
amnesty international

Le rôle des intermédiaires dans le commerce des armes : une menace pour les droits humains

ÉFAI

Synthèse

Index AI : ACT 30/007/2006

Les États recourent de manière croissante à des sous-traitants et font de plus en plus appel à des entreprises privées pour les livraisons et les ventes internationales d'armes, ce qui ne fait qu'augmenter le risque de voir ces armes envoyées, détournées et utilisées pour commettre de graves violations des droits humains. Or, les mesures prises actuellement par les gouvernements pour améliorer la surveillance des intermédiaires dans le commerce des armes, et la réglementation en la matière, sont timides et hésitantes.

Ce rapport se penche sur le rôle joué par les entreprises privées qui assurent la logistique des transferts d'armes, leur courtage et leur transport. Ces intermédiaires jouent un rôle de plus en plus important dans le commerce international des armes, particulièrement pour les 35 pays qui réalisent environ 90 p. cent des exportations mondiales. La mondialisation a conduit à une concurrence de plus en plus acharnée qui rend les fabricants d'armes toujours plus dépendants des entreprises de fret international et des agents de courtage. Les entreprises et réseaux de courtage, de logistique et de transport étendent à présent au monde entier leurs activités sur lesquelles s'appuie le commerce des armes, et les entreprises de fret traditionnelles offrent également un soutien logistique pour les opérations militaires des États. Cela favorise en soi la prolifération des armes.

Le rapport montre que, en partie en raison de la « *poussée des exportations* » qui a suivi la fin de la Guerre froide, le commerce des armes s'est complexifié de manière croissante, et nécessite un éventail encore plus large de modalités en ce qui concerne la logistique, le transport, le courtage et le financement. Le recours aux entreprises de transport et aux courtiers privés pour les transferts d'armes n'est pas suffisamment encadré par les lois et règlements nationaux ; de plus, grâce aux chaînes logistiques complexes, il est aisé de masquer la responsabilité d'États dans l'expédition de centaines de milliers de tonnes d'armes et d'équipements militaires et de sécurité, de munitions et de pièces détachées destinés à des forces armées et à des organes chargés du maintien de l'ordre public dans le monde entier. L'absence de transparence, de surveillance et de contrôle efficace des chaînes logistiques qui en résulte facilite les détournements d'armes et permet à ceux qui commettent de graves violations des droits humains au cours de conflits armés ou d'opérations de maintien de l'ordre de s'en procurer facilement. Le rapport présente également des exemples de cas où des armes ont été envoyées ou détournées pour parvenir à des pays soumis à un embargo, à des organisations criminelles et à des groupes armés, notamment à des groupes fortement soupçonnés de se livrer à des actes de terrorisme, et payées en espèces ou troquées contre des

stupéfiants, des pierres précieuses, des métaux, du pétrole, du bois ou d'autres ressources naturelles.

Au cours des quinze dernières années, le monde a connu au moins une cinquantaine de conflits armés, qui ont éclaté ou se sont poursuivis au cours de cette période. Aucun de ces conflits n'aurait pu durer longtemps si l'une ou l'ensemble des forces en présence n'avaient pas commandé et reconstitué des arsenaux considérables, en faisant généralement appel à des courtiers et à des agents chargés de la logistique pour qu'ils arrangent la fourniture régulière de munitions et d'autres équipements militaires, ainsi que l'utilisation de réseaux de transporteurs capables de les livrer. Souvent, l'une au moins des parties à ces conflits a commis des atteintes flagrantes aux droits humains, perturbé ou interrompu des activités économiques essentielles, et détruit des habitations. À de rares exceptions près, tous ces conflits se sont déroulés dans des « *pays en développement* » situés dans le « *sud* » – pour reprendre la formulation du rapport Brand (1980) – alors que la plupart des armes et des munitions utilisées avaient été fabriquées dans des pays développés du « *nord* ».

Il est assez fréquent que les ventes armes soient négociées et les armes transportées là où les lois et règlements ne sont pas précis ou appliqués. Ce type de commerce est parfois appelé le « *marché gris* ». Des courtiers en armes, des transporteurs, des négociants et des fonctionnaires peu scrupuleux profitent délibérément du laxisme des contrôles sur les stocks d'armes, des failles de la réglementation sur les importations et les exportations et de la corruption des fonctionnaires. Après les attentats du 11 septembre 2001, le gouvernement des États-Unis a pris des mesures pour améliorer la sécurité des transports internationaux. Il a notamment instauré des inspections des conteneurs, navires et aéronefs à un nombre croissant de points d'accès internationaux. Ces initiatives en matière de sécurité montrent qu'il est parfaitement possible de mettre en place des règlements stricts pour le contrôle des marchandises – le seul problème, c'est que ces mesures visent avant tout à protéger les États-Unis et non à empêcher, de manière bien plus générale, que des atteintes aux droits humains ne soient commises tant par des groupes armés que par des gouvernements, dans le monde entier.

À la suite de l'effondrement de l'Union soviétique, en 1991, et des crises survenues dans des pays d'Europe centrale et orientale, de très importants stocks d'armes classiques soumis à des contrôles peu rigoureux ont été mis en vente sur le marché international. De petits négociants et courtiers en armes très déterminés ayant accès à des réseaux de transport bon marché se sont alors emparés de ces énormes stocks excédentaires pour s'attaquer aux marchés des exportations de fabricants d'armes d'Europe de l'Ouest et d'Amérique du Nord, en mettant en œuvre une politique commerciale agressive visant à conquérir les marchés les plus intéressants, souvent situés dans des « *régions en développement* » en proie à des conflits.

Le manque général d'autodiscipline dont font preuve les États et les entreprises privées en matière d'exportations d'armes va de pair avec l'absence d'amélioration des lois et règlements portant sur le contrôle des armes, dans un contexte où les chaînes logistiques deviennent toujours plus étendues et complexes. Du fait de la « *poussée des exportations* » qui a suivi la fin de la Guerre froide, le commerce des armes s'est complexifié de manière croissante, nécessitant des modalités toujours plus variées en matière de logistique, de courtage, de financement et de réglementation.

Manifestement, les mesures énergiques prises en matière de réglementation et d'autodiscipline sur la base d'un cadre juridique international uniforme en vue de protéger les droits humains n'ont pas progressé au même rythme que le nombre des intervenants et des points de la chaîne d'approvisionnement international. La persistance des « *marchés gris* »

des armes et autres équipements militaires et de sécurité en témoigne clairement, tout comme le fait que les trafiquants d'armes arrivent à livrer leur marchandise dans des régions en proie à des conflits, même lorsqu'un embargo international sur les armes a été décrété.

Des informations tendent à indiquer que le recours aux méthodes commerciales utilisées pour gérer la chaîne d'approvisionnement ne se limite pas à la logistique et au commerce légal des armes. Les expéditeurs, courtiers et importateurs impliqués dans des transferts d'armes illégaux ont en effet adopté des méthodes similaires et instauré une certaine façon de travailler en réseau et de collaborer afin que le volume du fret et des liquidités soit suffisant pour maintenir la viabilité économique des transporteurs, installations portuaires et agents « *spécialisés* » auxquels ils font appel. Cela permet à certains de jongler autant qu'ils le peuvent entre activités légales (par exemple la fourniture d'une aide humanitaire dans une zone de conflit), activités du « *marché gris* » et trafics, le but étant de minimiser les risques de saisie et de sanctions par les responsables de l'application des lois. De plus, les courtiers et expéditeurs profitent de la non-réglementation du système bancaire offshore et parviennent à entretenir un réseau de sociétés fictives ou de sociétés-écrans qui sont chargées – directement ou par l'intermédiaire de filiales offshore – de faciliter les transferts d'armes illégaux.

À l'heure actuelle, à peine plus de 30 États se sont dotés de lois et règlements plus ou moins stricts pour contrôler les activités des courtiers en armement. Selon les pays, ces dispositifs portent ou non sur les services financiers et les services de transport et comportent ou non des dispositions extraterritoriales. Néanmoins, cet ensemble de lois et règlements présente des lacunes et prévoit des exemptions qui affaiblissent les contrôles exercés sur les pratiques commerciales des courtiers en armes. Des accords ont récemment été adoptés afin que les États soient plus nombreux à réglementer le courtage d'armes conformément aux normes internationales, mais ils doivent encore être mis en œuvre dans leur totalité. De plus, ni les lois et accords internationaux en vigueur ni les initiatives les plus récentes ne se penchent sur le rôle que jouent les agences gouvernementales et leur personnel dans les activités de courtage *de facto*.

La tendance actuelle, qui consiste à recourir de plus en plus des sous-traitants privés pour négocier un marché ou organiser la livraison d'armes ou d'équipements de sécurité, est extrêmement dangereuse lorsque les systèmes de contrôles nationaux sont structurellement insuffisants. Cette situation a permis à des négociants en armes et à des transporteurs ayant effectué des livraisons à des utilisateurs finaux illégitimes de faire d'excellentes affaires dans le contexte commercial international actuel. Ces faiblesses structurelles comprennent notamment :

- un système douanier et, plus généralement, une réglementation officielle insuffisants concernant les activités des négociants en armes, des transporteurs et des autres sous-traitants intervenant dans l'exportation, l'importation et l'acheminement d'armes ;
- une gestion médiocre des stocks d'armes, notamment d'armes légères et de petit calibre, par les fonctionnaires, particulièrement lorsqu'ils sont susceptibles de se laisser corrompre ;
- le recours à la pratique des pavillons de complaisance par les sociétés de transport qui font passer les aéronefs et les navires par des itinéraires détournés à partir d'aéroports et de ports soumis à une réglementation laxiste ; et

- l'utilisation de places bancaires extraterritoriales et de sociétés-écrans pour faciliter le blanchiment d'argent, notamment dans les paradis fiscaux où il n'existe pas d'examen approfondi ni d'obligation de rendre des comptes en matière financière.

Dans les chaînes d'approvisionnement international d'équipements militaires, les systèmes de logistique commerciale modernes et les pratiques de courtage largement non contrôlées contribuent à ce que des innocents paient un lourd tribut dans les conflits en cours – au Congo comme au Soudan, en Tchétchénie ou en Afghanistan comme en Irak. Comme ce document l'illustre plus bas, ces nouveaux éléments ont considérablement accru la mobilité des troupes, le pouvoir meurtrier et la vitesse des opérations militaires ainsi que le nombre de points de diversion dans les opérations de transferts d'armes internationaux ; cela nuit à la protection des civils et à la prévention des atteintes aux droits humains. Il est urgent que de nouvelles mesures soient adoptées, comme nous le soulignons dans le dernier chapitre du rapport.

La position d'Amnesty International

Amnesty International est opposée aux transferts d'équipements, de technologies et de compétences dans les domaines militaire, de sécurité ou de police (MSP) – ainsi qu'au soutien logistique ou financier de ces transferts – lorsqu'il est raisonnable de penser qu'ils peuvent être utilisés pour commettre de graves violations des normes internationales relatives aux droits humains ou du droit international humanitaire. Ces violations comprennent notamment les homicides arbitraires et commis sans discernement, les « disparitions », la torture et les autres formes de mauvais traitement.

Afin de contribuer à la prévention de telles violations, Amnesty International fait campagne pour que des lois efficaces et des mécanismes adoptés d'un commun accord interdisent tout transfert MSP à moins qu'il ne puisse être raisonnablement démontré qu'il ne contribuera pas à des violations des droits humains. L'organisation fait également campagne pour que les institutions intervenant dans les MSP élaborent des systèmes rigoureux de responsabilité et de formation pour empêcher ces violations.

Amnesty International est préoccupée par le rôle joué par les intermédiaires – les négociants en armes et les entreprises de logistique et de transport, entre autres – dans les livraisons d'armes à des individus qui les utilisent pour commettre des atteintes aux droits humains ou des violations du droit international humanitaire. Bien que ces intervenants jouent souvent un rôle de prestataire de services entre les vendeurs et les acheteurs d'armes, ces activités se déroulent souvent dans l'ombre et elles ne sont généralement pas réglementées ni soumises à des contrôles. De plus, les États ont de plus en plus tendance à sous-traiter les livraisons d'armes et à utiliser les services de négociants, ce qui peut considérablement accroître leur pouvoir dans certaines circonstances, tout en rendant moins nette la responsabilité essentielle qu'ont les États de contrôler strictement le commerce des armes. Comme le volume d'armes vendues et distribuées sur le marché international par des agents commerciaux et des intervenants privés s'accroît, les risques d'atteintes aux droits humains se multiplient.

Amnesty International ne perd pas de vue que la résolution pacifique des conflits est nécessaire pour assurer le respect des droits humains, et que les conflits armés produisent

inévitablement des violations de ces droits. Mais elle ne prend généralement pas position au sujet du bien-fondé ou non d'interventions militaires précises ou d'autres types de conflits armés, si ce n'est pour exhorter toutes les parties à respecter les normes internationales relatives aux droits humains et le droit international humanitaire, et pour demander que les transferts dans les domaines militaire ou de sécurité liés à ces interventions ne contribuent pas à des violations de ces droits.

Illustration du rôle de la logistique et des intermédiaires

Des armes chinoises et américaines à destination du Népal – Tandis que la communauté internationale s'inquiète des graves atteintes aux droits humains qui sont commises par les deux parties en conflit au Népal, la Chine et les États-Unis ont décidé de poursuivre leurs livraisons d'armes à ce pays en utilisant des itinéraires très particuliers. Il semble que le fournisseur chinois ait emprunté l'un des axes les plus impraticables au monde pour livrer ses armes. Juste avant que le roi du Népal ne s'empare des pleins pouvoirs, le gouvernement des États-Unis a donné son aval à une livraison d'armes secrète effectuée par voie aérienne grâce à un sous-traitant privé bulgare. Les armes ont emprunté des itinéraires extrêmement complexes, transitant par le Canada et l'Europe. Et pendant tout ce temps, le gouvernement américain « examinait » la possibilité de suspendre les livraisons.

Des surplus d'armes bosniaques apparemment destinés à l'Irak – Plusieurs centaines de milliers d'armes légères et de petit calibre provenant des stocks d'armes de guerre de la Bosnie-Herzégovine ainsi que plusieurs dizaines de millions de pièces de munitions auraient été expédiées (clandestinement et sans aucun contrôle étatique) en Irak par une chaîne de courtiers et de transporteurs privés des États-Unis, d'Israël, du Royaume-Uni, de Suisse, de Bulgarie, de Croatie, de Moldavie et d'Ukraine notamment, sous les auspices du Département américain de la défense entre le 31 juillet 2004 et le 30 juin 2005. L'une des compagnies aériennes utilisées avait été accusée en avril 2003 par l'Organisation des Nations unies (ONU) d'avoir violé l'embargo sur les armes décrété contre le Libéria. Si ces livraisons aux forces de sécurité irakiennes se confirmaient, elles représenteraient une menace pour les droits humains en Irak dans ce contexte ; toutefois, des responsables d'Europe occidentale ont affirmé qu'une partie des armes destinées à l'Irak « pourrait avoir été détournée ». De nombreuses informations indiquent que les achats d'armement par le gouvernement irakien donnent lieu à une corruption massive et que des tentatives ont été faites pour vendre des surplus d'armes irakiennes. Pour l'instant, néanmoins, rien ne prouve que les armes qui ont quitté la Bosnie-Herzégovine en août 2004 sont bel et bien arrivées en Irak. Lorsqu'elles sont interrogées, les autorités américaines et les autorités locales en Irak et en Bosnie-Herzégovine ne peuvent pas ou ne veulent pas fournir d'explications sur ces livraisons. Cette affaire fait l'objet de tout un chapitre dans le rapport complet.

Ventes d'armes en Colombie par des ressortissants américains et des personnes résidant aux États-Unis – Deux affaires concernant les États-Unis et la Colombie montrent que les autorités américaines n'ont pas la même attitude selon que les personnes dont les activités de courtage et de trafic d'armes font l'objet d'un contrôle sont des personnes privées – américaines ou étrangères – ou des fonctionnaires. En mai 2005, à la suite d'une descente de police qui a donné lieu à la saisie de plus de 30 000 pièces de munitions, deux soldats américains et plusieurs Colombiens soupçonnés de contrebande ont été arrêtés dans la municipalité de Carmen de Apicalá, département de Tolima. Les deux soldats auraient été

remis à l'ambassade des États-Unis en vertu d'un accord conclu en 1974 entre ce pays et la Colombie et octroyant l'immunité de poursuites aux militaires américains en poste en Colombie. En revanche, lorsqu'il s'est agi d'opérations de courtage entreprises par des personnes privées et en particulier par des étrangers, les autorités judiciaires américaines ont pris des mesures fermes pour faire appliquer les lois sévères du pays. Cinquante enregistrements détaillés effectués par le FBI entre 2002 et 2004 ont permis l'inculpation, aux États-Unis, de sept personnes, dont des Colombiens et un ancien député danois, pour participation à un réseau illicite de vente d'armes.

Ces personnes ont plaidé coupable du chef d'entente délictueuse en vue de fournir un soutien matériel et des ressources aux *Autodefensas Unidas de Colombia* (AUC, Milices d'autodéfense unies de Colombie). Le 24 juin 2003, l'ancien député danois, résidant dans le comté de Fort Bend (Texas), a reconnu avoir manigancé, avec un associé, une expédition d'armes aux AUC en échange de 25 millions de dollars en argent et en cocaïne. Au milieu de l'année 2002, des agents du FBI au Costa Rica avaient capturé trois Colombiens alors qu'ils mettaient au point les détails sur la contrebande des armes.

Transferts d'armes du Brésil vers l'Arabie saoudite et Maurice – Un gros chargement de munitions en provenance du Brésil et à destination de l'Arabie saoudite et de Maurice a été intercepté au milieu de l'année 2005 par les autorités d'Afrique du Sud, l'un des rares pays possédant une législation adéquate relative à l'acheminement d'armes. Le transport se faisait dans trois porte-conteneurs qui avaient appareillé à Santos, au Brésil. Ils ont été saisis entre le 29 mai et le 3 juin 2005 par la police sud-africaine. La société britannico-néerlandaise exploitant les cargos, P&O Nedlloyd, a été accusée d'avoir violé la loi sud-africaine relative au contrôle des armes classiques (n° 41 de 2002), au motif que les bâtiments avaient fait escale dans les ports du Cap et de Port Elizabeth et qu'aux termes de la loi en question le représentant de la société devait d'abord se faire enregistrer en tant que négociant en armes classiques, et déposer au préalable une demande de permis distincte pour chacune des cargaisons d'armes classiques. Le droit sud-africain dispose qu'aucune licence d'armes ne peut être accordée si les armes en question sont susceptibles de contribuer à des violations des droits humains, alors que la législation brésilienne relative à l'exportation des armes ne contient aucune disposition portant sur les droits humains. Malgré l'existence d'une pratique bien établie de violations graves des droits humains en Arabie saoudite, le tribunal sud-africain saisi de l'affaire n'a imposé, en juillet 2005, qu'une amende d'environ 4 000 dollars des États-Unis. Il a également ordonné la destruction des munitions.

Transports d'armes à partir de l'Europe pour l'invasion de l'Irak – Avant l'annonce officielle de l'invasion de l'Irak, le gouvernement des États-Unis et ses alliés ont utilisé une compagnie maritime privée danoise pour dissimuler des livraisons d'armes dont il est pratiquement certain qu'elles devaient servir lors de l'invasion de l'Irak. En février 2003, quelques semaines avant le déclenchement de l'opération *Liberté pour l'Irak* le 19 mars, un cargo danois, le *Karin Cat*, a sombré dans la Méditerranée, à mi-chemin entre Malte et la Crète. Parti le 27 janvier d'Anvers (Belgique), il devait arriver le 6 mars à Doha (Qatar), l'une des principales plaques tournantes pour les opérations militaires américaines de soutien à l'invasion de l'Irak. Comme les gouvernements américain et britannique n'avaient toute décision d'invasion de ce pays, le capitaine du navire a tenté de dissimuler son chargement lors de l'enquête sur les causes de l'accident effectuée par les autorités maritimes danoises. Outre 205 tonnes d'équipement et de gazoducs destinées à une compagnie de gaz naturel, la cargaison se composait de 158 tonnes de munitions, d'un missile sophistiqué portatif à courte portée, et d'un camion radar. Le matériel civil, destiné à la Ras Laffan Liquefied Natural Gas Co., basée au Qatar, avait été chargé à Anvers, mais le matériel militaire, dont une partie était

destinée, selon les résultats de l'enquête, au ministère de la Défense d'Oman, avait été chargé lors de trois escales dans des ports britannique, français et italien.

Un courtier néerlandais pour des armes chinoises destinées au Libéria – Le premier procès d'un courtier en armes accusé de crimes contre l'humanité doit commencer prochainement. Arrêté le 18 mars 2005 à Rotterdam (Pays-Bas), Gus (ou Guus) van Kouwenhoven a été poursuivi en justice par les autorités néerlandaises pour complicité dans des crimes de guerre et des crimes contre l'humanité. Il avait été le président de la Oriental Timber Company (OTC), une société basée au Libéria qui détenait l'une des plus importantes concessions d'exploitation forestière de ce pays vers la fin des années 1990 et au début des années 2000 et qui, selon un rapport des Nations unies, était aux mains d'intérêts singapouriens. Selon les informations disponibles, van Kouwenhoven se livrait à du courtage pour de grandes quantités d'armes entre la Chine et le Libéria, contrevenant ainsi à l'embargo des Nations unies sur les armes à destination du Libéria.

D'autres affaires mentionnées dans le rapport mettent en évidence l'insuffisance des contrôles effectués sur les sociétés impliquées dans des réseaux de courtage et de transport d'armes et dans des opérations militaires de logistique, en particulier dans le domaine de l'approvisionnement en armes des parties en conflit en Afrique, qui fait l'objet d'un chapitre entier. Un autre chapitre porte sur le rôle des entreprises privées dans les grandes opérations militaires menées par les États-Unis et leurs alliés au Kosovo, en Afghanistan et en Irak.

Il semblerait, d'après les exemples concrets de violation des embargos sur les armes imposés par les Nations unies, que dans nombre de pays les autorités feraient preuve d'un manquement déplorable à leur obligation de vérifier les documents de base en matière de transport et de douane. Cette situation est due en partie au manque d'engagement politique et de formation, mais aussi à la conception même des documents relatifs aux déplacements des cargaisons d'armes. Les normes concernant les connaissements, les manifestes de cargaison et les certificats d'utilisation finale sont mal définies, tout comme les procédures de vérification.

La communauté internationale a été très lente à encourager et à mettre sur pied un système strict permettant de contrôler les courtiers, les négociants et les transporteurs d'armes selon des normes conformes au droit international, et ces mesures ont été limitées et disjointes. Il en ressort que les États n'ont pas, d'une manière générale, la volonté politique nécessaire pour faire face aux répercussions considérables des transferts incontrôlés d'armes sur la sécurité humaine. Les efforts diplomatiques actuellement déployés aux Nations unies se limitent à des discussions sur l'éventualité d'une action internationale visant à imposer des contrôles uniquement sur les courtiers privés en armes légères et de petit calibre.

Que demande Amnesty International ?

Amnesty International prie les gouvernements de prendre sans délai 13 mesures, dont l'adoption de lois nationales spécifiques ainsi que de règles et de procédures administratives, afin d'empêcher toute activité illicite en matière de courtage, de logistique et de transport d'armes, en particulier le transport vers des destinations où ces armes sont susceptibles de contribuer à des violations graves des normes internationales relatives aux droits humains et du droit international humanitaire. Les États ne doivent délivrer de licences de courtage, de transport ou de vente d'armes que si les conséquences de leur délivrance s'inscrivent dans la

logique des responsabilités des États telles que définies dans les Principes généraux (voir l'annexe 1 du rapport).

En ce qui concerne le contrôle des activités de courtage, sa définition doit être, tant dans le droit national que dans les accords internationaux, suffisamment vaste pour couvrir toutes les activités connexes, notamment la recherche d'armes pour les acheteurs et les vendeurs, l'intermédiation – ce qui comprend le courtage dans le domaine des transports et des services financiers – le travail de négociation réalisé par les agents et les activités commerciales entreprises par les intermédiaires pour faciliter une transaction internationale.

Dans tout État, le courtage, le transport et les transferts internationaux d'armes doivent être prévus par la législation nationale lorsqu'ils sont le fait de personnes ou de sociétés établies dans ce pays et opérant à l'étranger. Toute personne ou société commerciale souhaitant s'engager dans le courtage, le transport ou le commerce des armes doit au préalable, puis au moins une fois tous les deux ans, faire l'objet d'un examen mené par un représentant des pouvoirs publics et visant à établir si ladite personne ou société convient pour cette activité. S'il s'avère, à cette occasion, qu'elle a été reconnue coupable d'infractions liées aux armes, à la violence, au trafic illicite ou au blanchiment d'argent, son activité doit lui être interdite.

Dans les rapports annuels doivent également figurer, pour chaque transfert : le nom de tous les courtiers, qu'il s'agisse de personnes physiques ou morales ; le nom des agences chargées de la logistique et des compagnies de transport ; les licences de courtage, d'organisation et de transport d'armes accordées ; une liste des documents accompagnant le fret tels que les lettres de transport ou les connaissements. La loi doit également prévoir que l'expéditeur applique les modalités CIF (coût, assurance, fret) et non FOB (franco à bord) et, partant, qu'il est responsable de la cargaison d'armes jusqu'à son débarquement.

Des donateurs internationaux devraient accorder une aide afin que les compétences et les données disponibles en matière de contrôle des armes puissent être intégrées dans les programmes destinés aux autorités délivrant les licences et aux institutions chargées de l'application de la loi, y compris les douanes.

Le groupe d'experts gouvernementaux sur le courtage illicite des armes légères, dont l'Assemblée générale des Nations unies a prévu la création pour la fin de 2006, devra rendre compte au plus tard fin 2007 de :

- (i) ses propositions concernant un instrument général comprenant des normes et des dispositions opérationnelles pour la réglementation du courtage et du transport international des armes ;
- (ii) la pertinence ou l'incompatibilité des lois et règlements nationaux existants avec le courtage d'armes et les engagements internationaux des États en la matière ;
- (iii) des éléments d'une coopération et d'une assistance internationale permettant de contrôler les opérations de courtage et de transport d'armes ;
- (iv) ses consultations avec des experts non gouvernementaux reconnus sur ces sujets.

Les violations des embargos sur les armes imposés par les Nations unies, souvent commises par ceux-là mêmes qui sont chargés de contrôler les réseaux internationaux de courtage et de transport, doivent être érigées en infraction grave dans tous les pays. Compte

tenu de la forte mobilité des intermédiaires dans le domaine du commerce illicite des armes, le Conseil de sécurité devra envisager de considérer toute violation grave d'un embargo des Nations unies sur les armes comme une infraction relevant de la compétence universelle.

Il y a lieu d'encourager, au sein même du secteur des transports, l'élaboration de codes de conduite pour le transit, la manutention, le stockage en lieu sûr et la livraison des armes. Ces codes de conduite doivent constituer un moyen supplémentaire, et non alternatif, de dissuasion en matière de courtage et de transport illicites d'armes, en particulier lorsque ces armes risquent, sur le lieu de destination, d'être utilisées pour commettre des violations graves du droit international relatif aux droits humains ou du droit international humanitaire. Toutes les initiatives sur la sécurité dans le secteur des transports encouragées par l'Organisation maritime internationale (OMI) et l'Organisation internationale de l'aviation civile (OIA), ainsi que par des organisations internationales du secteur des transports telles que l'Association internationale du transport aérien (IATA), doivent porter sur la prévention des transferts d'armes et de munitions vers des zones à haut risque de conflit et de violations graves des droits humains, et ces transferts doivent être considérés comme une menace pour la sécurité commune.

Le rapport complet contient d'autres recommandations détaillées.

Le présent document est une version résumée d'un rapport de 120 pages (52 843 mots) ayant pour titre *Dead on Time – arms transportation, brokering and the threat to human rights* (index AI : ACT 30/008/2006, mai 2006). Pour plus de précisions ou pour agir, veuillez vous reporter au rapport complet. De nombreuses publications, sur ce sujet comme sur d'autres, sont disponibles à l'adresse suivante : <http://www.amnesty.org>.

Pour recevoir les communiqués de presse électroniques d'Amnesty International, consultez la page suivante : http://www.amnesty.org/email/email_updates.html

La version originale en langue anglaise de ce document a été publiée par Amnesty International, Secrétariat international, Peter Benenson House, 1 Easton Street, Londres WC1X 0DW, Royaume-Uni, sous le titre : Dead on Time – arms transportation, brokering and the threat to human rights.

La version française a été traduite et diffusée aux sections francophones et au Secrétariat international par LES ÉDITIONS FRANCOPHONES D'AMNESTY INTERNATIONAL - ÉFAI – juin 2006

Vous pouvez consulter le site Internet des ÉFAI à l'adresse suivante : <http://www.efai.org>

Pour toute information complémentaire, veuillez vous adresser à :
