

Photo: Getty Images

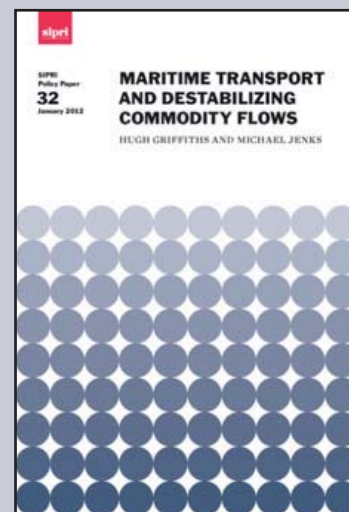
Un lot de munitions, qui serait d'origine iranienne, a été saisi à bord du *Victoria*, un navire marchand battant pavillon libérien, de propriété allemande et exploité par une société française en Mars 2011.

LE TRANSPORT MARITIME ET LES FLUX DE MARCHANDISES DÉSTABILISANTES

HUGH GRIFFITHS ET MICHAEL JENKS

Le transport maritime domine le commerce international des biens licites et illicites. Il est le secteur de transport où la majorité des saisies et des cargaisons suspectes de matériel militaire et de biens à double usage (biens qui ont à la fois une utilité civile mais peuvent également potentiellement être utilisés à des fins militaires, en ce compris dans le développement d'armes de destructions massives) en provenance de ou à destination d'États sous embargos tels que l'Iran et la Corée du Nord sont exécutées ou détectées. Il est également le premier moyen de transport utilisé pour livrer des cargaisons d'armes conventionnelles à des acteurs impliqués dans des conflits en Afrique. Le transport maritime joue un rôle central dans les flux mondiaux de stupéfiants et des précurseurs chimiques qui leurs sont associés. Il est aussi le principal moyen de transport pour les autres marchandises illicites ou potentiellement déstabilisantes, tels que le tabac et l'essence commercialisés via des réseaux de contrebande et les biens contrefaits.

Une des raisons pour lesquelles le transport maritime offre de larges possibilités au trafic de marchandises déstabilisantes est que ce secteur s'avère plus difficile à surveiller et à contrôler pour les États que les autres secteurs du transport international de masse. En effet, le droit de la marine mar-



Publié par le SIPRI en anglais
Janvier 2012

ISBN 978-91-85114-71-9

52 pp.

Téléchargement complet via
<[http://books.sipri.org/
product_info?c_product_
id=441](http://books.sipri.org/product_info?c_product_id=441)>

CONTENU

1. Introduction
2. Données marquantes : les États du pavillon des vaisseaux
3. Données marquantes : la propriété, les types et l'âge des vaisseaux
4. Le lien existant entre le trafic et la sécurité
5. Tendances relatives au trafic maritime, l'immatriculation des navires et les saisies
6. Conclusions et recommandations



Photo: US Coast Guard

18 000 kg de cocaïne, estimés à une valeur de \$500 millions, en train d'être déchargés par le garde-côte américain *Sherman*, après avoir été saisis dans 3 incidents différents à proximité de l'Amérique Centrale.

Les réseaux de prolifération des armes adaptent de plus en plus des techniques développées par les trafiquants de drogue

chande dans les eaux internationales prévoit que la juridiction compétente est toujours celle de l'État du pavillon du navire. Des navires suspectés de transporter des marchandises déstabilisantes ne peuvent donc être arraisonnés et leurs marchandises saisies qu'avec l'accord préalable de l'État du pavillon. Ainsi, la majorité des navires impliqués dans des trafics signalés de matériel militaire et de biens à double usage déstabilisants et de stupéfiants naviguaient sous pavillon de complaisance et étaient immatriculés dans des États de pavillon à la régulation et aux contrôles limités concernant leur flotte marchande. Néanmoins, les propriétaires des navires concernés sont principalement des entreprises établies dans des États membres de l'Union européenne, de l'Organisation du traité de l'Atlantique Nord (OTAN) et de l'Organisation de coopération et de développement économiques (OCDE).

Les types de navires les plus communément employés dans le cadre de transferts déstabilisants signalés d'équipement militaire, de biens à double usage et de stupéfiants sont généralement des navires de charge et des porte-conteneurs. Les navires impliqués dans des cas où le propriétaire, l'opérateur commercial ou d'autres parties semblent avoir été complices du transfert ont une moyenne d'âge de plus de 27 ans. Ils présentent généralement de médiocres antécédents en matière de sécurité et d'environnement ou ont été impliqués dans des accidents antérieurs ou des incidents de pollution. Une majorité des pavillons de complaisance sous lesquels ces vaisseaux naviguent ont continuellement été soumis aux inspections menées par les autorités responsables de l'application du régime concernant le contrôle des navires par l'État du port (CEP), ces pavillons étant expressément visés en raison de leurs mauvaises performances lors d'inspections antérieures.

Les réseaux de prolifération des armes ont de manière croissante adopté les techniques pionnières des organisations du trafic de drogues qui intègrent leurs opérations logistiques dans la chaîne d'approvisionnement mondial au travers de l'utilisation de containers scellés. De telles techniques représentent la méthode la plus rentable lorsque les trafiquants sont confron-



Photo: David Richerby

Le *Chariot*, un navire russe battant pavillon de Saint-Vincent-et-les-Grenadines qui a été signalé comme ayant transporté des munitions depuis la Syrie en janvier 2011, en violation de l'embargo sur les armes de l'UE. Le navire a précédemment été impliqué dans des transferts de munitions pour armes légères et roquettes à destination de zones sensibles aux conflits en Afrique subsaharienne.

tés à des opérations de surveillance—prévues par des accords internationaux tels que les embargos sur les armes des Nations unies et les conventions visant à lutter contre les stupéfiants—qui disposent d'importantes ressources et coordonnées.

Il existe des différences significatives entre la fréquence à laquelle les différents types de marchandises impliquées dans les transferts déstabilisants sont saisies lorsqu'elles sont détectées. Alors que la plupart des cas signalés implique des stupéfiants et des précurseurs et se termine par la saisie de la marchandise, le taux de saisie pour les transferts de matériel militaire et de biens à double usage déstabilisants dépend en grande partie des pays impliqués. Ainsi, plus de la moitié des transferts déstabilisants signalés à destination ou en provenance de l'Iran et de la Corée du Nord ont donné lieu à une saisie alors que le taux de saisie concernant des cargaisons ayant pour destination finale des États, régions ou groupes sous embargos en Afrique a été très faible.

Les gouvernements devraient engager un dialogue avec les représentants mondiaux du secteur du transport maritime

Recommandations

1. Les efforts entrepris dans la lutte contre le trafic maritime devraient reconnaître l'utilité du CEP en tant que « goulot d'étranglement » dans la surveillance et le contrôle des navires battant sous des pavillons de complaisance pauvrement régulés et suspectés d'implication dans des flux de marchandises déstabilisantes.

2. Les régimes les plus avancés de CEP devraient initier une coopération technique, des formations ainsi que des activités de sensibilisation auprès des autorités en charge du CEP dans les ports identifiés comme étant les plus fréquemment visités par des vaisseaux suspectés d'implication dans certains flux de marchandises déstabilisantes.

Le SIPRI est un institut indépendant de recherche sur les conflits, les armes et leur contrôle, et le désarmement. Créé en 1966, le SIPRI fournit des données, des analyses et des recommandations sur la base de sources ouvertes, aux décideurs politiques, aux chercheurs, aux médias et à tout public intéressé.

GOVERNING BOARD

M. Göran Lennmarker, Président
(Suède)

Mme Dewi Fortuna Anwar
(Indonésie)

M. Vladimir Baranovsky (Russie)

M. l'Ambassadeur Lakhdar Brahimi
(Algérie)

M. Jayantha Dhanapala (Sri Lanka)

Mme Susan Eisenhower (États-Unis)

M. l'Ambassadeur Wolfgang
Ischinger (Allemagne)

Mme Mary Kaldor (Royaume-Uni)

Le directeur

DIRECTION

M. Bates Gill (États-Unis)



**STOCKHOLM INTERNATIONAL
PEACE RESEARCH INSTITUTE**

Signalistgatan 9

SE-169 70 Solna, Sweden

Telephone: +46 8 655 97 00

Fax: +46 8 655 97 33

Email: sipri@sipri.org

Internet: www.sipri.org

3. Au niveau national, les liens opérationnels devraient être renforcés entre les autorités en charge du CEP et le contrôle des exportations, les douanes, les agences de sécurité et de renseignement. Les autorités en charge du CEP devraient être formées à l'identification des frets et navires suspects.

4. Au niveau régional et international, le partage de l'information entre les différents gouvernements et les autorités en charge du CEP compétentes, que ce soit de manière formelle ou informelle, devrait être amélioré.

5. Le soutien politique devrait être renforcé afin d'établir une approche holistique de la sécurité maritime. Celle-ci utiliserait des technologies, des instruments et des biens actuellement utilisés dans le cadre de la protection de l'environnement, de la surveillance des navires, de la protection des ressources halieutiques et d'autres aspects de gouvernance et de surveillance maritime dans le but de mieux cibler le commerce maritime déstabilisant.

6. Les gouvernements devraient engager un dialogue avec les représentants mondiaux du secteur du transport maritime pour faire face à la problématique du commerce maritime déstabilisant, en particulier l'utilisation croissante de la conteneurisation.

7. Au sein de l'UE, un mécanisme devrait être établi dans le but de partager les informations concernant les cargaisons et navires suspects de manière efficace entre les agences gouvernementales compétentes et les autorités en charge du CEP.

À PROPOS DES AUTEURS

Hugh Griffiths (Royaume-Uni) est un directeur de recherche et est à la tête de la cellule de recherche du SIPRI : «Lutter contre le trafic illicite – Projets d'évaluation de mécanismes» (CIT-MAP). De 1995 à 2007, Hugh Griffiths a travaillé pour divers gouvernements, les Nations unies et diverses organisations non gouvernementales, conduisant des enquêtes de terrain, des analyses et gérant des programmes axés sur des problématiques liés aux économies politiques informelles, à l'aide humanitaire, aux conflits et aux trafics. Parmi ses récentes publications figurent *Air Transport and Destabilizing Commodity Flows* [Le transport aérien et les flux de marchandises déstabilisants] ainsi que « End-user certificates : improving standards to prevent diversion » [Certificats d'utilisateur final : améliorer les normes pour prévenir le détournement], SIPRI Insights on Peace and Security no. 2010/3 (Mars 2010, coauteur).

Michael Jenks (Pays-Bas) est un assistant de recherche et Data Manager au sein du CIT-MAP. Il détient une licence en droit administratif et en administration publique de l'université de Tilburg et poursuit actuellement un master en sciences du développement à l'université d'Uppsala. Ses recherches portent sur le pistage d'une variété de marchandises illicites ou déstabilisantes par voie aérienne et maritime et sur le partage d'information dans ce cadre.

Le Policy Paper, ici résumé, fait partie d'une recherche en cours de la cellule « Lutter contre le trafic illicite – Projets d'évaluation de mécanismes » (CIT-MAP) du SIPRI. Le CIT-MAP adopte une approche multidisciplinaire de la problématique des transferts déstabilisants ou illicites d'armes. Le projet se base sur des enquêtes de terrain et des analyses empiriques, qui sont synthétisées dans des rapports axés sur la recherche de solutions. De plus vastes informations concernant le CIT-MAP et ses publications sont accessibles en ligne: <<http://www.sipri.org/research/security/transport>>