

# Contrôler le transport aérien

## PRATIQUES, OPTIONS ET DÉFIS

Ces dernières années ont vu s'accroître l'attention portée sur le rôle que jouent les agents de transport, notamment dans le secteur de l'aviation civile, dans la mise en œuvre des transferts d'armes illégaux. Cette attention accrue repose sur deux arguments principaux. Le premier est le fait que, en dépit du rôle central qu'ils jouent dans le commerce des armes, les agents de transport aérien bénéficient, au niveau réglementaire, d'un degré de liberté susceptible de créer des situations faciles à exploiter dans le cadre d'activités illicites. Le second est le fait que les traces physiques (telles que les manifestes de vol et les enregistrements des informations de vol) que laissent les activités de transport offrent un potentiel important en matière d'identification et de lutte contre les mouvements illicites des armes.

Au niveau politique, ces arguments ont conduit les gouvernements français et belge à lancer une initiative visant à accroître—ou coordonner plus efficacement—le contrôle des États sur les entreprises privées de transport aérien de marchandises. De cette initiative est né un ensemble de directives qui ont été adoptées par l'Arrangement de Wassenaar et l'Organisation pour la sécurité et la coopération en Europe. Cette initiative soutient également l'adoption, par les pays membres de l'Union européenne, de contrôles plus importants, incluant la mise en commun par les agences nationales concernées d'une "liste noire" des compagnies aériennes connues pour être impliquées (ou suspectées de l'être) dans le transport de chargements illicites d'armes de petit calibre.

**L'envoi par voie aérienne d'armes de petit calibre vers des utilisateurs illégaux ou des destinations prohibées s'accompagne presque toujours d'une violation des règlements de l'aviation civile.**



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

Afin d'apporter une contribution au débat qui s'est engagé sur cette question et d'offrir une évaluation critique des mesures de contrôle proposées récemment, ce chapitre présente une analyse des lois, règlements et procédures actuellement en vigueur dans le domaine des transports et en particulier dans le transport aérien. Cette analyse se fonde sur un échantillon de 23 états qui ont une activité importante d'export d'armes de petit calibre, et couvre trois principales sources législatives : la législation relative à l'exportation des armes, le droit douanier, et les réglementations de l'aviation civile.

Ce chapitre montre qu'il existe un nombre significatif de lois qui peuvent être appliquées au contrôle—direct ou indirect—du transport aérien des armes. Leur application en vue de prévenir ou de réduire les flux d'armes illicites rencontre pourtant des obstacles, comme le manque de coordination entre les différentes sphères de contrôle qui co-existent au sein d'un même État. Le plus souvent, cela signifie que l'ensemble des informations relatives à un transfert d'armes donné est dispersé dans plusieurs agences au lieu d'être concentré dans une seule.

On note d'autres difficultés, parmi lesquelles des disparités considérables en ce qui concerne la capacité, l'autorité et l'efficacité des autorités de l'aviation civile d'un pays à l'autre ; des règles qui se chevauchent ou manquent de cohérence ; et la pratique, adoptée par de nombreuses compagnies aériennes irresponsables, de se domicilier dans des états où les règles sur le transport sont laxistes ou inappliquées (vides réglementaires).

Plus fondamentalement, toutefois, les objectifs divergents des différentes agences de contrôle font obstacle à l'application effective des mesures douanières et de l'aviation civile existantes au commerce illicite des armes de petit calibre, tout comme le fait que chaque institution définit différemment ses priorités et ce qui constitue un "risque sécuritaire".

Les autres conclusions principales de ce chapitre sont les suivantes :

- 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. Dans cette perspective, l'initiative franco-belge a marqué un tournant important dans le débat sur le commerce illicite des armes de petit calibre.
- 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 la soumission d'informations sur les transports.
- Les règlements et les procédures 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 provisions pourraient être adaptées dans ce but, en particulier celles relatives à l'enregistrement des aéronefs et celles relatives aux mesures de sécurité.
- Une lutte réussie contre le trafic par voie aérienne 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.

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 d'armes de petit calibre illicites. 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'armements, 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. ▀