uni, le transit de marchandises doit respecter les règles de sûreté suivantes:

*(a) Les marchandises en question demeurent à bord d'un navire ou d'un aéronef pour toute la durée de leur séjour au Royaume-Uni ou figurent sur un connaissance direct ou une lettre de transport aérien direct et sont de toute façon exportées avant la fin de la période de 30 jours débutant à la date de leur importation,*

Plusieurs pays demandent des informations sur le transport au stade de l'octroi de licence d'exportation.

(b) la destination des marchandises en question après leur exportation du Royaume-Uni a été déterminée dans le pays dont elles ont été exportées à l'origine avant leur exportation initiale, en rapport avec la transaction qui a donné lieu au transit ou transbordement et n'a pas été modifiée avant leur exportation du Royaume-Uni, ou les marchandises sont renvoyées vers ce pays; et

(c) les marchandises en question ont été exportées depuis ce pays conformément à toutes les lois ou réglementations liées à l'exportation des marchandises applicables au moment de l'exportation des marchandises (Royaume-Uni, 2008, art. 17(4))<sup>33</sup>.

**Criminalisation.** La violation des régimes de transfert d'armes, notamment des dispositions sur le transport des armes, est criminalisée dans l'ensemble des pays examinés dans le cadre de ce chapitre, les sanctions incluant habituellement à la fois des amendes et des peines d'emprisonnement. Les États établissent également généralement une distinction entre les violations «graves», traitées comme des actes criminels et les violations administratives, qui s'accompagnent habituellement d'amendes<sup>34</sup>.

### Législation et procédures douanières

Les autorités douanières ont l'avantage de la proximité physique avec les marchandises transférées.

Les lois, réglementations et procédures douanières s'appliquent de plusieurs façons au contrôle du transport d'armes. D'une part, elles définissent les règles à suivre lorsque les marchandises – y compris les armes – traversent les frontières internationales, avec notamment des règles régissant ce qui doit être déclaré, comment et par qui. Comme l'indique l'analyse ci-après, dans la majorité des États examinés, les procédures douanières exigent l'envoi d'informations qui permettraient le suivi complet de la chaîne de transport si elles étaient fournies dans leur intégralité.

D'autre part, tous les régimes nationaux établissent des règles autorisant les autorités douanières à examiner les cargaisons et à détenir ou saisir les marchandises transférées en violation des lois nationales pertinentes. À l'inverse des autorités chargées de l'octroi de licence, les autorités douanières ont l'avantage de la proximité physique avec les marchandises transférées, ce qui leur permet de surveiller et d'enrayer efficacement les activités illicites. Dans la pratique, pourtant, les autorités douanières ont tendance à se focaliser sur les importations plutôt que sur les exportations ou le transit, ce qui limite leur avantage potentiel par rapport aux autorités chargées de l'octroi de licences de transfert.

### La dimension internationale

L'Organisation mondiale des douanes est la seule organisation intergouvernementale compétente pour les questions douanières en dehors de l'UE<sup>35</sup>. Ses domaines d'activité incluent l'élaboration de normes communes liées en particulier à l'harmonisation des procédures douanières, à la sécurisation et la médiation des chaînes d'approvisionnement commercial et au renforcement de la capacité des autorités douanières nationales.

En 2002, l'OMD a émis deux recommandations directement liées aux armes légères et de petit calibre. La première proposait l'insertion dans les nomenclatures statistiques nationales de sous-positions portant sur les armes légères.

Acceptée à la suite de l'adoption du Protocole de l'ONU sur les armes à feu, cette mesure était destinée à faciliter leur suivi et contrôle, moyennant la création d'un système de classification plus détaillé des armes à feu (OMD, 2002b).

Reconnaissant qu'un «contrôle efficace des déplacements légitimes d'armes à feu est essentiel pour distinguer les déplacements illicites» (OMD, 2002b, préambule), la deuxième recommandation proposait une série de mesures destinées à faciliter la mise en œuvre du Protocole sur les armes à feu et qui impliquaient notamment:

- d'adopter la nomenclature statistique proposée par le comité du système harmonisé de l'OMD, afin de faciliter le suivi et le contrôle des articles repris dans le Protocole sur les armes à feu;

- de permettre l'envoi des déclarations douanières et documents connexes aux autorités douanières avant expédition;
- de vérifier que les autorisations appropriées sont bien disponibles ou en vigueur lorsque les articles sont présentés à l'importation, à l'exportation ou au transit;
- de vérifier l'authenticité des documents de licence ou d'autorisation pour l'importation, l'exportation ou le transit des articles;
- de mettre en œuvre des mesures de sûreté appropriées pour l'importation, l'exportation et le transit des articles (telles que des contrôles de la sûreté au niveau du stockage temporaire, des entrepôts et des moyens de transport), et de contrôler les acteurs impliqués dans ces opérations;
- d'envisager la désignation de sites ou bureaux spécifiques pour le traitement des envois d'articles couverts par le Protocole sur les armes à feu, afin d'améliorer le contrôle exercé sur leurs déplacements transfrontaliers;
- de renforcer l'échange d'informations et la coopération entre les agences des forces de l'ordre et d'encourager l'utilisation de techniques et systèmes spécialisés dans leurs juridictions (OMD, 2002a).

La plupart des États rassemblent des informations sur le transport d'armes au travers des procédures douanières.

L'OMD contribue également à normaliser les procédures douanières en vue d'une «évaluation des risques». Le grand volume de marchandises échangées dans le monde rend impossible l'inspection physique de toutes les cargaisons, même dans les pays disposant d'abondantes ressources financières, techniques et humaines. Par conséquent, des inspections physiques sont effectuées sur la base d'une évaluation du risque potentiel qu'une cargaison donnée contienne des marchandises illicites. L'OMD a mis au point des indicateurs pour ces procédures d'évaluation, et notamment pour l'identification des armes légères et de petit calibre illicites<sup>36</sup>.

Elle dispose également de ressources et de mécanismes conçus pour faciliter l'échange d'informations entre les différentes autorités douanières nationales. Ces mécanismes pourraient éventuellement être utilisés pour échanger des informations sur les transferts illicites d'armes légères, même si les États membres ont tendance à accorder la priorité à d'autres risques pour la sécurité, comme nous l'expliquerons plus loin. La nature non contraignante des recommandations de l'OMD constitue cependant un obstacle à l'imposition de la conformité par les États membres<sup>37</sup>.

### La dimension nationale

La plupart des États ont adopté pour les marchandises entrant ou sortant de leur territoire des procédures douanières qui s'avèrent utiles pour contrôler les transports d'armes, dans la mesure où elles ont tendance à exiger l'envoi d'informations sur le déplacement physique de ces armes.

L'UE a pour sa part mis en place des procédures douanières applicables à ses membres, notamment celles incluses dans le *Document administratif unique* (DAU). Le DAU est un formulaire standard de déclaration en douane utilisé pour le commerce avec des pays tiers et pour le déplacement au sein de l'UE de marchandises étrangères à celle-ci. Depuis 1987, il s'applique également à des pays de l'Association européenne de libre-échange (Islande, Norvège et Suisse), ainsi qu'au commerce entre ces pays et l'UE (CE, n.d.j).

Le DAU a été créé avec plusieurs objectifs en tête, notamment l'harmonisation de la documentation et des procédures administratives, la promotion de l'ouverture au niveau des critères nationaux pertinents et la normalisation des données fournies dans le cadre des procédures douanières (CE, n.d.l).

Le *Document*, qui doit être complété en huit exemplaires, indique les informations qui doivent être déclarées à la douane dans le cadre de tout transfert international. Une distinction est établie entre les informations obligatoires, les renseignements que les États peuvent demander et les informations que les opérateurs peuvent choisir de fournir mais que les États ne peuvent pas réclamer (CE, n.d.m).

Les détails suivants repris dans le DAU sont particulièrement pertinents pour le transport des armes, dans la mesure où ils permettent le suivi de toutes les phases d'envoi des marchandises, de leur départ jusqu'à destination, et offrent également des informations sur la nature des marchandises transférées et sur les pays de transit:

**Les procédures douanières au sein de l'UE permettent le suivi de toutes les phases d'envoi des marchandises.**

- nombre total de colis (CE, n.d.b);
- destinataire (obligatoire pour le transit) (CE, n.d.b);
- pays d'expédition/d'exportation (obligatoire pour le transit) (CE, n.d.b);
- pays de destination (obligatoire pour le transit) (CE, n.d.b);
- identité et nationalité du moyen de transport au départ; dans le cas du transport aérien, cela peut inclure le numéro et la date du vol ou, en leur absence, le numéro d'immatriculation de l'aéronef (CE, n.d.c);
- identité et nationalité du moyen de transport actif franchissant la frontière (obligatoire pour les exportations et le transit); il s'agit là du moyen de transport «franchissant la frontière extérieure de la Communauté, telle qu'elle est connue lors de l'accomplissement des formalités» (CE, n.d.d);
- mode de transport à la frontière («moyen de transport actif avec lequel les marchandises sont présumées quitter le territoire douanier de la Communauté») (CE, n.d.e);
- mode de transport intérieur (mode de transport après dédouanement) (CE, n.d.f);
- lieu de chargement (obligatoire pour le transit): «lieu de chargement des marchandises, tel qu'il est connu lors de l'accomplissement des formalités, sur le moyen de transport actif par lequel elles doivent franchir la frontière de la Communauté» (CE, n.d.g);
- bureau de sortie (obligatoire pour les exportations et le transit): bureau de douane par lequel il est prévu que les marchandises quittent le territoire douanier de la Communauté (CE, n.d.h);
- colis et désignation des marchandises; marques et numéros – numéro(s) du (des) conteneur(s) –, nombre et nature: informations nécessaires à l'identification des marchandises, conformément aux classifications européennes et nationales (CE, n.d.i);
- bureaux de passage prévus (et pays) (obligatoire pour le transit) (CE, n.d.j);
- transbordement (obligatoire pour le transit): «les trois premières lignes de cette case sont à remplir par le transporteur lorsque, au cours de l'opération considérée, les marchandises en cause sont transbordées d'un moyen de transport sur un autre ou d'un conteneur à un autre» (CE, n.d.k).

Comme l'indique le tableau 2.2, il existe une réelle harmonisation au sein des pays de l'UE au niveau des informations reprises dans les déclarations douanières.

Dans les pays non membres de l'UE, il est aussi fréquent de voir les déclarations douanières demander des informations liées au transport. Au Canada, par exemple, les marchandises exportées doivent être enregistrées (déclarées) par les exportateurs, les transporteurs, et les prestataires de services douaniers (Canada, 2005, art. 2). Chaque envoi requiert normalement une déclaration. En cas de marchandises faisant l'objet de restrictions – notamment les armes à feu –, les exportateurs peuvent déclarer chaque mois les marchandises homogènes ou en vrac, pour autant qu'ils reçoivent bien avant l'exportation une confirmation écrite en ce sens de la part de l'autorité gérant ce régime plus restrictif (art. 4). Si les exportateurs peuvent déléguer la génération de rapports à un transporteur ou un prestataire de services douaniers, il leur incombe toujours néanmoins de veiller à ce que les rapports appropriés soient bien générés (Canada, 2007, sec. 2). Enfin, le transporteur doit également remplir un rapport de transport pour l'exportation du navire ou de l'aéronef<sup>39</sup> (Canada, 2005, art. 9).

Les lois et réglementations douanières des pays examinés prévoient également généralement les éléments suivants:

Tableau 2.2 Informations systématiquement récoltées dans le DAU par certains États de l'UE<sup>38</sup>

Informations récoltées*	Autriche	Belgique	Bulgarie	Finlande		Allemagne	Italie	Espagne	Suède
Total des colis (6)		e, t		e, t					
Destinataire (8)		t					t	e, t	
Pays d'expédition/d'export. (15)	t	t	t	t		t	t	t	t
Pays de destination (17)	t	t	t	t		t	t	t	t
Identité et nationalité du moyen de transport au départ (18)	e, t	e, t	e, t	t	e	t	t	e, t	e, t
Identité et nationalité du moyen de transport actif franchissant la frontière (21)	e, t	e, t	e, t	e, t		e, t	e	e, t	e
Mode de transport à la frontière (25)	e, t	e, t	e, t	r	e	r, t	e	e	e, r
Mode de transport intérieur (26)	e, t	e, t	e	r, t	e, r	t	e	e	e, r
Lieu de chargement/déchargement (27)		t	t						
Bureau de sortie/d'entrée (29)	e, r	e, r	e, r			e	e, r	e, r	e, r
Colis et désignation des marchandises ; marques et numéros, nombre et nature (31)									
Bureaux de passage prévus (et pays) (51)	t	t	t	t		t	t	t	t
Transbordement (55)	t	t	t	t		t	t	t	t

Légende :

- Obligatoire
- Facultatif
- Non spécifié

e = exportation  
t = transit  
r = réexportation

Remarque : \* Les chiffres entre crochets indiquent les sections concernées dans le formulaire DAU.

- fondement juridique pour l'inspection d'une cargaison et sa saisie éventuelle;
- règles de transit et d'entreposage sécurisés des marchandises dans les zones douanières (mise sous scellés de conteneurs, par exemple);
- amendes (par exemple en cas de non-déclaration de marchandises ou d'un refus d'autoriser une inspection);
- spécification des documents requis en parallèle de la déclaration douanière (permis d'exportation, par exemple).

À bien des égards, les autorités douanières sont les mieux placées pour identifier les transferts illicites d'armes, dans la mesure où elles sont confrontées aux déplacements de marchandises proprement dits. En renforçant le contrôle des transferts par le truchement des procédures douanières – notamment la déclaration des marchandises lorsqu'elles arrivent sur le territoire national, qu'elles en partent ou qu'elles y transitent – les autorités douanières sont en principe en mesure d'évaluer tous les aspects du transfert sur la base d'un ensemble complet de documents, notamment les permis d'exportation/transit antérieurs. Plusieurs facteurs entravent toutefois l'application des règles et procédures douanières actuelles en vue de la détection des transferts illicites d'armes légères.

En général, la plupart des administrations douanières (si pas toutes) accordent davantage d'importance au contrôle des importations qu'aux exportations et transbordements<sup>40</sup>, réduisant ainsi la possibilité d'interrompre un envoi illicite à son point d'origine. Même dans le cas du contrôle des importations, les capacités nationales varient énormément. Un manque de capacité de contrôle efficace aux frontières pose particulièrement problème dans les pays en développement, où la majorité des administrations douanières n'ont que peu ou pas de pouvoirs d'enquête, où les techniques et stratégies de gestion des risques font défaut et où un équipement technique efficace n'est que rarement disponible. D'autres obstacles au contrôle des frontières dans les pays en développement incluent une gouvernance médiocre (se manifestant par exemple par de la corruption et une mauvaise coopération entre agences) et des frontières poreuses présentant de nombreux points d'entrée non gardés<sup>41</sup>. Pourtant, dans tous les pays, seul un faible pourcentage des envois entrants est inspecté physiquement<sup>42</sup>, dont la proportion exacte dépend des politiques d'évaluation des risques, des capacités techniques, des ressources disponibles et du niveau de formation dans chaque pays.

**L'utilisation des procédures douanières pour prévenir les transferts illicites d'armes légères ne constitue pas une priorité au niveau international.**

Une communication inexistante ou inappropriée entre les autorités douanières et celles chargées de l'octroi de licences pose un problème supplémentaire. Les informations liées à un envoi donné ne sont que rarement transmises aux autorités chargées de l'octroi de licences. Celles-ci ne peuvent donc pas savoir quand les armes ont été transférées, en quelle quantité, quelle part de la licence les couvre, ou même si elles ont bien atteint la destination autorisée. Les certificats de vérification de livraison ne sont pas non plus réclamés systématiquement. Même lorsqu'ils le sont, les confirmations peuvent arriver longtemps après qu'une livraison ait été effectuée; dans le meilleur des cas, le taux de réponse aux demandes de vérification de livraison ne dépasse pas 65% des armes exportées (Berkol et Moreau, 2009, p. 18ss).

Plus fondamentalement, l'usage des ressources et procédures douanières pour enrayer les transferts illicites d'armes légères est entravé par les priorités divergentes des autorités douanières et de celles chargées des exportations d'armes. À l'heure actuelle, la prévention des transferts illicites d'armes légères ne constitue pas une priorité pour les membres de l'OMD<sup>43</sup>. Les domaines prioritaires au niveau des contrôles aux frontières incluent la lutte contre le terrorisme, les violations des normes de propriété intellectuelle (telles que les marchandises de contrefaçon, particulièrement les médicaments) et le trafic de drogue. Les trois groupements d'États régionaux au sein de l'OMD mettent en exergue différents éléments de cette liste: les pays de l'UE ont tendance à mettre l'accent sur la protection des sociétés et économies nationales, prêtant donc davantage attention à la contrebande de marchandises fortement imposables (telles que les cigarettes); les États-Unis privilégient les mesures de lutte contre le terrorisme et le groupe le plus important (regroupant la majorité des États africains et bon nombre de pays asiatiques) favorisent les recettes. Pour ce groupe, les taxes imposées sur les marchandises importées constituent une importante source de revenus, qui remplace parfois entièrement des systèmes médiocres ou inexistantes de production du revenu national. De leur point de vue, la nature des marchandises entrant dans un pays n'est pas aussi importante que la valeur qu'elles revêtent sous la forme de droits de douane potentiels<sup>44</sup>.

À l'instar des régimes de contrôle en vigueur dans l'aviation civile (cf. section suivante), ceux qui sont mis en place pour le contrôle douanier présentent un potentiel considérable en vue d'un suivi amélioré des flux d'armes et de la prévention et de l'enrayement des envois illicites. L'usage concerté de ces cadres réglementaires à de telles fins n'est pourtant pas imminent. Une coordination améliorée sera nécessaire entre les agences concernées – particulièrement les autorités douanières et chargées de l'octroi de licences – avec notamment des flux d'information optimisés. Toutefois, avant que cela ne puisse se produire, les objectifs fondamentaux poursuivis par les différentes agences de contrôle doivent être alignés, ou du moins coordonnés au niveau politique.

## Régimes de l'aviation civile

Un vaste ensemble de mesures établies à tous les niveaux – mondial, régional et national – font de l'aviation civile l'un des secteurs les plus fortement réglementés au monde (Doganis, 2002). Cet ensemble complexe de règles poursuit des objectifs qui ne coïncident pas directement avec ceux d'un régime de non-prolifération des armes – dans la mesure où il a essentiellement pour but de faciliter l'aviation civile dans le monde et de garantir une réglementation économique égale d'un pays à l'autre (par exemple au niveau des redevances aéroportuaires d'atterrissage). Cet éventail de règles devient toutefois pertinent car la fourniture d'armes légères à des destinations ou utilisateurs finaux illicites par voie aérienne implique bien souvent, voire toujours, des violations des règles de l'aviation civile, même si celles-ci ne sont pas particulièrement liées au déplacement d'armes. Des groupes d'enquête de l'ONU ont souligné cet aspect de la question. Pour violer l'embargo sur les armes au Liberia, par exemple, les trafiquants ont eu recours aux «pratiques trompeuses» suivantes pour passer inaperçus:

- envoi de multiples demandes aux autorités de l'aviation civile de différents pays pour des vols prévus à la même heure, toutes liées au même aéronef;
- utilisation de faux plans de vol et itinéraires;
- refus des pilotes de contacter les tours de contrôle ou les autorités de l'aviation des pays survolés;
- utilisation «flexible» et parfois frauduleuse des indicatifs d'appel et numéros de vol;
- utilisation de documents falsifiés en matière d'immatriculation, de licences d'exploitation ou de certificats de navigabilité des aéronefs utilisés pour le trafic (Conseil de sécurité des Nations unies, 2002, para. 62)<sup>45</sup>.

Cette liste inclut également la pratique bien connue consistant pour les compagnies de fret aérien irresponsables à immatriculer leurs aéronefs – et obtenir les licences d'exploitation appropriées – dans des États où les règles de l'aviation civile sont trop peu développées, pas du tout mises en œuvre, voire les deux<sup>46</sup>.

Signée en 1944 à Chicago et désormais objet d'une adhésion quasi universelle (190 États contractants), la Convention sur l'aviation civile internationale constitue la clé de voûte des réglementations dans ce domaine. La mise en œuvre de cette Convention constitue la principale responsabilité de l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI), qui a été mise sur pied dans l'objectif de faciliter le développement de l'aviation civile dans le monde entier, «d'une manière sûre et ordonnée» (Convention de Chicago, 1944, préambule).

Outre un traité cadre, la Convention de Chicago comporte un ensemble de 18 annexes qui forment des normes dans des domaines tels que les marques de nationalité et d'immatriculation des aéronefs (annexe 7); les procédures douanières (annexe 9); les contrôles du trafic aérien (annexe 11); la sûreté (annexe 17) et les marchandises dangereuses (annexe 18). Depuis 1998, l'OACI a réalisé un audit de l'ensemble de ses membres afin de vérifier le respect des règles de sécurité et, depuis 2002, de sûreté<sup>47</sup>.

Les règles de l'aviation civile ont également été adoptées au niveau régional, de manière bilatérale et au niveau national. L'UE, acteur de premier plan au niveau de la sûreté de l'aviation, a mis au point un ensemble étendu de réglementations directement applicables à ses 27 États membres, et qui sont également juridiquement contraignantes pour les membres de la Conférence européenne sur l'aviation civile, ainsi que pour d'autres États entretenant des liens étroits avec l'UE en matière de transport et consentant à la mise en œuvre de ces règles. Pour finir, des associations du secteur aérien – plus particulièrement l'Association internationale du transport aérien – ont également mis des normes au point.

Parmi les diverses mesures réglementant l'aviation civile, celles qui suivent semblent particulièrement pertinentes en termes d'application réelle ou potentielle au niveau de la prévention des transferts illicites d'armes légères<sup>48</sup>.

**Restrictions relatives à la cargaison.** La disposition la plus directement concernée pour le contrôle du transport aérien des armes légères est reprise à l'article 35 de la Convention de Chicago, selon lequel:

La fourniture d'armes légères à des destinations ou utilisateurs finaux illicites par la voie des airs implique bien souvent, voire toujours, des violations des règles de l'aviation civile.

*Les munitions de guerre et le matériel de guerre ne peuvent pas 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 (Convention de Chicago, 1944, art. 35).*

L'adaptation de cette disposition dans les systèmes nationaux est tout sauf uniforme au niveau des États européens. Même lorsque ces autorisations sont requises, et que les autorités nationales de l'aviation civile ont le pouvoir de les octroyer ou de les refuser, les informations disponibles sur le vol et la cargaison ne permettent généralement qu'une évaluation de la conformité avec les règles de sécurité de l'aviation, pas avec les risques plus étendus de prolifération (Bromley *et al.*, 2009, p. 45)<sup>49</sup>.

Cela ne fait que souligner, une fois encore, la nécessité d'une plus grande coordination entre les différents domaines de contrôle et les autorités chargées de la mise en œuvre. On ne s'attend normalement pas à ce que les autorités de l'aviation civile prennent des décisions politiques lorsqu'il s'agit d'octroyer ou de refuser à un vol spécifique transportant des armes la permission de survoler le territoire national ou d'y atterrir. Elles disposent néanmoins d'informations sur les transactions qui ne sont bien souvent pas disponibles au moment de la demande de licence d'exportation.

**Immatriculation des aéronefs.** Les articles 17-20 de la Convention de Chicago traitent de l'immatriculation des aéronefs, établissant que:

- Les autorités de l'aviation civile disposent d'informations de transfert qui ne sont souvent pas disponibles à l'étape de l'octroi de licence d'exportation.**
- un aéronef a la nationalité de l'État dans lequel il est immatriculé (art. 17);
  - un aéronef ne peut pas être immatriculé dans plus d'un État, mais le pays d'immatriculation peut être modifié (art. 18);
  - les règles régissant l'immatriculation – notamment son transfert d'un pays à l'autre – doivent être élaborées au niveau national (art. 19);
  - tout aéronef portera les marques de nationalité et d'immatriculation appropriées (art. 20);
  - sur demande, les États membres de l'OACI échangeront, entre eux ou avec l'OACI, des renseignements sur l'immatriculation et la propriété de tout aéronef immatriculé par eux. Pour les aéronefs «habituellement employés à la navigation aérienne internationale», ces renseignements doivent également être transmis à l'OACI (art. 21).

L'annexe 7 de la Convention développe ces dispositions en spécifiant les caractéristiques des marques de nationalité et d'immatriculation et l'endroit où elles devraient apparaître.

**Dédouanement.** La Convention de Chicago régleme également le dédouanement des aéronefs. L'article 10 établit qu'à quelques exceptions près, les aéronefs devraient atterrir et décoller d'aéroports désignés par un État membre de l'OACI «aux fins d'inspection douanières et autres»<sup>50</sup>.

L'article 29 exige que chaque aéronef employé à la navigation internationale ait à bord certains documents, notamment un certificat de navigabilité, un carnet de route et en cas de transport de fret, un manifeste et des déclarations détaillées de ce fret.

L'annexe 9 de la Convention, reposant sur ces articles et d'autres encore, offre un ensemble détaillé de pratiques recommandées. Le principal objectif de ces dispositions étant d'éviter les retards au niveau de la navigation aérienne, tout en garantissant simultanément le respect des législations douanières nationales, il n'est pas surprenant que les pratiques cherchent à fournir «un cadre de référence pour les planificateurs et les administrateurs d'exploitations aéroportuaires internationales», et à «déterminer aussi bien les limites des obligations imposées à l'industrie que les installations et les services minimaux que doivent fournir les gouvernements» (Convention de Chicago, 1944, annexe 9). Face au volume croissant du trafic aérien, les dispositions de l'annexe 9 ont été adaptées en vue de «réduire la paperasserie, normaliser les documents et simplifier les procédures». Une plus grande importance est également accordée aux techniques d'inspection reposant sur l'évaluation des risques (sec. 1.3, 4.5).

**Mesures de sûreté et de sécurité.** Les mesures ciblant spécifiquement le transport des armes (légères) sont rares au niveau des réglementations de l'aviation civile, dans la mesure où, comme nous l'avons mentionné précédemment, leurs objectifs diffèrent de ceux d'un régime de contrôle des armes. Le secteur de l'aviation civile se préoccupe traditionnellement davantage de la sécurité des passagers, des équipages et des aéroports que des risques de sûreté associés aux livraisons illicites d'armes<sup>51</sup>. Néanmoins, comme indiqué plus haut, il existe des structures réglementaires déjà en vigueur dans ce secteur qui pourraient être adaptées au contrôle du transport des armes légères.

Outre les mesures déjà mentionnées, un exemple de règle de l'aviation propre à la sûreté est la *Pratique recommandée n° 1630* de l'IATA sur la sûreté du fret (IATA, 2009). Le document a été adopté pour contrecarrer les «actes d'interférence légitime» à l'encontre des opérations des transporteurs aériens; il donne une expression concrète à l'annexe 17 (sûreté) et à l'annexe 18 (sécurité du transport aérien des marchandises dangereuses) de la Convention de Chicago, ainsi qu'aux principes directeurs liés (OACI, n.d.; 2009). Dans les grandes lignes, la *Pratique n° 1630* établit que: «tout fret destiné au transport sur un aéronef de passagers ou de fret exclusivement devrait être soumis à des contrôles de sûreté avant d'être chargé sur l'aéronef» (IATA, 2009, para. 3.1). En guise de corollaire, les «agents réglementés» devraient disposer de programmes de sûreté<sup>52</sup>. À l'appui de ces principes, les «expéditeurs connus» doivent certifier par écrit que:

- leurs envois sont préparés en lieu sûr (para. 3.3.2.1);
- ils font appel à du personnel fiable pour la préparation de leurs envois (para. 3.3.2.2);
- les envois sont protégés de toute interférence non autorisée lors des préparatifs, du stockage et du transport (para. 3.3.2.3);



Des employés de Lufthansa Cargo contrôlent le fret d'un Boeing 747 à l'aéroport de Francfort, mai 2002.  
© Alexander Heimann/AFP

- ils acceptent que les colis et le contenu de l'envoi puissent être examinés pour des raisons de sûreté (para. 3.3.4); et enfin,
- «l'envoi ne contient pas d'explosifs/munitions/liquides inflammables/articles corrosifs, invalidants ou incapacitants, pour lesquels ils ne disposent pas de licence d'expédition, conformément aux réglementations de l'IATA sur les marchandises dangereuses, ou toute cargaison inconnue» (para. 3.3.3).

Si des envois sont acceptés d'«expéditeurs inconnus», ils devraient faire l'objet d'une «fouille physique et d'une analyse par voie électronique ou par d'autres moyens» (para. 3.6.3). La recommandation de l'IATA reflète la norme internationale mentionnée à l'annexe 17 de la Convention de Chicago. Que les expéditeurs soient connus ou non, les transporteurs aériens sont invités à «veiller à ce que les envois de fret soient protégés de toute interférence non autorisée à partir de l'acceptation et ce, jusqu'à ce que le transport aérien soit terminé» (para. 3.7.1).

## CONCLUSION

Les initiatives récentes visant à contrôler les agents de transport reposaient sur deux affirmations: d'une part, que ces acteurs jouent un rôle essentiel dans la livraison d'armes à des utilisateurs finaux ou des destinations illicites; et d'autre part, qu'en dépit de leur rôle central, les agents de transport ne sont qu'insuffisamment réglementés, voire pas du tout.

Ces initiatives – plus particulièrement celle des gouvernements français et belge contre le trafic aérien des armes légères – ont marqué un tournant important dans le débat sur les armes légères. Comme l'indique ce chapitre, une certaine importance a toujours été accordée au transport des livraisons d'armes illicites dans les discussions internationales sur la prolifération des armes légères. Par ailleurs, des initiatives concrètes de contrôle ont été freinées par l'argument fréquent – quoique réfuté à plusieurs reprises – selon lequel la complexité du commerce moderne ne se prête pas à un suivi efficace des sociétés de transport et du nombre croissant de prestataires de services tiers, tels que les transitaires.

En guise de contribution à ce débat, ce chapitre a analysé les contrôles existants du transport – particulièrement aérien – aux niveaux international, régional et national. Les mesures pertinentes de contrôle des agents de transport relèvent de trois sources législatives principales, à savoir les contrôles des transferts d'armes, les règles et procédures douanières et les réglementations de l'aviation civile.

Dans le cadre de leurs régimes de contrôle des transferts d'armes, la majorité des 23 États examinés réglementent les agents de transport, que ce soit de façon directe ou indirecte. Les contrôles directs prennent la forme de l'obligation d'obtention de licence directement applicable aux sociétés de transport – en plus des exportateurs – tandis que les contrôles indirects impliquent l'obligation pour les exportateurs de fournir des informations sur le transport lorsqu'ils demandent une licence d'exportation d'armes.

Les législations douanières sont également pertinentes pour les contrôles du transport, dans la mesure où ils réclament la fourniture d'informations sur le transport – moyens, itinéraires et contenu de la cargaison – lorsque les marchandises traversent la frontière d'un État. De telles informations sont fréquemment réclamées dans les pays analysés dans le cadre de ce chapitre. De surcroît, les réglementations douanières attribuent généralement aux zones sous contrôle douanier l'autorité de mener des recherches, des inspections et des saisies des cargaisons, ainsi que des mesures destinées à sécuriser les envois en transit ou entreposés.

Enfin, le vaste ensemble de règlements régissant l'aviation civile contient également des mesures qui concernent directement le transport des armes ou pourraient être adaptées à cette fin. Il s'agit notamment de règles pour l'immatriculation des aéronefs et le dédouanement, ainsi que de normes de sécurité et de sûreté, qui soulignent par exemple les pratiques recommandées lorsqu'il s'agit de gérer une cargaison provenant d'«expéditeurs inconnus».

L'existence de ces mesures ne se traduit pas automatiquement par un contrôle efficace des agents de transport. Outre la question qui se pose de savoir si ces règles sont réellement mises en œuvre – ce qui devrait faire l'objet d'une vérification – un obstacle majeur à une réglementation efficace découle du manque de coordination entre les

différents domaines de contrôle au sein d'un même État. Le plus souvent, cela signifie que toutes les informations liées à un transfert d'armes ne sont pas concentrées dans une institution mais plutôt dispersées dans plusieurs. Les informations sur les itinéraires et moyens de transport seront à la disposition des autorités douanières et de l'aviation civile mais pas des agences chargées de l'octroi de licences; quant aux considérations politiques ou de sécurité affectant les décisions d'exportation d'armes, elles apparaîtront clairement à l'étape d'octroi de licence mais ne seront pas pertinentes pour le dédouanement, et ainsi de suite. D'autres défis incluent d'énormes variations au niveau de la capacité, de l'autorité et de l'efficacité des autorités de l'aviation civile d'un pays à l'autre; des règles incohérentes ou se chevauchant et la pratique adoptée par de nombreuses compagnies aériennes irresponsables consistant à immatriculer leurs aéronefs dans des États où les règles de transport ne sont pas strictes ou ne sont pas appliquées (lacunes réglementaires).

À un niveau plus fondamental, toutefois, la mise en œuvre efficace des mesures existantes des autorités douanières et de l'aviation civile en vue d'enrayer le trafic illicite d'armes légères se trouve contrecarrée par les objectifs contraires des diverses agences de contrôle. Les objectifs principaux des autorités chargées du contrôle des exportations, des douanes et de l'aviation civile divergent assez nettement. Les efforts entrepris pour garantir la légalité (et la responsabilité) d'un transfert d'armes ne s'aligneront pas toujours – ni même généralement – sur ceux destinés à éviter la fraude fiscale ou à veiller à ce qu'un envoi ne menace pas la sûreté des passagers et de l'équipage. En résumé, différentes agences mettront l'accent sur différents aspects du même transfert.

En fin de compte, les organismes qui sont en mesure d'empêcher le transport illicite d'armes légères – les agences douanières, par exemple – choisiront souvent de ne pas le faire car ils ont d'autres priorités.

La présente analyse suggère des pistes prometteuses en vue d'actions futures. Une option serait de renforcer ou d'adapter les mécanismes de contrôle existants – en consultation avec tous les acteurs impliqués, y compris ceux de l'industrie – pour qu'ils puissent être utilisés pour détecter et prévenir le transport illicite d'armes légères. Comme le souligne ce chapitre, néanmoins, toute amélioration apportée aux stratégies actuelles de contrôle ne sera efficace que si elle s'accompagne d'une meilleure coordination et d'une meilleure communication de l'information entre les autorités en charge des transferts d'armement, des douanes et de l'aviation civile – ce qui exige une action au niveau politique. En d'autres termes, les gouvernements doivent faire de la question du transport aérien illicite l'une de leurs priorités. ■

## LISTE D'ABRÉVIATIONS

AW	Arrangement de Wassenaar
CEDEAO	Communauté économique des États de l'Afrique de l'Ouest
DAU	Document administratif unique
GEG	Groupe d'experts gouvernementaux
IATA	Association internationale du transport aérien
MP	Meilleures pratiques
OACI	Organisation de l'aviation civile internationale
OMD	Organisation mondiale des douanes
ONU	Nations unies
OSCE	Organisation pour la sécurité et la coopération en Europe
UE	Union européenne

## NOTES

- 1 Voir Griffiths et Bromley (2009, p. 1).
- 2 Les États sélectionnés pour cette étude sont les suivants: Afrique du Sud, Allemagne, Autriche, Belgique, Brésil, Bulgarie, Canada, Chine, Espagne, États-Unis, Finlande, France, Israël, Italie, Japon, Norvège, Portugal, République tchèque, Royaume-Uni, Singapour, Suède, Suisse et Turquie. Ils figurent parmi les 27 États identifiés par le Small Arms Survey comme d'«importants exportateurs» (exportations annuelles d'armes légères et de petit calibre supérieures à 10 millions de dollars) pour quatre années sur cinq, entre 2004 et 2008. Sur les 27 pays, quatre n'ont pas été retenus pour l'analyse dans le cadre de ce chapitre en raison d'un manque d'accès aux documents juridiques d'origine: la Fédération de Russie, le Mexique, la République de Corée et la Roumanie.
- 3 Si le contrôle des transferts est important au niveau des pays importateurs et de transit, ce chapitre met l'accent sur les contrôles applicables dans les États exportateurs. Plus un envoi illicite d'armes s'éloigne de la source d'exportation et plus il devient difficile de l'identifier et de l'arrêter – essentiellement en raison de la capacité des trafiquants d'armes à diviser le transfert en nombreux segments et détournements (Griffiths et Wilkinson, 2007, p. 7).
- 4 L'objectif de cette section n'est pas de fournir une analyse approfondie de la dynamique du transport d'armes, mais plutôt d'offrir un simple aperçu de la multiplicité d'acteurs impliqués dans une transaction d'armes et des étapes administratives qui sont généralement nécessaires au déroulement d'un transfert légal. Pour des études détaillées de la dynamique des transports d'armes et du secteur logistique de l'armement, voir AI et TransArms (2006), ainsi que Griffiths et Wilkinson (2007).
- 5 Les termes transit et transbordement sont fréquemment employés comme synonymes mais désignent en fait deux activités différentes. Pour être plus précis, le *transbordement* désigne un transit au cours duquel une cargaison donnée est transférée d'un mode de transport à l'autre (terrestre à maritime, par exemple) ou d'un transporteur à l'autre pour un même mode de transport. AI et TransArms (2006, p. 38-40); entretien avec un responsable de l'IATA, février 2008.
- 6 Le tableau 2.1 constitue une indication générale plutôt qu'une analyse précise de chaque étape du processus de transfert dans tous les pays. À titre d'exemple, l'exigence d'une «licence de négociation» (c'est-à-dire l'autorisation d'entamer les négociations contractuelles) constitue l'exception plutôt que la règle; de même, un producteur d'armes peut également être l'exportateur d'une partie ou de l'ensemble des marchandises expédiées.
- 7 Cette observation découle de la participation directe de l'auteur à des débats internationaux sur le contrôle du courtage d'armes (notamment l'atelier de l'ONU en préparation des consultations étendues sur le courtage illicite d'armes légères et de petit calibre qui s'est tenu à Genève le 3 juin 2005).
- 8 Entretien avec un fonctionnaire du ministère français des Affaires étrangères, 13 février 2008.
- 9 D'autres mentions du transport sont incluses dans le document du Conseil de sécurité des Nations unies (2006, paras. 2, 15, 23, 27, 34, 46).
- 10 Entretien avec un fonctionnaire du ministère français des Affaires étrangères, 13 février 2008.
- 11 Entretien avec un fonctionnaire du ministère français des Affaires étrangères, 13 février 2008.
- 12 Cela reflète la pratique courante selon laquelle les contrôles nationaux sur les exportations d'armes – et plus particulièrement les exigences en termes de licence d'exportation – ne s'appliquent pas aux opérations effectuées par les forces armées ou de sécurité nationales, ou en leur nom.
- 13 Entretien et correspondance avec un fonctionnaire du ministère français des Affaires étrangères, octobre 2009.
- 14 Pour en savoir plus sur la liste du Centre de situation et son impact jusqu'à présent, voir Bromley *et al.* (2009, p. 62-63).
- 15 Échange de courriels avec un fonctionnaire gouvernemental français, octobre 2009; voir aussi Giannella (2008).
- 16 Entretien avec un fonctionnaire du ministère français des Affaires étrangères, 13 février 2008.
- 17 Entretien avec un fonctionnaire du ministère français des Affaires étrangères, 13 février 2008.
- 18 Échange de courriels avec un fonctionnaire du ministère français des Affaires étrangères, octobre 2009.
- 19 Échange de courriels avec un responsable de l'IATA, mars 2008.
- 20 Pour en savoir plus, voir Bromley *et al.* (2009).
- 21 Ce point a été confirmé par des responsables de l'IATA et de l'OMD lors d'entretiens avec l'auteur, et répété par un fonctionnaire du ministère français des Affaires étrangères (entretien, 13 février 2008).
- 22 Des représentants de l'IATA et de l'OMD ont été invités à la conférence de 2007 sur l'initiative franco-belge au siège de l'OSCE, mentionnée plus haut.
- 23 Au programme: «Financement, transport, expédition ou toute autre action facilitant la fabrication, l'exportation ou l'importation d'un article ou d'un service de défense» (États-Unis, 1976, sec. 2778(b)(1)(A)(ii)).
- 24 Contrairement aux licences individuelles, qui sont octroyées au cas par cas, une licence générale permet de multiples transferts d'une ou plusieurs catégories d'armes vers une ou plusieurs destinations spécifiées. Les caractéristiques spécifiques d'une licence générale varient d'un pays à l'autre.
- 25 En décembre 2009, les autorités britanniques concernées n'avaient pas encore spécifié publiquement les «circonstances limitées» dans lesquelles de telles licences sont nécessaires (Royaume-Uni, 2009, sec. 5).
- 26 En République tchèque, les armes à feu sont réparties en quatre catégories (A à D); la catégorie E comprend les munitions liées qui ne sont pas «interdites». Pour en savoir plus sur ces catégories, voir République tchèque (2002, ch. II).
- 27 Entretien téléphonique avec un fonctionnaire du ministère italien des Affaires étrangères, mars 2008.
- 28 Des dispositions semblables existent au Canada, où les exportateurs sont contraints d'évaluer les clients étrangers, ce qui implique d'indiquer dans la demande de licence si les itinéraires demandés par le destinataire sont «inhabituels» (Canada, 2009, p. 29, encadré 3).
- 29 Voir Bulgarie (2007b, arts. 5(1).6, 5(3)); Espagne (2007, art. 4.2); États-Unis (1976, sec. 2778(g)(2)); France (1992); Portugal (2006, art. 67.2.g-i, 68.4); République tchèque (1994, annexe 4).
- 30 Voir aussi Bulgarie (2007a, art. 19) et Espagne (2007, art. 15.1).
- 31 Voir aussi les dispositions pertinentes en Allemagne (1961, sec. 12(2)); République tchèque (2002, sec. 39(1)(k.2)); Royaume-Uni (2009, p. 10).
- 32 En Belgique, le principal document réglementant les transferts d'armes prévoit l'adoption de mesures de sécurité pour le transport par arrêté gouvernemental (Belgique, 1991, art. 3). Voir aussi Portugal (2006, art. 41).

- 33 Voir aussi France (1995, art. 66) et les dispositions de la République tchèque sur la mise en lieu sûr des armes (2002, sec. 58).
- 34 Pour en savoir plus sur ce point, voir Parker (2009).
- 35 Actuellement, 176 administrations douanières du monde entier sont membres de l'OMD; ensemble, elles traitent environ 98% du commerce mondial (voir OMD, n.d.).
- 36 Pour des raisons de sécurité, ces indicateurs ne sont pas rendus publics par l'OMD.
- 37 Échange de courriels avec un responsable de l'OMD, novembre 2009.
- 38 À moins qu'il n'en soit indiqué autrement, les sources de ce tableau sont les rapports de mises en œuvre fournis par les membres de l'UE (CE, n.d.a). Pour une légende, voir CE (n.d.m).
- 39 Cette mesure ne s'applique pas aux vols à horaire fixe.
- 40 Échange de courriels avec un responsable de l'OMD, novembre 2009.
- 41 Échange de courriels avec un responsable de l'OMD, novembre 2009.
- 42 D'après une source, seuls environ 5% des envois sont physiquement inspectés pour garantir l'adéquation de leur contenu avec les documents l'accompagnant. Examen de chapitre fourni par Ilhan Berkol, novembre 2009.
- 43 Entretien avec un responsable de l'OMD, mars 2008.
- 44 Entretien avec un responsable de l'OMD, mars 2008.
- 45 Des groupes de l'ONU enquêtant auparavant sur des violations d'embargos sur les armes ont également souligné le lien entre les violations de la sécurité aérienne et le trafic illicite d'armes légères. Pour plus d'informations, voir Griffiths et Bromley (2009).
- 46 Le phénomène des «immatriculations extraterritoriales» ou de l'utilisation de «pavillons de complaisance» est sans cesse mis en avant par les recherches sur les activités de courtage illicite d'armes. Voir, par exemple, Wood et Peleman (1999); Small Arms Survey (2001, ch. 3).
- 47 Entretien avec un ancien responsable de l'OACI, juillet 2009.
- 48 Pour plus d'informations sur l'impact des réglementations de l'aviation civile de l'UE sur les flux d'armes légères illicites, voir Griffiths et Bromley (2009).
- 49 L'étude mentionnée couvre les pays de l'UE, ainsi que le Belarus, la Croatie, la Fédération de Russie, la Norvège, la Suisse, la Turquie et l'Ukraine (Bromley *et al.*, 2009, p. 7).
- 50 Voir aussi Convention de Chicago (1944, art. 13).
- 51 Entretien avec un responsable de l'IATA, février 2008.
- 52 Voir aussi Convention de Chicago (1944, annexe 17).

## BIBLIOGRAPHIE

- AI (Amnesty International) et TransArms. 2006. *Dead on Time: Arms Transportation, Brokering and the Threat to Human Rights*. Londres: Amnesty International. <<http://www.amnesty.ca/amnestynews/upload/ACT300082006.pdf>>
- Allemagne. 1961. Act Implementing Article 26(2) of the Basic Law ('War Weapons Control Act'). *Federal Law Gazette I*, p. 444. 20 avril.
- AW (Arrangement de Wassenaar). 2007. *Meilleures pratiques pour prévenir les transferts déstabilisants d'armes légères et de petit calibre (ALPC) par la voie du transport aérien*. <[http://www.wassenaar.org/publicdocuments/2007/docs/Best\\_Practices\\_to\\_Prevent\\_Destabilising\\_Transfers\\_of.pdf](http://www.wassenaar.org/publicdocuments/2007/docs/Best_Practices_to_Prevent_Destabilising_Transfers_of.pdf)>
- Belgique. 1991. Loi 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. (L 2003-03-25/49, art. 1, 002; ED: 17-07-2003) (L 2003-03-26/73, art. 4, 002; ED: 17-07-2003, avec précisions dans la disposition modificative).
- . 1993. Arrêté royal régulant 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. AR 2003-04-02/45. 8 mars.
- Berkol, Ilhan et Claudio Gramizzi. 2004. *Le transport des matières dangereuses: un exemple concret de traçabilité*. Bruxelles: GRIP. <[http://www.grip.org/fr/siteweb/images/NOTES\\_ANALYSE/2004/NA\\_2004-06\\_FR\\_I-BERKOL\\_C-GRAMIZZI.pdf](http://www.grip.org/fr/siteweb/images/NOTES_ANALYSE/2004/NA_2004-06_FR_I-BERKOL_C-GRAMIZZI.pdf)>
- et Virginie Moreau. 2009. *Contrôles post-exportation lors des transferts d'armement: preuves d'arrivée et monitoring de l'utilisation finale*. Bruxelles: GRIP. <<http://www.grip.org/fr/siteweb/images/RAPPORTS/2009/2009-4.pdf>>
- Bromley, Mark, *et al.* 2009. *The Control of Air Transportation of Small Arms and Light Weapons and Munitions: A Comparative Study of National Systems Utilised in the European Union*. Étude no EPMES 2008/012. Bruxelles: ISIS Europe. Mai.
- Bulgarie. 2007a. Law on Export Control of Arms and Dual-use Items and Technologies. State Gazette No. 11/2.02.2007. <<http://www.mi.government.bg/eng/ind/earms.html>>
- . 2007b. Regulation on Implementation of the Law on Export Control of Arms and Dual-use Items and Technologies. <<http://www.mi.government.bg/eng/bids.html?id=224919>>
- Canada. 2005. *Règlement sur la déclaration des marchandises exportées*. Mémoire D20-1-0. Ottawa: Agence des services frontaliers. 29 septembre.
- . 2007. *Transport du fret – Exportations*. Mémoire D3-1-8. Ottawa: Agence des services frontaliers. 4 mai.
- . 2009. *Manuel des contrôles à l'exportation*. Ottawa: Direction générale des contrôles à l'exportation, Affaires étrangères et commerce international Canada. Mai.
- CE (Commission européenne). n.d.a. *Données DAU nationales et codage*. <[http://ec.europa.eu/taxation\\_customs/customs/procedural\\_aspects/general/sad/article\\_3054\\_fr.htm](http://ec.europa.eu/taxation_customs/customs/procedural_aspects/general/sad/article_3054_fr.htm)>
- . n.d.b. *Formulaires du DAU*. <[http://ec.europa.eu/taxation\\_customs/customs/procedural\\_aspects/general/sad/index\\_fr.htm](http://ec.europa.eu/taxation_customs/customs/procedural_aspects/general/sad/index_fr.htm)>

- n.d.c. *SAD Guidelines: E18*. <[http://ec.europa.eu/taxation\\_customs/customs/procedural\\_aspects/general/sad/article\\_5334\\_en.htm](http://ec.europa.eu/taxation_customs/customs/procedural_aspects/general/sad/article_5334_en.htm)>
- n.d.d. *SAD Guidelines: E21*. <[http://ec.europa.eu/taxation\\_customs/customs/procedural\\_aspects/general/sad/article\\_5337\\_en.htm](http://ec.europa.eu/taxation_customs/customs/procedural_aspects/general/sad/article_5337_en.htm)>
- n.d.e. *SAD Guidelines: E25*. <[http://ec.europa.eu/taxation\\_customs/customs/procedural\\_aspects/general/sad/article\\_5341\\_en.htm](http://ec.europa.eu/taxation_customs/customs/procedural_aspects/general/sad/article_5341_en.htm)>
- n.d.f. *SAD Guidelines: E26*. <[http://ec.europa.eu/taxation\\_customs/customs/procedural\\_aspects/general/sad/article\\_5342\\_en.htm](http://ec.europa.eu/taxation_customs/customs/procedural_aspects/general/sad/article_5342_en.htm)>
- n.d.g. *SAD Guidelines: E27*. <[http://ec.europa.eu/taxation\\_customs/customs/procedural\\_aspects/general/sad/article\\_5343\\_en.htm](http://ec.europa.eu/taxation_customs/customs/procedural_aspects/general/sad/article_5343_en.htm)>
- n.d.h. *SAD Guidelines: E29*. <[http://ec.europa.eu/taxation\\_customs/customs/procedural\\_aspects/general/sad/article\\_5344\\_en.htm](http://ec.europa.eu/taxation_customs/customs/procedural_aspects/general/sad/article_5344_en.htm)>
- n.d.i. *SAD Guidelines: E31*. <[http://ec.europa.eu/taxation\\_customs/customs/procedural\\_aspects/general/sad/article\\_5346\\_en.htm](http://ec.europa.eu/taxation_customs/customs/procedural_aspects/general/sad/article_5346_en.htm)>
- n.d.j. *SAD Guidelines: T51*. <[http://ec.europa.eu/taxation\\_customs/customs/procedural\\_aspects/general/sad/article\\_5438\\_en.htm](http://ec.europa.eu/taxation_customs/customs/procedural_aspects/general/sad/article_5438_en.htm)>
- n.d.k. *SAD Guidelines: T55*. <[http://ec.europa.eu/taxation\\_customs/customs/procedural\\_aspects/general/sad/article\\_5434\\_en.htm](http://ec.europa.eu/taxation_customs/customs/procedural_aspects/general/sad/article_5434_en.htm)>
- n.d.l. *The Single Administrative Document (SAD): Characteristics*. Accès de juin 2009.  
<[http://ec.europa.eu/taxation\\_customs/resources/documents/SAD-Characteristics-en.pdf](http://ec.europa.eu/taxation_customs/resources/documents/SAD-Characteristics-en.pdf)>
- n.d.m. *The Single Administrative Document (SAD): Legend Table*. Accès de juin 2009.  
<[http://ec.europa.eu/taxation\\_customs/resources/documents/Legend\\_table-en.pdf](http://ec.europa.eu/taxation_customs/resources/documents/Legend_table-en.pdf)>
- CEDEAO (Communauté économique des États de l'Afrique de l'Ouest). 2006. Convention de la CEDEAO sur les armes légères et de petit calibre, leurs munitions et autres matériels connexes. Abuja, 14 juin.
- Chine. 2008. *National Report of the People's Republic of China on the Implementation of the United Nations Programme of Action to Prevent, Combat and Eradicate the Illicit Trade in Small Arms and Light Weapons in All Its Aspects, and of the International Instrument to Enable States to Identify and Trace, in a Timely and Reliable Manner, Illicit Small Arms and Light Weapons*.  
<[http://disarmament2.un.org/cab/bms3/1BMS3Pages/1NationalReports/China\\_E.pdf](http://disarmament2.un.org/cab/bms3/1BMS3Pages/1NationalReports/China_E.pdf)>
- Conseil de l'Union européenne. 2006. *Stratégie de l'UE de lutte contre l'accumulation et le trafic illicites d'armes légères et de petit calibre (ALPC) et de leurs munitions*. 5319/06 du 13 janvier. <<http://register.consilium.europa.eu/pdf/fr/06/st05/st05319.fr06.pdf>>
- Conseil de sécurité des Nations unies. 2002. *Letter Dated 24 October 2002 from the Chairman of the Security Council Committee Established Pursuant to Resolution 1343 (2001) Concerning Liberia Addressed to the President of the Security Council*. S/2002/1115 du 25 octobre
- 2006. S/PV.5390 du 20 mars.
- Convention de Chicago. 1944. Convention sur l'aviation civile internationale. Chicago. 7 décembre.
- Doganis, Rigas. 2002. *Flying Off Course: The Economics of International Airlines*, troisième édition. Londres et New York: Routledge.
- ECOSOC (Conseil économique et social des Nations unies). Sous-comité d'experts du transport des marchandises dangereuses. 2007.  
*Recommandations relatives au transport des marchandises dangereuses: Règlement type*, 15<sup>ème</sup> édition révisée.  
<[http://www.unece.org/trans/danger/publi/unrec/rev15/15files\\_f.html](http://www.unece.org/trans/danger/publi/unrec/rev15/15files_f.html)>
- Espagne. 2007. Loi 53/2007 du 28 décembre sur le contrôle du commerce extérieur du matériel de défense et à double usage.
- États-Unis. 1976. Arms Export Control Act. Sec. 38, as Amended. Title 22, United States Code, Sec. 2778.
- 2009. 'The International Traffic in Arms Regulations (ITAR)'. <[http://www.pmdc.state.gov/regulations\\_laws/itar.html](http://www.pmdc.state.gov/regulations_laws/itar.html)>
- Finlande. 1990. Loi no 242/1990 sur l'exportation et le transit de matériel de défense. Amendements jusqu'à 900/2002 inclus.
- France. 1992. Arrêté du 2 octobre 1992 relatif à la procédure d'importation, d'exportation et de transfert des matériels de guerre, armes et munitions et des matériels assimilés. Version consolidée au 31 juillet 2009.
- 1995. Décret no 95-589 du 6 mai 1995 relatif à l'application du décret du 18 avril 1939 fixant le régime des matériels de guerre, armes et munitions.  
<[http://www.legifrance.gouv.fr/affichTexte.do;jsessionid=5CA8DC2BCAF76FB52030EFBD34026579.tpdjo06v\\_1?cidTexte=JORFTEXT000000736335&dateTexte=20091103](http://www.legifrance.gouv.fr/affichTexte.do;jsessionid=5CA8DC2BCAF76FB52030EFBD34026579.tpdjo06v_1?cidTexte=JORFTEXT000000736335&dateTexte=20091103)>
- Ministère français des Affaires étrangères. n.d. *Strategies for Responding to New Threats*.  
<[http://www.diplomatie.gouv.fr/en/european-union\\_157/eu-in-the-world\\_1491/common-foreign-and-security-policy\\_5463/what-is-the-cfsp\\_5466/cfsp-acquis\\_5469/strategies-for-responding-to-new-threats\\_8740.html](http://www.diplomatie.gouv.fr/en/european-union_157/eu-in-the-world_1491/common-foreign-and-security-policy_5463/what-is-the-cfsp_5466/cfsp-acquis_5469/strategies-for-responding-to-new-threats_8740.html)>
- Giannella, Annalisa. 2008. *Conflict Prevention in Practice: Conflict Prevention and Fight against Illicit Trafficking of Small Arms*. Discours prononcé lors d'un séminaire sur la prévention de conflit organisé par la Fondation Madariaga (Collège d'Europe) et la Folke Bernadotte Academy. Initiative à la représentation permanente de la France auprès de l'Union européenne, Bruxelles. 16 octobre.  
<[http://www.consilium.europa.eu/uedocs/cmsUpload/08-10-16\\_AG\\_SALW\\_Seminar.pdf](http://www.consilium.europa.eu/uedocs/cmsUpload/08-10-16_AG_SALW_Seminar.pdf)>
- Griffiths, Hugh et Mark Bromley. 2009. *Air Transport and Destabilizing Commodity Flows*. Document d'orientation SIPRI no 24. Stockholm: SIPRI. Mai.
- et Adrian Wilkinson. 2007. *Guns, Planes, Ships: Identification and Disruption of Clandestine Arms Transfers*. Belgrade: South Eastern and Eastern Europe Clearinghouse for the Control of Small Arms and Light Weapons (SEESAC).
- IATA (Association internationale du transport aérien). 2009. *Recommended Practice 1630: Cargo Security*. Mars.  
<[http://www.iata.org/NR/rdonlyres/CCB875F7-3968-47B0-A425-A75B691C626E/0/RP1630\\_adopted\\_CSC31.pdf](http://www.iata.org/NR/rdonlyres/CCB875F7-3968-47B0-A425-A75B691C626E/0/RP1630_adopted_CSC31.pdf)>
- Italie. 1990. Nuove norme sul controllo dell'esportazione, importazione e transito dei materiali di armamento. Legge 9 luglio 1990, n. 185. *Gazzetta Ufficiale*, no 163. 14 juillet.
- METI Japon (Ministère de l'Économie, du Commerce et de l'Industrie). n.d. *Newly Enforcement of Transshipment Regulation in Japan*.  
<<http://www.meti.go.jp/policy/anpo/kanri/top-page/top/transshipment-regulation.htm>>
- Protocole de Nairobi. 2004. Protocole de Nairobi pour la prévention, le contrôle et la réduction des armes légères et de petit calibre dans la région des Grands Lacs et la Corne de l'Afrique. Nairobi, 21 avril.
- OACI (Organisation de l'aviation civile internationale). 2009. *Technical Instructions for the Safe Transportation of Dangerous Goods by Air*. Doc. 9284.

- . n.d. *Annex 9 to the Convention on International Civil Aviation: Facilitation*. <[http://www.icao.int/icaoenet/anx/info/annexes\\_booklet\\_en.pdf](http://www.icao.int/icaoenet/anx/info/annexes_booklet_en.pdf)>
- OEA (Organisation des États américains). 2003. Règlement-type du contrôle des courtiers en armes à feu, de leurs pièces détachées et composants ainsi que des munitions (-Règlement-type). 1271/03. Washington: OEA. Novembre.
- OMD (Organisation mondiale des douanes). 2002a. *Recommendation Concerning the Protocol against the Illicit Manufacturing of and Trafficking in Firearms, Their Parts and Components and Ammunition, Supplementing the United Nations Convention against Transnational Organized Crime*. 29 juin. <[http://www.un.org/sc/ctc/pdf/Firearms\\_Recommandation\\_2002.pdf](http://www.un.org/sc/ctc/pdf/Firearms_Recommandation_2002.pdf)>
- . 2002b. *Recommandation du Conseil de coopération douanière relative à l'insertion dans les nomenclatures statistiques nationales des sous-positions destinées à faciliter l'identification et le contrôle des produits spécifiés dans le protocole relatif aux armes à feu dans le cadre de la convention des Nations unies contre la criminalité transnationale organisée*. 29 juin. <[http://www.wcoomd.org/files/1.%20Public%20files/PDFandDocuments/HarmonizedSystem/HS%20Recommendations/HS\\_reco\\_june2002\\_29\\_FR.pdf](http://www.wcoomd.org/files/1.%20Public%20files/PDFandDocuments/HarmonizedSystem/HS%20Recommendations/HS_reco_june2002_29_FR.pdf)>
- . n.d. «Our Profile». <[http://www.wcoomd.org/home\\_about\\_us\\_our\\_profile.htm](http://www.wcoomd.org/home_about_us_our_profile.htm)>
- ONU (Nations unies). 1997. *Rapport du Groupe d'experts gouvernementaux sur les armes de petit calibre*. A/52/298 du 27 août.
- . 2001. *Rapport du Groupe d'experts gouvernementaux établi conformément à la résolution 54/54 V de l'Assemblée générale en date du 15 décembre 1999*. A/CONF.192/2 du 11 mai.
- . 2007. *Rapport 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 légères et de petit calibre*. A/62/163 du 30 août.
- OSCE-FCS (Organisation pour la sécurité et la coopération en Europe-Forum pour la coopération en matière de sécurité). 2007. *Réunion spéciale du FCS sur la lutte contre le trafic illicite d'armes légères et de petit calibre par voie aérienne*. FSC.JOUR/516 du 21 mars. <[http://www.osce.org/documents/fsc/2007/03/23784\\_fr.pdf](http://www.osce.org/documents/fsc/2007/03/23784_fr.pdf)>
- . 2008. Décision no 11/08 introduisant de meilleures pratiques pour prévenir les transferts déstabilisants d'armes légères et de petit calibre par la voie du transport aérien et questionnaire associé. FSC.DEC/11/08 du 5 novembre. Vienne: OSCE. <[http://www.osce.org/documents/fsc/2008/10/34809\\_fr.pdf](http://www.osce.org/documents/fsc/2008/10/34809_fr.pdf)>
- Parker, Sarah. 2009. «Les démons de la diversité: le contrôle des exportations pour les armes de petit calibre militaires». Dans *Annuaire sur les armes légères 2009: les ombres de la guerre*. Cambridge: Cambridge University Press.
- Portugal. 2006. Lei no. 5/2006 de 23 de Fevereiro Aprova o novo regime jurídico das armas e suas municoes.
- République tchèque. 1994. 89/1994 Coll. Décret no 84 du ministère de l'Industrie et du Commerce, qui amende certaines dispositions de la loi no 38/1994 Coll., sur le commerce étranger en matériel militaire, amendant la loi no 455/1991 Coll., sur les licences commerciales (Trade Licencing Act), dans sa version modifiée, et la loi no 140/1961 Coll., le code pénal, dans sa version modifiée. 12 avril.
- . 2002. Loi no 119 sur les armes à feu et munitions, changeant et modifiant la loi no 156/2000 Coll., sur la certification des armes à feu, munitions et articles pyrotechniques, et modifiant la loi no 288/1995 Coll., sur les armes à feu et munitions (Firearms Act), tel que modifiée par la loi no 13/1998 Coll., et la loi no 368/1992 Coll., sur les frais administratifs, dans sa version modifiée, et modifiant la loi no 455/1991 Coll., sur les entreprises commerciales (Trades Act), dans sa version modifiée, (Firearms Act), tel que modifiée par la loi no 320/2002 Coll., la loi no 227/2003 Coll., la loi no 228/2003 Coll. et la loi no 537/2004. 8 mars.
- . 2005a. Loi no 228 sur le contrôle du commerce des produits dont la possession est réglementée en République tchèque pour des raisons de sécurité et sur les amendements à certaines autres lois. 18 mai.
- . 2005b. Réglementation gouvernementale no 230 établissant une liste des produits répertoriés, des conditions auxquelles sont soumises les importations, exportations ou transport des produits répertoriés, et des prérequis et des exemples de demande d'octroi de licence. 1er juin.
- Royaume-Uni. 2008. Export Control Order. No. 3231.
- . 2009. *Export Control Act 2002: Review of Export Control Legislation (2007) Supplementary Guidance Note on Trade ('Trafficking and Brokering') in Controlled Goods (in Effect from 6 April 2009)*. Londres: ministère des Entreprises et de la réforme réglementaire.
- Singapour. 2004. *Strategic Goods (Control) Regulations*. 7 janvier.
- Small Arms Survey. 2001. *Annuaire sur les armes légères 2001: gros plan sur les armes légères*. Bruxelles : GRIP (Groupe de recherche et d'information sur la paix et la sécurité).
- Suisse. 1998. Ordinanza concernente il materiale bellico. no 514.511 du 25 février (incluant les amendements jusqu'au 1er janvier 2009).
- Wood, Brian et Johan Peleman. 1999. «The Arms Fixers: Controlling the Brokers and Shipping Agents». Rapport PRIO 3/99. Oslo: Institut international de recherche sur la paix, Oslo.

## REMERCIEMENTS

### Auteur principal

Silvia Cattaneo