

**GUIDE VOLONTAIRE POUR LA MISE EN ŒUVRE DE L'ARTICLE 9
DU TRAITÉ SUR LE COMMERCE DES ARMES¹**

TABLE DES MATIÈRES

Contexte	2
Texte du traité	3
Approches nationales relatives aux termes « transit » et « transbordement »	3
Expressions « sous sa juridiction » et « sur son territoire conformément au droit international applicable »	6
Mesures visant à réglementer le transit et le transbordement d'armes	8
Mesures visant à réglementer le transit et le transbordement d'armes par voie terrestre.....	11
Mesures visant à réglementer le transit et le transbordement d'armes par voie aérienne.....	13
Mesures visant à réglementer le transit et le transbordement d'armes par voie maritime	14
Le rôle du secteur privé dans le transit et le transbordement d'armes	15
Relation entre l'article 9 et d'autres articles	17
Relation entre l'article 9 et l'article 6	17
Relation entre l'article 9 et les articles 7 (6) et 11.....	18
Relation entre l'article 9 et l'article 12 (2)	19
Conclusion	19
ANNEXE A. INSTRUMENTS ET DOCUMENTS DE RÉFÉRENCE INTERNATIONAUX ET RÉGIONAUX CITÉS..	21
Approches nationales relatives aux termes « transit » et « transbordement »	21
Expressions « sous sa juridiction » et « sur son territoire conformément au droit international applicable »	21
Mesures visant à réglementer le transit et le transbordement d'armes par voie terrestre.....	21
Mesures visant à réglementer le transit et le transbordement d'armes par voie aérienne.....	23
Mesures visant à réglementer le transit et le transbordement d'armes par voie maritime	23
ANNEXE B. AUTRES ARTICLES PERTINENTS DU TRAITÉ	25

¹ Annexe B du projet de [rapport à la CEP9 du Président du Groupe de travail sur l'application efficace du Traité \(WGETI\) \(ATT/CSP9.WGETI/2023/CHAIR/767/Conf.Rep\)](#), approuvé par les États Parties lors de la CEP9 en tant que document évolutif de nature volontaire, qui sera examiné et mis à jour par le groupe de travail, le cas échéant.

Contexte

1. Lors de la cinquième Conférence des États Parties au TCA (CEP5), la Conférence a approuvé la recommandation de la Présidente du Groupe de travail du TCA sur l'application efficace du Traité (WGETI), selon laquelle le groupe de travail devrait commencer à travailler sur l'article 9 (Transit ou transbordement) pendant la période intersessions de la CEP6 et élaborer un plan de travail à moyen terme à cet effet, en gardant à l'esprit le projet de liste des sujets et éléments proposés pour examen à l'annexe E du rapport de la Présidente à la CEP5. À cette fin, le sous-groupe de travail du WGETI sur l'article 9 a été mis en place sous la direction de M. Rob WENSLEY (Afrique du Sud). À la suite des discussions qui ont eu lieu lors de la première réunion du sous-groupe de travail le 4 février 2020, un plan de travail pluriannuel a finalement été approuvé en mars 2021 par les États Parties selon une procédure d'approbation tacite, en tant que document évolutif de nature volontaire².

2. Le sous-groupe de travail a commencé ses travaux pendant la période intersessions de la CEP7, avec des discussions consacrées à différents thèmes du plan de travail pluriannuel, notamment l'échange d'approches nationales et l'étude de pratiques communes en vue de l'élaboration éventuelle d'un recueil de pratiques nationales et/ou d'un guide volontaire. Ces discussions ont été systématiquement guidées par des questions de réflexion et des contributions pertinentes dans les documents de référence préparés par le modérateur, et ont été lancées par une ou plusieurs présentations d'experts sur le sujet en question. Après les sessions du sous-groupe de travail qui se sont tenues pendant la période intersessions de la CEP8, la Conférence a pris note de la conclusion du Président dans son rapport à la CEP8, selon laquelle le modérateur démarrera son travail sur les éléments préliminaires d'un éventuel guide volontaire sur la mise en œuvre de l'article 9 à partir des points de vue échangés lors des discussions tenues jusqu'à présent.

3. Conformément à cette conclusion, les éléments préliminaires ci-dessous sont structurés selon la liste des thèmes énoncés dans le plan de travail pluriannuel du sous-groupe de travail sur l'article 9. Ces éléments préliminaires ont été rédigés pour refléter et mettre à profit les interventions des participants pendant les différentes sessions du sous-groupe de travail, les documents de travail et les présentations d'experts qui ont ouvert chaque session, ainsi que les instruments régionaux et internationaux pertinents et les documents de référence sur lesquels les experts et les participants ont attiré l'attention.

4. Tout au long des sessions, des interventions ont été faites par les États, les agences des Nations Unies, les organisations non gouvernementales et l'industrie.

Les présentations d'experts suivantes ont donné le coup d'envoi des différentes sessions :

1. M. Paul HOLTOM, Small Arms Survey – [*Article 9 – Transit and Transshipment provisions in initial reports \[Dispositions relatives au transit et au transbordement dans les rapports initiaux\]*](#)

² Plan de travail pluriannuel pour le sous-groupe de travail du WGETI sur l'article 9 (Transit ou transbordement), disponible à l'adresse : [https://thearmstradetreaty.org/hyper-images/file/FR%20Draft%20WGETI%20Multi-year%20Workplan%20for%20Article%209%20\(19%20Feb%202021\)/FR%20Draft%20WGETI%20Multi-year%20Workplan%20for%20Article%209%20\(19%20Feb%202021\).pdf](https://thearmstradetreaty.org/hyper-images/file/FR%20Draft%20WGETI%20Multi-year%20Workplan%20for%20Article%209%20(19%20Feb%202021)/FR%20Draft%20WGETI%20Multi-year%20Workplan%20for%20Article%209%20(19%20Feb%202021).pdf).

-
2. M. Diederik COPS, Flemish Peace Institute – [*Transit controls of military goods in seven European countries \[Contrôles du transit des biens militaires dans sept pays européens\]*](#)
 3. Mme Anna PETRIG, Université de Bâle – [*Article 9 ATT - A Law of the Sea Perspective \[Article 9 du TCA – une perspective du droit de la mer\]*](#)
 4. Mme Julia HÖRNIG, Université Érasme de Rotterdam – [*Transport and Transit of Arms by Road and Air \[Transport et transit d'armes par voie terrestre et aérienne\]*](#)
 5. Mme Julia HÖRNIG, Université Érasme de Rotterdam – [*Transport and Transit of Arms by Sea \[Transport et transit des armes par voie maritime\]*](#)
 6. M. Richard Patterson, Firearms and Ammunition Import/Export Roundtable – *An industry perspective [Une perspective industrielle]*³

5. Un aperçu non exhaustif des instruments internationaux et régionaux ainsi que des documents de référence qui ont été mentionnés au cours des discussions et des présentations est inclus dans l'[annexe A](#) (en se basant sur les listes incluses dans les documents de référence qui ont guidé les discussions du sous-groupe de travail).

6. L'objectif général de ce guide volontaire est de donner une image de la manière dont les États Parties abordent la mise en œuvre des obligations énoncées à l'article 9 du Traité, y compris en relation avec d'autres articles, ainsi que de fournir une certaine compréhension des concepts fondamentaux de l'article et des discussions juridiques et politiques entourant ces concepts. Ce guide volontaire n'a pas pour but de préconiser ou de créer de nouvelles normes et de nouveaux standards, d'établir un accord sur une interprétation unique de l'obligation prévue à l'article 9, ni de réinterpréter des définitions établies. Lorsque des définitions juridiquement contraignantes sont applicables, elles sont explicitement mentionnées comme telles.

Texte du traité

7. Le texte de l'article 9 est inclus ci-dessous pour aider les lecteurs/utilisateurs à placer les concepts fondamentaux dans le contexte dans lequel ils apparaissent dans le Traité. Le texte d'autres articles pertinents figure à l'[annexe B](#).

ARTICLE 9 – TRANSIT OU TRANSBORDEMENT

Chaque État Partie prend les mesures appropriées pour réglementer, lorsque cela est nécessaire et possible, le transit ou le transbordement, sous sa juridiction et sur son territoire, des armes classiques visées par l'article 2 (1), conformément au droit international applicable.

Approches nationales relatives aux termes « transit » et « transbordement »

8. Les approches des États Parties concernant ce sujet n'ont pas été abordées dans le document de travail ni dans la présentation d'experts sur les dispositions relatives au transit et au transbordement dans les rapports initiaux parce que le modèle de rapport initial ne traite pas explicitement des définitions du

³ Ce présentateur n'a pas utilisé de présentation PowerPoint ou d'autre documentation pour sa présentation.

transit et du transbordement. La présentation d'experts a fait référence à la section sur ce sujet dans l'ouvrage intitulé « *Le Traité sur le commerce des armes : Guide pratique de mise en œuvre à l'échelle nationale* »⁴. La présentation a souligné à cet égard que les termes « transit » et « transbordement » sont rarement définis dans les traités car leur champ d'application ne fait l'objet d'aucun consensus ; elle a fait référence à la signification simple du transit comme « passage par un lieu » et à la définition du transbordement dans la Convention internationale pour la simplification et l'harmonisation des régimes douaniers modifiée (également connue sous le nom de Convention de Kyoto révisée), qui fait allusion à un transfert du moyen de transport utilisé pour l'importation au moyen de transport utilisé pour l'exportation.

9. La référence à la simplicité s'est également retrouvée dans les interventions des États Parties relatives à leurs définitions nationales du transit et du transbordement. Tous les États Parties qui sont intervenus ont présenté des définitions larges, sans faire état de procédures douanières spécifiques. Le point commun était la simple référence à la **circulation sur le territoire (douanier) de marchandises qui ne sont pas destinées au marché local, mais à une destination en dehors du territoire (douanier)**. Des définitions aussi larges permettent aux États Parties d'englober toutes les transactions potentiellement illicites dans le champ d'application de leur réglementation en matière de transit et de transbordement.

10. Les interventions ont également démontré que les États ne considèrent pas le transit et le transbordement comme des types de transferts différents, mais que **le transbordement est considéré comme un élément ou une sous-composante du transit** : il s'agit simplement d'un transit qui consiste à transférer des marchandises d'un moyen de transport à un autre.

11. Certains États appliquent les mêmes mesures réglementaires au transit avec ou sans transbordement, tandis que d'autres appliquent des mesures différentes. Pour ces derniers, l'élément de transbordement est un facteur très pertinent lorsqu'il s'agit de déterminer le type de mesures réglementaires à appliquer aux différentes formes et situations de transit. Ce point a été discuté de manière plus approfondie lors des différentes sessions sur les mesures réglementaires.

12. À titre d'illustration, l'encadré ci-dessous contient un échantillon des définitions du transit et du transbordement dans les instruments qui traitent du transfert d'armes ou de biens connexes.

Encadré. Définitions du transit et du transbordement dans les instruments relatifs aux biens stratégiques

Définitions internationales

[Décision de la Conférence des États Parties à la Convention sur l'interdiction des armes chimiques sur les principes directeurs relatifs à la déclaration des données d'importation et d'exportation de produits chimiques des tableaux 2 et 3](#)

⁴ Ce guide est disponible à l'adresse : <https://www.smallarmssurvey.org/resource/arms-trade-treaty-practical-guide-national-implementation>.

« les "opérations de transit" [...] s'entendent des déplacements physiques au cours desquels des produits chimiques inscrits passent par le territoire d'un État, en route vers l'État prévu de destination. Les opérations de transit incluent les changements de moyen de transport, y compris l'entreposage temporaire à cette seule fin ».

[Nations Unies, Recueil de modules sur le contrôle des armes légères \(MOSAIC\) 01.20 : Glossaire des termes, définitions et abréviations](#)

Transit : « circulation de marchandises à travers le territoire d'un État dans le cadre d'un transfert entre deux autres États, y compris le chargement/déchargement des marchandises aux points d'entrée et de sortie de l'État de transit » (par chargement/déchargement, on entend « le transfert de marchandises d'un moyen de transport à un autre », ce qui inclut « les transferts d'un mode de transport à un autre (par exemple, d'un navire à un camion) et les transferts entre deux véhicules du même mode de transport (par exemple, d'un navire à un autre) »).

Transbordement : « transport de marchandises vers un lieu intermédiaire situé en dehors des États importateur et exportateur, où elles sont chargées sur un autre moyen de transport et acheminées vers leur destination finale (ou autre point de transbordement) sans traverser le territoire de l'État dans lequel le chargement/déchargement a lieu (NOTE : le transbordement a généralement lieu dans des pôles de transport dans les ports, dans des zones douanières désignées qui ne sont pas soumises à des contrôles ou à des droits de douane) ».

Définitions régionales

[Guide d'utilisation de la position commune 2008/944/PESC du Conseil définissant des règles communes régissant le contrôle des exportations de technologie et d'équipements militaires](#)

- « Transit » : mouvements par lesquels les marchandises (matériel militaire) ne font que traverser le territoire d'un État membre.
- « Transbordement » : transit impliquant l'opération physique de déchargement des marchandises du moyen de transport utilisé pour l'importation, suivie du rechargement (généralement) sur un autre moyen de transport utilisé pour l'exportation.

[Règlement \(UE\) 2021/821 du Parlement européen et du Conseil du 20 mai 2021 instituant un régime de l'Union de contrôle des exportations, du courtage, de l'assistance technique, du transit et des transferts en ce qui concerne les biens à double usage \(refonte\)](#)

« transit » désigne le transport de biens à double usage non Union entrant sur le territoire douanier de l'Union et le traversant vers une destination à l'extérieur du territoire douanier de l'Union, y compris les biens : (a) placés sous un régime de transit externe, conformément à l'article 226 du code des douanes de l'Union, et ne faisant que traverser le territoire douanier de l'Union ; (b) transbordés dans une zone franche ou réexportés directement d'une zone franche ; (c) placés en dépôt temporaire qui sont directement réexportés d'une installation de stockage temporaire ; ou (d) amenés sur le territoire douanier de l'Union par le même navire ou aéronef à bord duquel ils quitteront ce même territoire sans être déchargés ;

Expressions « sous sa juridiction » et « sur son territoire conformément au droit international applicable »

13. Les expressions « sous sa juridiction » et « sur son territoire (conformément au droit international applicable) » délimitent la portée de l'obligation prévue à l'article 9 de manière cumulative. Les États Parties doivent réglementer le transit et le transbordement qui sont à la fois « sous sa juridiction » et « sur son territoire ». Le Traité *n'oblige* donc pas les États Parties à réglementer le transit et le transbordement en dehors de leur territoire, même si ces activités impliquent des moyens de transport qui relèvent de leur juridiction. Cela ne remet pas en cause l'applicabilité d'autres obligations internationales (voir paragraphe 22).

14. Le Traité ne définit pas ce qui est considéré comme le « territoire » d'un État. Au cours de la présentation sur ce sujet, il a été expliqué que sur la base du droit international général, y compris la Convention relative à l'aviation civile internationale (également connue sous le nom de Convention de Chicago) et la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer (CNUDM), le territoire d'un État s'étend à l'ensemble de son territoire terrestre, de ses eaux intérieures (y compris les ports maritimes), de sa mer territoriale et de l'espace aérien au-dessus de ces zones terrestres et maritimes (il ne s'étend pas à la zone économique exclusive ni à la haute mer). Cela signifie que l'obligation énoncée à l'article 9 couvre de façon intrinsèque le transit et le transbordement par voie terrestre, maritime et aérienne ; le Traité lui-même ne fait pas de distinction entre eux. En fonction de leurs caractéristiques spécifiques, de considérations nationales ou d'obligations internationales, les États peuvent choisir de les traiter différemment (voir paragraphe 27).

15. Le terme « juridiction » n'est pas non plus défini dans le Traité. En vertu du droit international général, la juridiction de l'État se rapporte à l'autorité d'un État de prescrire des règles, d'appliquer ces règles et de statuer sur les affaires concernant ces règles. En ce qui concerne la réglementation du transit et du transbordement sur le territoire de l'État, la présentation d'experts sur ce sujet a clairement indiqué que les États Parties ont en principe toute compétence pour prescrire et appliquer des mesures réglementaires, mais que certaines limites découlent du droit international.

16. En se concentrant sur le transit par voie d'eau, la présentation a abordé les limitations relatives au transit par les eaux intérieures (y compris les ports) et la mer territoriale d'un État.

17. Peu de limitations s'appliquent aux eaux et ports intérieurs. La principale restriction est que les États ne peuvent pas appliquer leurs règlements aux navires jouissant de l'immunité souveraine, c'est-à-dire les navires de guerre et les navires utilisés uniquement pour des services publics non commerciaux. Ces navires ne peuvent pas être soumis à une fouille ou à une inspection à bord. En général, les États n'exercent pas leur juridiction sur les navires se trouvant dans leurs eaux et leurs ports intérieurs si le problème concerne des affaires intérieures du navire qui n'affectent pas leurs intérêts. On pourrait toutefois faire valoir que les violations du Traité ne constituent pas des « affaires intérieures du navire ». Enfin, les États doivent appliquer leurs mesures de manière non discriminatoire. À cet égard, pour tous les navires qui ne bénéficient pas de l'immunité souveraine, les États peuvent appliquer un large éventail de mesures pour faire respecter leurs réglementations en matière de transit et de transbordement dans leurs eaux intérieures, par exemple en fixant des conditions d'entrée au port, en refusant le débarquement, le transbordement ou le traitement de la cargaison, en refusant l'utilisation d'autres services portuaires, en

procédant à l'arraisonnement et à l'inspection et en retenant le navire jusqu'à ce qu'il se conforme aux réglementations pertinentes.

18. En ce qui concerne le transit par la mer territoriale, c'est le « droit de passage inoffensif » qui s'applique, une règle du droit international coutumier codifiée à l'article 17 de la CNUDM. Le droit de passage inoffensif limite le droit des États – ou les méthodes qu'ils choisissent – d'appliquer leurs réglementations en matière de transit aux navires étrangers qui traversent leur mer territoriale de manière continue et rapide, à condition que ce passage soit « innocent », comme décrit à l'article 19 de la CNUDM, et qu'il s'effectue « en conformité avec les dispositions de [la CNUDM] et les autres règles du droit international ». La portée de cette limitation peut faire l'objet d'un débat. La présentation d'experts a fait valoir qu'en vertu du droit international, le simple fait d'avoir des armes à bord ne rendait pas le passage inoffensif, mais que le sens de « conformité avec [...] [le] droit international » n'était pas clair. Les exigences de cette règle laissent sans doute aux États la possibilité d'inclure certaines considérations concernant l'application du TCA et des embargos sur les armes décrétés par le Conseil de sécurité des Nations Unies lorsqu'ils élaborent leurs mesures de réglementation et d'exécution concernant le transit par la mer territoriale. Au minimum, les États Parties doivent être en mesure d'interdire tout transit – y compris par la mer territoriale – qui violerait les interdictions de l'article 6 du Traité, notamment en cas de violation d'un embargo sur les armes décrété par le Conseil de sécurité des Nations Unies ou si l'État a connaissance que les armes ou les biens en question seront utilisés pour commettre un génocide, des crimes contre l'humanité ou des crimes de guerre (voir les paragraphes 49 *et suivants* sur la relation avec l'article 6)⁵. Ce faisant toutefois, compte tenu du droit de passage inoffensif, les États Parties doivent adapter leurs contrôles pour éviter toute interférence abusive avec un véritable passage inoffensif, par exemple en se concentrant sur des contrôles et inspections ad hoc en cas de soupçon raisonnable de transfert illicite plutôt que sur des obligations systématiques en matière de licence.

19. Il convient de noter que ce droit de passage inoffensif ne s'applique qu'au transit dans la mer territoriale, et non au transit dans les eaux et les ports intérieurs. Il est également à noter qu'un concept similaire ne s'applique pas à l'espace aérien national (voir le paragraphe 39).

20. Il convient de garder à l'esprit que l'expression « conformément au droit international » ne se réfère pas seulement aux limites imposées par le *droit international* sur le pouvoir des États Parties de prescrire et/ou d'appliquer des contrôles aux activités de transit et de transbordement, mais aussi à leurs obligations de *droit international* en la matière. Par exemple, les États Parties qui sont également parties au Protocole des Nations Unies sur les armes à feu doivent tenir compte des obligations relatives au transit énoncées aux articles 10 et 11 du Protocole.

21. Au cours de la discussion sur ce sujet, les États Parties intervenants ont indiqué que leurs contrôles du transit se limitaient au transit sur leur territoire. Ils ont évoqué un certain nombre d'options pour le contrôle du transit, telles que les contrôles douaniers généraux, les inspections systématiques et ad hoc, et les notifications préalables permettant d'inspecter ou de saisir la cargaison.

⁵ Ce sujet a également été abordé dans la Guide pratique de mise en œuvre à l'échelle nationale du TCA rédigé par Small Arms Survey, déjà mentionné au paragraphe 8.

22. En ce qui concerne les obligations des États du pavillon, la présentation d'experts a précisé que même si l'article 94 de la CNUDM exige des États qu'ils exercent leur juridiction sur leurs navires, ces derniers ne sont pas considérés comme faisant partie de leur territoire. Cela signifie que l'article 9 du Traité n'oblige pas les États Parties à réglementer leurs navires en transit, car le Traité exige seulement des États Parties qu'ils réglementent le transit ou le transbordement « sur son territoire ». Cela ne remet pas en cause l'applicabilité d'autres obligations internationales. Au cours des discussions, il a été souligné, cependant, que les États Parties qui sont également parties au Protocole des Nations Unies sur les armes à feu ont certaines obligations lorsque leurs navires sont impliqués dans le transit illicite d'armes à feu en dehors de leur territoire, car il est entendu que l'obligation énoncée à l'article 11 du Protocole, qui consiste à prendre des mesures appropriées pour accroître l'efficacité des contrôles des importations, des exportations et du transit, s'étend à leur juridiction extraterritoriale.

Mesures visant à réglementer le transit et le transbordement d'armes

23. Conformément au plan de travail pluriannuel, le sous-groupe de travail a consacré certaines sessions aux mesures visant à réglementer le transit et le transbordement d'armes en fonction du mode de transport, par voie terrestre, aérienne et maritime. Toutefois, les interventions des États Parties au cours de ces sessions ont démontré que le mode de transport n'est généralement pas le facteur déterminant pour différencier les types de mesures de contrôle que les États Parties appliquent au transit et au transbordement d'armes. C'est la raison pour laquelle la présente section traite d'abord des mesures visant à réglementer le transit et le transbordement d'armes en général, quel que soit le mode de transport, avant d'entrer dans les spécifications pertinentes du transit et du transbordement par voie terrestre, aérienne et maritime.

24. La présentation des dispositions relatives au transit et au transbordement dans les rapports initiaux et les interventions ultérieures des États Parties a démontré qu'il est généralement admis que les États Parties doivent réglementer toutes ces formes de transit, mais qu'en exigeant des « *mesures appropriées lorsque cela est nécessaire et possible* », le Traité autorise une certaine souplesse et des adaptations en fonction de la situation nationale des États Parties, à condition qu'ils respectent les limites et les obligations du droit international, ainsi que les autres articles du Traité, en particulier l'article 6. Étant donné que l'article 6 s'applique à tous les types de transfert visés à l'article 2 (2), y compris le transit et le transbordement, les États Parties doivent au minimum réglementer le transit et le transbordement afin de remplir leurs obligations au titre de l'article 6. Ce sujet, à savoir le champ d'application matériel des obligations du Traité en matière de transit et de transbordement, n'a pas été abordé en détail lors des sessions consacrées aux mesures réglementaires, mais il fait partie de la discussion sur la relation entre l'article 9 et les autres articles du Traité (voir paragraphe 49 *et suivants*).

25. En ce qui concerne les mesures d'ordre pratique et les options, les aspects suivants ont été systématiquement abordés lors de chaque session : les options générales et les pratiques communes pour réglementer le transit et le transbordement, les formes spécifiques de mesures réglementaires que les États Parties prennent et les ministères et organismes gouvernementaux qui sont impliqués dans la mise en œuvre de ces mesures réglementaires. Dans leurs interventions, les États Parties ont également abordé les différentes parties/entités impliquées dans le transit et le transbordement qui sont responsables du respect de leurs réglementations. De manière générale, on peut se référer à la liste de contrôle incluse dans la présentation d'experts sur les dispositions relatives au transit et au transbordement dans les

rapports initiaux, et qui était tirée de la section sur le transit et le transbordement dans l'ouvrage de Small Arms Survey intitulé « *Le Traité sur le commerce des armes : Guide pratique de mise en œuvre à l'échelle nationale* » (voir l'encadré ci-dessous). La présente section fournit également des conseils détaillés sur tous ces aspects.

Encadré. Éventuelle liste de contrôle pour la réglementation du transit / transbordement

- Définition du transit et du transbordement
- Mesures de contrôle applicables conformément au droit international
- Champ d'application défini pour les biens visés par la réglementation
- Responsabilité du respect de la réglementation
- Critère d'évaluation pour l'autorisation
- Dispositions administratives efficaces
- Régime d'application solide (c'est-à-dire sanctions, coopération interinstitutions, pouvoirs d'interdiction, suspension d'une expédition, formation, sensibilisation)

Présentation du Dr Paul HOLTOM, Small Arms Survey : [Article 9 – Transit and Transshipment provisions in initial reports \[Dispositions relatives au transit et au transbordement dans les rapports initiaux\]](#), tirée de l'ouvrage publié par Small Arms Survey « [Le Traité sur le commerce des armes : guide pratique de mise en œuvre à l'échelle nationale, 2016](#) »).

26. En ce qui concerne les mesures réglementaires, les interventions proposées au cours des différentes sessions ont montré que les États Parties combinent une série d'outils pour réglementer le transit et le transbordement, dans l'esprit de la flexibilité offerte par le Traité. L'outil le plus couramment utilisé est l'obligation d'autorisation préalable, qui peut prendre la forme de différents types de licences avec différents niveaux de contrôle. Cet outil est généralement associé à des exemptions d'autorisation, des exigences de notification préalable et/ou des contrôles ad hoc pour certaines circonstances. Certains États Parties intègrent ces contrôles dans leur système général de contrôle douanier. En outre, certains États Parties n'autorisent que certains acteurs spécifiquement enregistrés à effectuer des opérations de transit et de transbordement.

27. Les États Parties différencient leurs contrôles sur la base d'un certain nombre de facteurs. L'un de ces facteurs concerne les limitations du droit international citées précédemment, qui peuvent impliquer qu'une exigence systématique de licence n'est pas réalisable et que des contrôles ad hoc, tels que le droit de saisir et d'inspecter temporairement les expéditions, sont plus appropriés. Parallèlement, des obligations de droit international peuvent également jouer un rôle, comme le Protocole des Nations Unies sur les armes à feu susmentionné. Les États Parties ont également évoqué d'autres facteurs, tels que l'élément de transbordement, où des mesures différentes sont appliquées selon que les armes sont transbordées d'un moyen de transport à l'autre ou qu'elles restent à bord pendant toute la phase de transit. Par ailleurs, les États Parties ont indiqué que certaines activités ou certains objectifs sont exemptés des obligations de transit et/ou de transbordement, comme la chasse, le tir sportif ou les mouvements d'armes appartenant aux forces armées (alliées) ou au personnel de sécurité. La présentation du Flemish Peace Institute a également mentionné le type de biens militaires, les pays de destination ou d'origine des marchandises soumises à contrôle en tant que facteurs utilisés par les États pour différencier leurs activités

de contrôle du transit et du transbordement. Les États utilisent principalement ces exemptions et ces procédures simplifiées pour les transferts à faible risque, que les États considèrent généralement comme ne posant pas de problème à la lumière des articles 6, 9 et 11 du traité, par exemple, lorsqu'ils sont fondés sur une relation de confiance entre les États impliqués.

28. Afin d'appliquer ces mesures dans la pratique, les États Parties demandent aux parties impliquées dans le transfert de fournir des informations sur les transits et transbordements à venir qu'ils ont soumis à leur contrôle. Au cours de la session, un large éventail d'informations a été évoqué, notamment des copies d'autorisations d'exportation, d'importation ou de transit (ou d'autres autorisations), des listes de colisage, des contrats, des factures, des informations sur les moyens de transport et les acteurs impliqués, les documents de transport pertinents et les coordonnées des autorités compétentes.

29. En ce qui concerne les ministères et les organismes gouvernementaux pertinents, la présentation des dispositions relatives au transit et au transbordement dans les rapports initiaux a montré que, dans la plupart des États Parties, plusieurs ministères et organismes gouvernementaux sont impliqués dans la réglementation du transit et du transbordement. Les organismes suivants ont été explicitement cités : 1) les ministères de la Défense, de l'Intérieur et de la Sécurité publique (y compris la police) ; 2) les ministères du Commerce, de l'Économie et des Finances (y compris les douanes) ; 3) le ministère des Affaires étrangères ; et 4) l'organisme de contrôle des exportations (transferts). Cela s'est également reflété dans les interventions des États Parties au cours des différentes sessions. Les autorités douanières sont souvent en première ligne des contrôles du transit et du transbordement, mais il existe généralement une coopération interinstitutions qui implique tout ou partie des autorités citées ci-dessus. Il arrive parfois que différentes autorités soient compétentes pour différents types de transit (voie terrestre, aérienne et maritime).

30. La coopération interinstitutions ne concerne pas seulement le processus décisionnel relatif à l'approbation ou au refus des transactions, mais s'étend aussi à l'application des mesures réglementaires. Cela inclut le suivi des transactions et l'échange d'informations pertinentes entre les ministères et organismes concernés.

31. Sur la question de savoir quelles parties/entités sont (légalement désignées comme) responsables du respect des réglementations en matière de transit et de transbordement, les États Parties intervenants ont fait remarquer que le transit et le transbordement impliquent généralement un large éventail de parties qui peuvent ou non être établies dans l'État de transit. À cet égard, il est fréquent que les États Parties ne tiennent pas (uniquement) l'exportateur responsable du respect de leur réglementation en matière de transit et de transbordement, mais également le transporteur, ainsi que les acteurs logistiques qui opèrent dans l'État de transit lui-même. Il convient de noter que cela diffère du droit des transports, qui était au centre des présentations d'experts sur le transit et le transbordement d'armes par voie terrestre, aérienne et maritime. Comme l'ont montré les présentations d'experts, dans le contexte du droit des transports, l'accent est prioritairement mis sur la relation entre le vendeur/expéditeur et le transporteur – dans laquelle le premier a le devoir de fournir au second toutes les informations, tous les documents et toutes les licences nécessaires, tandis que le second s'engage à prendre toutes les précautions requises en ce qui concerne la cargaison, y compris le stockage, l'arrimage et le chargement des marchandises (voir les paragraphes 33 et 41).

32. Une question spécifique qui était incluse dans le plan de travail pluriannuel, mais qui n'a pas été abordée en détail lors des sessions sur les mesures réglementaires, concerne les implications des zones de libre-échange/libre circulation des marchandises. Si le document de travail pour la session sur le transit par voie terrestre a cité les zones de libre-échange comme l'un des exemples inclus par les États Parties dans leurs rapports initiaux pour décrire des cas où le transit et/ou le transbordement sont autorisés sans réglementation ou selon une procédure simplifiée, au cours des sessions, un État Partie a indiqué que les armes classiques étaient des marchandises soumises à restrictions qui ne sont pas assujetties aux principes du libre-échange, mais à des règles spécifiques⁶.

Aperçu des options de réglementation du transit et du transbordement citées dans les interventions et les présentations d'experts			
<i>Mesures réglementaires (de contrôle)</i>	<i>Facteurs pertinents pour différencier les contrôles</i>	<i>Ministères et organisme gouvernementaux concernés</i>	<i>Parties responsables</i>
autorisation préalable (différents types de licences)	limites et obligations du droit international	divers ministères, notamment les ministères des Affaires étrangères, de la Défense, de l'Intérieur et de la Sécurité publique (y compris la police)	Exportateur
notification préalable	élément de transbordement	divers ministères, notamment Commerce, Économie et Finances (y compris les douanes)	Transporteur
contrôles ad hoc	type de biens	divers ministères, notamment Affaires étrangères	acteurs logistiques (par exemple, transitaires)
	pays de destination ou d'origine	organisme de contrôle des exportations (transferts)	
	usage spécifique (par exemple, chasse ou tir sportif)		

Mesures visant à réglementer le transit et le transbordement d'armes par voie terrestre

33. Le document de travail de la session sur ce sujet énumère un certain nombre d'exemples d'instruments régionaux et internationaux régissant le transit et le transport routiers et ferroviaires de

⁶ Par exemple, la question des zones de libre-échange est abordée dans le guide des meilleures pratiques pour le transit ou le transbordement de l'Arrangement de Wassenaar (<https://www.wassenaar.org/app/uploads/2019/consolidated/01Best-Practice-Guidelines-for-Transit-and-Trans-shipment.pdf>). Ces lignes directrices prévoient que le pouvoir d'arrêter, d'inspecter et de saisir une cargaison, ainsi que les motifs légaux de disposer d'une cargaison saisie, devraient s'étendre pleinement aux activités se déroulant dans des zones douanières spéciales situées sur le territoire d'un État souverain, telles que les zones de libre-échange, les zones de commerce extérieur et les zones franches d'exportation.

marchandises, dont la plupart ont également été abordés dans la présentation d'experts, en ouverture de session. Ces exemples figurent en [annexe B](#) du présent document. Aucun de ces instruments ne traite spécifiquement de la réglementation du transit et du transbordement, ni des armes classiques. Comme énoncé dans la présentation d'experts, ces accords portent sur le droit des transports et traitent des obligations et des droits des parties à un contrat de transport, sur des questions telles que la documentation requise, l'étiquetage, l'emballage, le stockage et les précautions à prendre pendant le transport.

34. L'importance de ces instruments pour la mise en œuvre pratique du TCA et la réglementation (de l'admissibilité) du transit et du transbordement d'armes classiques est donc limitée. De plus, les acteurs qui sont soumis aux réglementations sur le transfert d'armes peuvent être différents ou plus nombreux que ceux qui sont responsables en vertu du droit (privé) des transports.

35. Un élément qui pourrait être pertinent est la documentation qui, selon ces instruments, doit accompagner les marchandises pendant le transport. En effet, les descriptions détaillées de la cargaison qui sont exigées à des fins de sécurité peuvent, dans certaines circonstances, constituer une source d'information pour les autorités chargées du contrôle des transferts d'armes et servir de base à l'évaluation des risques et à la conduite d'inspections ad hoc. À cet égard, les États auraient tout intérêt à favoriser la communication et la coopération entre leurs autorités chargées de la mise en œuvre du TCA et des contrôles du transit et celles qui participent aux procédures de sécurité routière pertinentes. La présentation d'experts sur ce sujet a d'ailleurs évoqué certaines réglementations relatives aux marchandises dangereuses qui sont pertinentes pour le transport de munitions. Cette présentation a notamment souligné que si les munitions, réglementées à l'article 3 du Traité, ne sont pas directement incluses dans le champ d'application matériel de l'article 9, les États Parties devaient néanmoins les prendre en compte, car elles relèvent du champ d'application de l'article 6, qui s'applique à tous les types de transfert, y compris le transit et le transbordement (voir paragraphe 49 *et suivants*).

36. Après la présentation d'experts, les États Parties se sont concentrés sur les mesures générales de transit et de transbordement décrites ci-dessus. Au rang des accords régionaux et internationaux, il a été fait allusion à la Convention de la CEDEAO sur les armes légères et de petit calibre, qui inclut les termes « transit », « transbordement » et « transport » dans sa définition du transfert. Cet instrument prévoit un système d'interdiction générale de transfert ainsi que des demandes d'exemption éventuelle qui sont traitées par le Secrétariat de la CEDEAO. La Convention d'Afrique centrale pour le contrôle des armes légères et de petit calibre a également été citée. Elle inclut aussi les termes « transit » et « transport » dans sa définition du transfert et exige une autorisation pour tous les types de transfert. Ces deux conventions sont des exemples régionaux d'obligations positives que le droit international impose aux États Parties lorsqu'ils réglementent le transit et le transbordement. À ce sujet, les États Parties ont également fait référence à des traités *bilatéraux* qui concernent le transit de marchandises sur leur territoire.

Mesures visant à réglementer le transit et le transbordement d'armes par voie aérienne

37. Le document de travail pour la session sur ce sujet énumère un certain nombre d'exemples d'instruments internationaux régissant le transit et le transport de marchandises par voie aérienne, dont la plupart ont également été abordés dans la présentation d'experts.

38. Dans les deux cas, l'accent a été mis sur la Convention de Chicago, en référence à ses articles 3 et 6 ainsi qu'à l'article 4 (6) de son annexe 17. Les articles de la Convention précisent les éléments suivants : 1) la Convention ne s'applique qu'aux aéronefs civils ; 2) les aéronefs d'État, tels que les aéronefs utilisés dans les services militaires, ne peuvent survoler le territoire d'un autre État ou y atterrir qu'avec l'autorisation donnée par voie d'accord spécial ou de toute autre manière ; et 3) les États ne peuvent utiliser l'aviation civile à des fins incompatibles avec l'objectif de la Convention. L'article de l'annexe porte sur les mesures à prendre pour assurer une chaîne de transport sécurisée de la cargaison. En outre, l'annexe 18 de la Convention, qui traite de la sécurité du transport aérien des marchandises dangereuses, a aussi été citée.

39. Aucun de ces articles ne traite spécifiquement de la réglementation du transit et du transbordement et des armes classiques. Comme pour les instruments susmentionnés qui régissent le transit et le transport par voie terrestre, l'importance de ces articles pour la réglementation (l'admissibilité) du transit et du transbordement d'armes classiques est limitée. Les États Parties peuvent néanmoins considérer les exigences relatives au partage d'informations sur le transport de marchandises dangereuses comme une source d'informations pour le transit et le transbordement de marchandises relevant du champ d'application des réglementations pertinentes, à savoir les munitions (voir paragraphe 35). Par ailleurs, en ce qui concerne toutes les armes classiques entrant dans le champ d'application du Traité, les États Parties devraient également prendre note de l'article 35 de la Convention de Chicago, comme expliqué dans l'encadré ci-dessous.

Encadré. Munitions de guerre ou matériel de guerre à bord d'aéronefs affectés à la navigation internationale

L'article 35 (a) de la Convention de Chicago dispose explicitement que « *les munitions de guerre et le matériel de guerre ne peuvent être transportés à l'intérieur ou au-dessus du territoire d'un État à bord d'aéronefs employés à la navigation internationale, sauf permission dudit État* ». Cette disposition implique que pour le transit par voie aérienne, il n'existe pas de « droit de passage inoffensif » en droit international, comme c'est le cas pour le transit par la mer territoriale.

En ce qui concerne le champ d'application des « munitions de guerre ou matériel de guerre », l'article précise que « *chaque État détermine par voie de règlement ce qu'il faut entendre par munitions de guerre ou matériel de guerre aux fins du présent article, en tenant dûment compte, dans un souci d'uniformité, des recommandations que l'Organisation de l'aviation civile internationale pourrait formuler le cas échéant* ».

Cette disposition étant directement liée à la réglementation du transit des armes classiques, les États Parties auraient tout intérêt à prévoir un certain type de coordination entre leurs autorités chargées de la mise en œuvre du TCA et celles chargées de la mise en œuvre de la Convention de Chicago.

40. Dans les interventions qui ont suivi la présentation d'experts sur ce sujet, aucun État Partie n'a abordé spécifiquement les instruments susmentionnés ou tout autre sujet propre au transit par voie aérienne.

Mesures visant à réglementer le transit et le transbordement d'armes par voie maritime

41. La présentation d'experts sur ce sujet a abordé un certain nombre d'instruments régionaux et internationaux relatifs au transport maritime, en mettant l'accent sur le droit privé des transports et ses dénommées « Règles de La Haye et de Visby »⁷. Ces instruments ne traitent pas spécifiquement des règlements relatifs au transit et au transbordement, ni des armes classiques ; ils réglementent principalement la relation entre le vendeur/expéditeur et le transporteur en ce qui concerne le transport, y compris le chargement et le déchargement. Dans ce contexte précis, le vendeur/expéditeur a l'obligation de fournir au transporteur toutes les informations, tous les documents et toutes les licences nécessaires. Les interventions qui ont suivi la présentation d'experts ont toutefois indiqué que d'autres acteurs étaient également responsables du respect des réglementations des États Parties en matière de transit et de transbordement, notamment le transporteur et certains acteurs logistiques (voir le paragraphe 31 ci-dessus et la section sur le rôle du secteur privé ci-dessous).

42. Au cours de la discussion sur les acteurs responsables, la question de la formation des équipages a été soulevée. En effet, malgré les règles qui prévalent à ce sujet dans la réglementation du transport maritime, le personnel des transporteurs est souvent insuffisamment formé, ce qui l'empêche d'effectuer les contrôles de base et nuit au respect de la réglementation. Cette question a été abordée plus en détail lors de la session sur le rôle du secteur privé.

43. En ce qui concerne les mesures réglementaires relatives au transport maritime, des instruments tels que le Code maritime international des marchandises dangereuses (IMDG) et la CNUDM (mentionnée précédemment) ont été évoqués. À cet égard, la présentation d'experts est revenue sur le thème des restrictions imposées au transit et du droit de passage inoffensif. La présentation a rappelé le droit de l'État côtier de réglementer le passage inoffensif et d'arrêter, d'inspecter et de détourner les navires de ses eaux territoriales. Elle a également précisé que les embargos sur les armes décrétés par le Conseil de sécurité des Nations Unies devaient avoir la prévalence sur le passage inoffensif (en référence à l'article 103 de la Charte des Nations Unies). Un État Partie intervenant a ensuite indiqué que toutes les opérations de transit ne sont pas soumises à une autorisation préalable, mais que les autorités douanières contrôlent tous les flux et peuvent intervenir. Comme pour les réglementations susmentionnées relatives aux marchandises dangereuses dans les transports terrestres et aériens, la présentation d'experts a souligné que le Code IMDG n'était pertinent que pour le transport des munitions (voir les paragraphes 35 et 39).

Encadré. Déviation par rapport à l'itinéraire initial / transit imprévu

La présentation d'experts a également abordé la question particulière de la déviation – lorsqu'un navire modifie son itinéraire prévu *en cours de route* et effectue un transit imprévu dans les eaux territoriales

⁷ Le document constitutif de ces *Règles de La Haye-Visby* porte sur la Convention internationale pour l'unification de certaines règles de droit en matière de connaissance du 25 août 1924, connue sous le nom de *Règles de La Haye*. La convention a été modifiée par le protocole dit *de Visby* du 23 février 1968.

(mer et/ou eaux intérieures) d'un État, soit en raison d'une urgence, soit pour des circonstances imprévues (par exemple pour prendre une cargaison supplémentaire). La question a été soulevée de savoir si un tel passage est considéré comme un « détournement » si le navire transporte des armes classiques et n'a pas obtenu auparavant une autorisation de transit de la part de cet État.

La présentation d'experts a abordé le sujet sous l'angle du droit des transports, en se référant aux « Règles de La Haye et de Visby » et au Code international pour la sûreté des navires et des installations portuaires (ISPS). La présentation a expliqué que dans le contexte spécifique du droit des transports, une « déviation raisonnable » n'est pas considérée comme une infraction, en précisant que le Code ISPS inclut dans ses prescriptions fonctionnelles le fait d'« empêcher l'introduction d'armes, de dispositifs incendiaires ou d'explosifs non autorisés à bord des navires et dans les installations portuaires ».

En ce qui concerne les réglementations en matière de transit et de transbordement, indépendamment de toute classification d'une telle déviation en tant que « détournement », il convient de noter que les États Parties ne peuvent pas traiter différemment les navires qui font une escale prévue, inscrite dans leur itinéraire initial, et ceux qui ont modifié leur itinéraire *en cours de route* pour faire face à des circonstances imprévues. S'ils ont des armes à bord, ces navires doivent être soumis de la même manière aux réglementations des États relatives au transit et au transbordement. Conformément à la flexibilité offerte par l'article 9, cela ne signifie pas que, dans la pratique, les États doivent nécessairement sanctionner chaque transit non programmé qui enfreint leur réglementation en matière de transit, mais ils devront au minimum appliquer des mesures réglementaires pour garantir le respect de l'article 6 du Traité et de leurs autres obligations internationales pertinentes.

Le rôle du secteur privé dans le transit et le transbordement d'armes

44. Le rôle du secteur privé a été abordé pour la première fois au sein du sous-groupe de travail dans le cadre de la présentation générale du Flemish Peace Institute qui – en se référant à son rapport de recherche sur le transit – a souligné la variété des acteurs impliqués dans les opérations de transit et de transbordement et leur responsabilité dans le respect des réglementations en matière de transit. Au cours des différentes sessions sur les mesures réglementaires, plusieurs États Parties ont ensuite évoqué la responsabilité de divers acteurs dans la phase de transit et de transbordement, aux côtés de l'exportateur et du transporteur. L'encadré ci-dessous présente un aperçu de ces acteurs en s'appuyant sur un encadré similaire de l'ouvrage intitulé « *Le Traité sur le commerce des armes : Guide pratique pour la mise en œuvre nationale du TCA* », qui a servi de base à la présentation faite par Small Arms Survey au sein du sous-groupe de travail, (voir le paragraphe 8).

Encadré. Exemples d'acteurs impliqués dans les opérations de transit et de transbordement

Le transporteur ou fournisseur de services de transport : l'entreprise qui transporte les marchandises pour le compte de l'exportateur ; en cas de transbordement, deux ou plusieurs transporteurs peuvent être impliqués, par exemple une entreprise en transport maritime puis une compagnie aérienne.

Le courtier en douane, commissionnaire en douane ou agent de dédouanement : l'entreprise en charge des formalités douanières pour le compte de l'exportateur ou de l'importateur.

Le transitaire : l'entreprise qui organise l'acheminement des marchandises pour le compte de l'exportateur. Ce service comprend l'accomplissement de toutes les procédures connexes et, dans certains cas, des formalités douanières. En général, le transitaire ne déplace pas lui-même le matériel ; il engage un transporteur à cette fin. Dans les cas d'un transbordement, un transitaire est chargé d'effectuer l'opération de transbordement. Il peut aussi impliquer des tiers parties dans ce processus.

L'agent de l'expéditeur : le représentant du transporteur avec lequel le courtier en douane et le transitaire interagissent.

45. Les présentations et les interventions ont soulevé une difficulté commune, à savoir que ces acteurs ont parfois une compréhension insuffisante de leurs obligations en matière de transit et de transbordement. Par ailleurs, il a également été précisé que les acteurs logistiques ne connaissent pas toujours les indicateurs qui pourraient indiquer des transactions suspectes. Parmi les facteurs qui contribuent à cet état de fait, nous pouvons citer un manque général de sensibilisation à la conformité et de coopération entre les acteurs impliqués dans un transfert, ainsi que la complexité des réglementations et les divergences entre les États. Ces divergences ont d'ailleurs été mises en exergue dans la présentation de l'industrie lors de cette session, qui, se plaçant du point de vue de l'exportateur, a souligné l'incidence sur le commerce légal, puisque certains transporteurs hésitent à accepter des cargaisons d'armes classiques.

46. À cet égard, une recommandation commune de la présentation et des interventions est d'instaurer une collaboration étroite entre les autorités compétentes et ces différents acteurs par le biais d'une sensibilisation, d'un suivi et d'une assistance systématiques. En outre, les États Parties peuvent également établir des partenariats avec les organisations représentatives de ces acteurs. Par ailleurs, les États Parties doivent également inciter les acteurs impliqués dans les transferts d'armes à échanger toutes les informations leur permettant de respecter leurs obligations en matière de transit et de transbordement.

47. Des recommandations à cet effet ont également été formulées dans le cadre du sous-groupe de travail sur l'article 11, qui s'est intéressé au rôle des États de transit et de transbordement dans la prévention du détournement (voir encadré).

Encadré. Mesures qui peuvent être prises à l'égard du secteur privé, énoncées dans le document de travail sur le rôle des États de transit et de transbordement dans la prévention du détournement :

« Des exigences de sensibilisation et de diligence raisonnable envers les transitaires, les agents maritimes, les douaniers et les transporteurs, etc., pour les aider à devenir des partenaires dans la prévention ou la détection des détournements. Par exemple, une obligation d'autorisation préalable pour les prestataires de services qui souhaitent gérer des opérations de transit impliquant le transport d'armes. »

48. Les activités de sensibilisation sont une fonction de base importante des autorités compétentes, mais sont aussi souvent évoquées dans le contexte du contrôle des opérations de transit et de transbordement. En effet, la responsabilité pénale et administrative des acteurs concernés est en jeu et les efforts de sensibilisation visent à renforcer le respect des règles. Dans le même temps, ces acteurs ont

également un rôle à jouer dans l'évaluation des risques des autorités de contrôle, par exemple par un partage efficace des informations.

Relation entre l'article 9 et d'autres articles

Relation entre l'article 9 et l'article 6

49. La relation entre l'article 9 et l'article 6 a déjà été partiellement explorée lors des différentes sessions sur les mesures réglementaires. Les paragraphes 18 et 24 ci-dessus en font état. Ce dernier paragraphe souligne que l'article 6 s'applique à tous les types de transfert mentionnés dans l'article 2 (2), y compris le transit et le transbordement, et par conséquent, les États Parties devront au minimum réglementer le transit et le transbordement afin de remplir leurs obligations au titre de l'article 6. Le paragraphe 18 se concentre sur le sujet spécifique du transit à travers la mer territoriale et les limites imposées au pouvoir d'intervention des États découlant de ce que l'on appelle le droit au passage inoffensif ; il souligne qu'au minimum, les États Parties doivent être en mesure d'interdire tout transit - y compris à travers la mer territoriale - qui violerait les interdictions de l'article 6 du Traité, notamment en cas de violation d'un embargo sur les armes décrété par le Conseil de sécurité des Nations Unies ou si l'État a connaissance que les armes ou les biens en question seront utilisés pour commettre un génocide, des crimes contre l'humanité ou des crimes de guerre⁸.

50. La relation entre l'article 9 et l'article 6 est également importante au regard des biens qui doivent être soumis aux contrôles requis. Si l'article 9 ne concerne que les armes classiques visées par l'article 2 (1), les interdictions de l'article 6 s'appliquent aussi aux biens visés par l'article 3 (Munitions) et l'article 4 (Pièces et composants).

51. Au cours de la discussion consacrée aux relations entre l'article 9 et l'article 6, quelques États Parties ont fait référence à des éléments de leur approche nationale de l'application des interdictions de l'article 6 en matière de transit et de transbordement. Ils ont indiqué que leurs régimes de contrôle permettent de soumettre tous les flux à un contrôle, systématique ou ad hoc. Les États Parties pourraient appliquer exactement les mêmes critères d'évaluation au transit et au transbordement qu'à l'exportation, en référence aux articles 6 et 7, à quelques exceptions près. Ces exceptions concerneraient des formes de transit *sans transbordement*, telles que le survol. Ces contrôles se limiteraient à empêcher les transits qui sont interdits en vertu de l'article 6. En pratique, la législation nationale contiendrait alors les interdictions de l'article 6 comme base (légale) des contrôles de transit ad hoc.

⁸ Par souci de clarté, les projets d'éléments précisent en outre que, compte tenu du droit de passage inoffensif, les États Parties doivent adapter leurs contrôles pour éviter toute interférence indue avec un véritable passage inoffensif, par exemple en se concentrant sur des contrôles et des inspections ad hoc en cas de soupçon raisonnable de transfert illicite plutôt que sur des obligations systématiques d'octroi de licences.

Relation entre l'article 9 et les articles 7 (6) et 11

52. La relation entre l'article 9 et l'article 11, ainsi que la disposition spécifique de l'article 7 (6), a déjà été explorée dans le sous-groupe de travail sur l'article 11 (Détournement) pendant le cycle de la CEP8. À cet égard, on peut se référer au document de travail sur le rôle des États de transit et de transbordement dans la prévention du détournement qui a alimenté ces discussions⁹.

53. S'agissant de l'obligation générale énoncée à l'article 11 (1), qui impose à tous les États Parties impliqués dans le transfert d'armes de prendre des mesures pour empêcher le détournement, la plupart des défis et des mesures inclus dans le document de travail concernaient l'application des réglementations des États Parties en matière de transit et de transbordement, ainsi que le respect de ces réglementations par les acteurs privés. Ce sujet était également au cœur des discussions du sous-groupe de travail sur l'article 11. Un aperçu de ces échanges est inclus dans le rapport du Président du WGETI à la CEP8.

54. En ce qui concerne l'échange d'informations, en particulier celui visé à l'article 7 (6) et à l'article 11 (3) du Traité, le document de travail souligne le défi pratique rencontré par les États de transit, qui ne peuvent pas toujours compter sur les États exportateurs pour leur fournir systématiquement des données sur l'expédition. À titre d'exemple, il explique que les informations sur les moyens et l'itinéraire de transport ne sont pas toujours connues au moment de l'octroi de la licence (le transport n'étant souvent confirmé qu'*après* l'obtention de la licence d'exportation) et peuvent être modifiées.

55. Concernant l'obligation énoncée à l'article 11 (3), qui impose aux États Parties d'importation, de transit, de transbordement et d'exportation de coopérer et d'échanger des informations afin d'atténuer le risque de détournement, le document de travail fournit un certain nombre de recommandations qui vont plus loin que la communication de documents par l'État exportateur à l'État de transit ou de transbordement avant l'exportation. Ces recommandations sont les suivantes :

- i. *Les États exportateurs devraient alerter à l'avance les États de transit et de transbordement des expéditions qui sont légales et dûment autorisées (notification préalable), afin que les États de transit soient mieux à même de concentrer leur attention et leurs ressources sur les expéditions qui n'ont pas été préalablement notifiées ou qui pourraient éveiller les soupçons¹⁰ ;*
- ii. *Les États exportateurs devraient alerter les États de transit et de transbordement lorsqu'ils ont connaissance de risques de détournement associés à une expédition particulière en transit ;*

⁹ Ce document a été inclus en tant que pièce jointe no 2 de l'annexe C dans la lettre de la présidence du WGETI et les documents du sous-groupe de travail pour la réunion du WGETI des 15 et 16 février 2022 ([ATT/CSP8.WGETI/2022/CHAIR/713/M1.LetterSubDocs](#)). Pour ce qui est des mesures, le document s'appuie sur le document précédent intitulé « Mesures possibles de prévention et de lutte contre le détournement », qui a été approuvé lors de la CEP4 et qui est disponible dans la section [Tools and Guidelines du site Internet du TCA](#).

¹⁰ Dans ce contexte, on peut se référer, à titre d'exemple, à l'article 10 (2) (b) du Protocole des Nations Unies sur les armes à feu. Cette disposition prévoit qu'*avant de délivrer des licences ou des autorisations d'exportation* pour des envois d'armes à feu, de leurs pièces et composants et de munitions, chaque *État Partie doit vérifier* que, sans préjudice des accords ou arrangements bilatéraux ou multilatéraux favorisant les États enclavés, les *États de transit ont, au minimum, notifié par écrit, avant l'expédition, qu'ils n'ont pas d'objection au transit*. Il s'agit naturellement d'une obligation uniquement pour les États Parties qui sont également parties au Protocole des Nations Unies sur les armes à feu et limitée aux armes à feu, à leurs pièces et composants et à leurs munitions.

iii. *Tous les États impliqués dans un transfert devraient, dans le respect de la législation nationale, partager les renseignements recueillis par le biais d'activités et de réseaux et nationaux et régionaux ; etc.*

56. Du fait que le contrôle du transit implique des acteurs autres que ceux de l'État exportateur et de l'État importateur, la coopération opérationnelle et l'échange d'informations est d'une importance vitale. Une considération supplémentaire est le lien entre l'article 9 et les articles 11 (4) et (5), qui encouragent respectivement les États Parties, entre autres, à partager les informations concernant les activités illicites et obligent les États Parties à s'entraider lors des enquêtes, des poursuites et des procédures judiciaires concernant les violations des réglementations relatives au transfert d'armes. Si un État Partie identifie des activités ou des acteurs illicites possibles dans un autre État Partie, cet État Partie devrait être systématiquement informé, afin que des enquêtes puissent également être ouvertes dans cette juridiction. Dans ce contexte, les forums de coopération régionale pourraient également jouer un rôle facilitateur.

Relation entre l'article 9 et l'article 12 (2)

57. L'article 12 (2) encourage chaque État Partie à conserver des registres des armes classiques qui sont autorisées à transiter ou être transbordées sur tout territoire relevant de leur juridiction. Il peut s'agir d'établir et de maintenir un registre recensant tous les types de transferts, y compris le transit et le transbordement.

Conclusion

58. Comme expliqué au paragraphe 6, le but de ce guide volontaire est de donner une image de la manière dont les États Parties abordent la mise en œuvre des obligations de l'article 9 du Traité et de fournir une certaine compréhension des concepts clés de cet article. Ce guide volontaire n'a pas pour but de préconiser ou de créer de nouvelles normes et de nouveaux standards, d'établir un accord sur une interprétation unique de l'obligation prévue à l'article 9, ni de réinterpréter des définitions établies.

59. Néanmoins, les présentations et les échanges qui sous-tendent ce guide ont apporté une lumière claire sur de nombreux aspects pertinents du contrôle du transit et du transbordement et des obligations du Traité qui s'y rapportent, ainsi que leur mise en œuvre pratique dans les systèmes nationaux de contrôle des États Parties. Cela fait de ce Guide un instrument utile pour tous les États qui doivent introduire des contrôles de transit et de transbordement conformément au Traité ou qui ont l'intention de mettre à jour leurs contrôles existants.

60. L'objectif principal de ce Guide a été décrit dans le plan de travail pluriannuel du sous-groupe de travail sur l'article 9, tel qu'il a été approuvé lors de la CEP7. Cela ne signifie pas que toutes les questions pertinentes concernant les contrôles du transit et du transbordement ont été abordées. Comme cela a été démontré tout au long du Guide, de nombreuses questions transversales sont très pertinentes pour les contrôles de transit et de transbordement, en particulier en ce qui concerne le respect de la loi et la coopération internationale. À cet égard, le transit et le transbordement doivent demeurer un point

d'attention important au-delà de ce Guide, chaque fois que les États Parties exploreront ces questions transversales plus avant dans le cadre du TCA. Pour que ces discussions soient utiles dans la pratique, il sera également important d'impliquer les acteurs du secteur privé concernés, en particulier les types identifiés au paragraphe 44, ainsi que les organisations ou organes internationaux qui traitent de questions similaires ou connexes, tels que l'Organisation mondiale des douanes, Interpol, l'Office des Nations unies contre la drogue et le crime, le World Shipping Council et l'Association internationale du transport aérien.

ANNEXE A. INSTRUMENTS ET DOCUMENTS DE RÉFÉRENCE INTERNATIONAUX ET RÉGIONAUX CITÉS

Approches nationales relatives aux termes « transit » et « transbordement »

1. Instruments et documents cités dans la présentation de M. Paul HOLTOM, Small Arms Survey – *Article 9 – Transit and Transshipment provisions in initial reports [Dispositions relatives au transit et au transbordement dans les rapports initiaux]*
 - ❖ Instruments internationaux
 - *Convention internationale pour la simplification et l’harmonisation des régimes douaniers (« Convention de Kyoto révisée » ; 2008).*
 - ❖ Bonnes pratiques et documents de référence
 - *Small Arms Survey, Le Traité sur le commerce des armes : Guide pratique de mise en œuvre à l’échelle nationale (2015).*
2. Instruments et documents cités dans la présentation de M. Diederik COPS, Flemish Peace Institute – *Transit controls of military goods in seven European countries [Contrôles du transit des biens militaires dans sept pays européens]*
 - ❖ Instruments régionaux
 - *Position commune 2008/944/PESC du Conseil du 8 décembre 2008 définissant des règles communes régissant le contrôle des exportations de technologie et d’équipements militaires*
 - *Guide d’utilisation de la Position commune 2008/944/PESC du Conseil définissant des règles communes régissant le contrôle des exportations de technologie et d’équipements militaires (2019)*
 - ❖ Bonnes pratiques et documents de référence
 - *Flemish Peace Institute, Under the radar: Transit of military goods – from licensing to control (2022)*

Expressions « sous sa juridiction » et « sur son territoire conformément au droit international applicable »

1. Instruments et documents cités dans la présentation de Mme Anna PETRIG, Université de Bâle – *Article 9 ATT - A Law of the Sea Perspective [Article 9 du TCA – une perspective du droit de la mer]*
 - ❖ Instruments internationaux
 - *Convention des Nations Unies sur le droit de la mer (CNUDM, 1982)*

Mesures visant à réglementer le transit et le transbordement d’armes par voie terrestre

1. Exemples d’instruments régionaux et internationaux régissant le transit et le transport (Annexe A du document de travail sur les mesures à prendre pour réglementer le transit et le transbordement d’armes par voie terrestre et aérienne, en pièce jointe du document [ATT/CSP8.WGETI/2022/CHAIR/713/M1.LetterSubDocs](https://www.un.org/rukd/dp/ATT/CSP8.WGETI/2022/CHAIR/713/M1.LetterSubDocs))

-
- ❖ Instruments internationaux pertinents pour le transport terrestre
 - [Convention relative au contrat de transport international de marchandises par route \(CMR, 1956\)](#)
 - [Protocole additionnel à la Convention relative au contrat de transport international de marchandises par route \(1978\)](#)

 - ❖ Instruments régionaux pertinents pour le transport terrestre
 - [Convention portant réglementation des transports routiers inter-États de la Communauté économique des États de l'Afrique de l'Ouest \(1982\) \[en anglais\]](#)
 - [Convention de la CEDEAO relative au transit routier inter-États des marchandises \(1982\) \[en anglais\]](#)
 - [Accord de l'Organisation des États américains relatif à l'adoption du manuel interaméricain sur les dispositifs de contrôle de la circulation dans les rues et sur les routes \(1979\) \[en anglais\]](#)
 - [Convention interaméricaine sur le Contrat de transport international de marchandises par route \(1989\) \[en anglais\]](#)
 - [Accord européen relatif au transport international des marchandises dangereuses par route \(ADR, 1957\)](#)
 - [Accord intergouvernemental sur le Réseau routier asiatique \(2003\) \[en anglais\]](#)

 - ❖ Instruments internationaux pertinents pour le transport ferroviaire
 - [Convention internationale pour faciliter le franchissement des frontières aux marchandises transportées par voie ferrée \(1952\) \[en anglais\]](#)
 - [Convention relative à un régime de transit douanier international pour les marchandises transportées par chemin de fer sous le couvert de lettres de voiture SMGS \(2007\)](#)
 - [Convention des Nations Unies pour l'élaboration d'une convention sur le transport multimodal international \(1980, pas en vigueur\)](#)

 - ❖ Instruments régionaux pertinents pour le transport ferroviaire
 - [Accord sur le réseau ferroviaire international dans le Mashreq arabe \(2003\)](#)

 - 2. [Autres instruments et documents cités dans la présentation de Mme Julia HÖRNIG, Université Érasme de Rotterdam – Transport and Transit of Arms by Road and Air \[Transport et transit d'armes par voie terrestre et aérienne\]](#)

 - ❖ Instruments internationaux
 - [Protocole contre la fabrication et le trafic illicites d'armes à feu, de leurs pièces, éléments et munitions, additionnel à la Convention des Nations Unies contre la criminalité transnationale organisée \(2001\)](#)

 - ❖ Instruments régionaux
 - [Directive 2009/43/CE du Parlement européen et du Conseil du 6 mai 2009 simplifiant les conditions des transferts de produits liés à la défense dans la Communauté](#)
 - [Règlement \(UE\) no 258/2012 du Parlement européen et du Conseil du 14 mars 2012](#)

 - ❖ Bonnes pratiques et documents de référence
 - [Recueil des bonnes pratiques de l'Accord de Wassenaar \[en anglais\]](#)

Mesures visant à réglementer le transit et le transbordement d'armes par voie aérienne

1. Exemples d'instruments régionaux et internationaux régissant le transit et le transport (Annexe A du document de travail sur les mesures à prendre pour réglementer le transit et le transbordement d'armes par voie terrestre et aérienne, en pièce jointe du document [ATT/CSP8.WGETI/2022/CHAIR/713/M1.LetterSubDocs](#))
 - ❖ Instruments internationaux pertinents pour le transport aérien
 - [Convention pour l'unification de certaines règles relatives au transport aérien international \(Convention de Varsovie, 1929\) \[en anglais\]](#)
 - [Convention pour l'unification de certaines règles relatives au transport aérien international \(Convention de Montréal, 1999\)](#)
 - [Convention relative à l'aviation civile internationale \(Convention de Chicago, 1944\)](#)
 - ❖ Bonnes pratiques et documents de référence
 - [Meilleures pratiques de l'Arrangement de Wassenaar pour prévenir les transferts déstabilisants d'armes légères et de petit calibre \(ALPC\) par voie aérienne \(2007\) \[en anglais\]](#)
 - [Éléments de contrôle du transport des armes classiques entre des pays tiers \(2011\) \[en anglais\]](#)
2. Autres instruments et documents cités dans la présentation de Mme Julia HÖRNIG, Université Érasme de Rotterdam – [Transport and Transit of Arms by Road and Air \[Transport et transit d'armes par voie terrestre et aérienne\]](#)
 - ❖ Instruments internationaux pertinents pour le transport aérien
 - [Réglementation IATA pour le transport des marchandises dangereuses \(DGR\)](#)
 - ❖ Instruments régionaux pertinents pour le transport aérien
 - [Règlement \(UE\) no 965/2012 de la Commission du 5 octobre 2012 déterminant les exigences techniques et les procédures administratives applicables aux opérations aériennes conformément au règlement \(CE\) no 216/2008 du Parlement européen et du Conseil](#)

Mesures visant à réglementer le transit et le transbordement d'armes par voie maritime

1. Instruments et documents cités dans la présentation de Mme Julia HÖRNIG, Université Érasme de Rotterdam – [Transport and Transit of Arms by Sea \[Transport et transit des armes par voie maritime\]](#)
 - ❖ Instruments internationaux pertinents pour le transport maritime
 - « Règles de La Haye et de Visby »
 - [Convention internationale pour l'unification de certaines règles en matière de connaissance \(1924\)](#)
 - [Protocole portant modification de la Convention internationale pour l'unification de certaines règles en matière de connaissance \(1968\)](#)
 - [Convention des Nations Unies sur le transport de marchandises par mer \(1978\)](#)
 - [Convention internationale pour la sauvegarde de la vie humaine en mer \(1974\)](#)
 - [Convention internationale sur la saisie conservatoire des navires \(1999\)](#)

-
- [Code maritime international des marchandises dangereuses \(Code IMDG, 2020\)](#)
 - ❖ Instruments régionaux pertinents pour le transport maritime
 - [Code des douanes de l'Union européenne \(2013\)](#)

ANNEXE B. AUTRES ARTICLES PERTINENTS DU TRAITÉ

ARTICLE 2 – CHAMP D'APPLICATION

1. *Le présent Traité s'applique à toutes les armes classiques relevant des catégories suivantes : a) Chars de combat ; b) Véhicules blindés de combat ; c) Systèmes d'artillerie de gros calibre ; d) Avions de combat ; e) Hélicoptères de combat ; f) Navires de guerre ; g) Missiles et lanceurs de missiles ; et h) Armes légères et armes de petit calibre.*
2. *Aux fins du présent Traité, les activités de commerce international englobent l'exportation, l'importation, le transit, le transbordement et le courtage, ci-après dénommées « transfert ».*
3. *Le présent Traité ne s'applique pas au transport international par tout État Partie ou pour son compte d'armes classiques destinées à son usage, pour autant que ces armes restent sa propriété.*

ARTICLE 5 (3) – MISE EN ŒUVRE GÉNÉRALE

3. *Chaque État Partie est encouragé à appliquer les dispositions du présent Traité à une gamme aussi large que possible d'armes classiques. [...]*

ARTICLE 6 – INTERDICTIONS

1. *Un État Partie ne doit autoriser aucun transfert d'armes classiques visées par l'article 2 (1) ou de biens visés par les articles 3 ou 4 qui violerait ses obligations résultant de mesures prises par le Conseil de sécurité de l'Organisation des Nations Unies agissant en vertu du Chapitre VII de la Charte des Nations Unies, en particulier les embargos sur les armes.*
2. *Un État Partie ne doit autoriser aucun transfert d'armes classiques visées par l'article 2 (1) ou des biens visés par les articles 3 ou 4 qui violerait ses obligations internationales, résultant des accords internationaux pertinents auxquels il est partie, en particulier celles relatives au transfert international ou au trafic illicite d'armes classiques.*
3. *Un État Partie ne doit autoriser aucun transfert d'armes classiques visées par l'article 2 (1) ou des biens visés par les articles 3 ou 4 s'il a connaissance, lors de l'autorisation, que ces armes ou ces biens pourraient servir à commettre un génocide, des crimes contre l'humanité, des infractions graves aux Conventions de Genève de 1949, des attaques dirigées contre des civils ou des biens de caractère civil et protégés comme tels, ou d'autres crimes de guerre tels que définis par des accords internationaux auxquels il est partie.*

ARTICLE 7 (6) – EXPORTATION ET ÉVALUATION DES DEMANDES D'EXPORTATION

6. *Chaque État Partie exportateur communique les informations appropriées concernant l'autorisation en question à l'État Partie importateur et aux États Parties de transit et de transbordement qui en font la demande, dans le respect de son droit interne, de ses pratiques ou de ses politiques.*

ARTICLE 11 (1) et (3) – DÉTOURNEMENT

1. *Chaque État Partie qui participe au transfert d'armes classiques visées à l'article 2 (1) prend des mesures pour prévenir leur détournement.*
3. *Les États Parties d'importation, de transit, de transbordement et d'exportation coopèrent et échangent des informations, dans le respect de leur droit interne, si nécessaire et possible, afin de réduire le risque de détournement lors du transfert d'armes classiques visées à l'article 2 (1).*

ARTICLE 12 (2) – CONSERVATION DES DONNÉES

2. *Chaque État Partie est encouragé à conserver des registres des armes classiques visées à l'article 2 (1) acheminées sur son territoire en tant que destination finale ou autorisées à transiter ou être transbordées sur tout territoire relevant de sa juridiction.*

ARTICLE 15 – COOPÉRATION INTERNATIONALE

1. *Les États Parties coopèrent entre eux, en cohérence avec leurs intérêts respectifs en matière de sécurité et leur législation nationale, aux fins de la mise en œuvre effective du présent Traité.*
2. *Les États Parties sont encouragés à faciliter la coopération internationale, y compris en échangeant des informations sur les questions d'intérêt mutuel concernant la mise en œuvre et l'application des dispositions du présent Traité en fonction de leurs intérêts en matière de sécurité et de leurs législations nationales.*
3. *Les États Parties sont encouragés à échanger sur les questions d'intérêt mutuel et à partager des informations, en tant que de besoin, afin de soutenir la mise en œuvre du présent Traité.*
4. *Les États Parties sont encouragés à coopérer, en vertu de leur législation nationale, pour favoriser la mise en œuvre nationale des dispositions du présent Traité, notamment en échangeant des informations concernant des activités et des acteurs illicites et pour prévenir et éliminer le détournement des armes classiques visées à l'article 2 (1).*
5. *Les États Parties s'apportent, d'un commun accord et dans le respect de leur droit interne, toute l'assistance possible pour diligenter les enquêtes, poursuites et procédures judiciaires se rapportant à la violation de mesures nationales adoptées au titre du présent Traité.*
