

5 décembre 2023



Transit d'armes vers Israël : la Belgique en porte-à-faux de ses obligations internationales ?

Agatha Verdebout

Fin octobre 2023, plusieurs syndicats belges du secteur des transports aériens (CNE, UBT, Setca et Transcom) ont appelé leurs affiliés de l'aéroport de Liège-Bierset à ne plus manutentionner de matériel militaire à destination d'Israël¹. Didier Lebbe, permanent CNE, expliquait que « *nous ne voulons pas nous rendre complices de crimes de guerre en amenant ce matériel vers Israël et la Palestine*² ». Ce n'est pas la première fois que ce type d'initiative est prise. En 2019, les dockers des ports du Havre, de Marseille et de Gênes avaient refusé de charger des armes à destination de l'Arabie saoudite ; pays accusé de commettre de nombreux crimes de guerre au Yémen depuis 2015³. Au port de Gênes, ces actions se sont prolongées dans le temps. Josè Nivoi, syndicaliste à l'*Unione Sindacale di Base* (USB), explique ainsi que sont bloqués chaque année en moyenne deux navires transportant des armes susceptibles d'être employées dans des zones de guerre (Israël, Yémen, mais aussi Kurdistan, par exemple⁴).

À la suite de la reprise des hostilités entre Israël et le Hamas, les appels des syndicats de transporteurs se sont multipliés à travers l'Europe et le monde — à Barcelone, à Melbourne, à Oakland, à Toronto ou encore à Liège⁵. En Belgique, Amnesty International, le CNCD 11.11.11, Vredesactie, la Ligue des droits humains que d'autres associations ont, dans la foulée, appelé le gouvernement à ne plus autoriser le transit d'armes étrangères à destination de l'État hébreu⁶. Elles rappellent, en effet, que « *tous les États ont [...] la responsabilité de veiller à ce que leur territoire, leur espace aérien, leurs ports et leurs aéroports ne servent pas à fournir à des États tiers les moyens de commettre des crimes de guerre* ⁷ ». Elles estiment par ailleurs que le cadre légal belge sur le transit des armes « *souffre d'une grande faiblesse* ⁸ » et appellent le gouvernement à procéder à l'« *application concrète, sur son territoire, des règles internationales auxquelles il a adhéré* ⁹ », comme celles du Traité des Nations unies sur le commerce des armes (TCA) et de la Position commune 2088/944/PESC du Conseil de l'Union européenne.

Partant de ce constat et de ces différents appels, cet *Éclairage* revient sur les différents flous factuels et juridiques qui entourent la question des transits d'armes en Belgique. Après avoir illustré l'opacité des données disponibles, il montre que le cadre légal belge sur les transits ne contrevient pas nécessairement aux instruments internationaux et européens relatifs au commerce des armes. En revanche, ce texte estime qu'en application d'autres obligations internationales — en particulier celle de faire respecter le droit international humanitaire (DIH) —, les autorités doivent bloquer les transits lorsque les armes sont destinées à des zones de conflit où des crimes de guerre sont commis.

1. L'opacité des données sur les transits d'armes vers des zones de conflit à partir de la Belgique

Un transit correspond à la « *situation d'une marchandise qui ne fait que traverser un lieu et ne paye pas de droits de douane* ¹⁰ ». En Belgique, le port d'Anvers — deuxième plus grand port commercial d'Europe — et l'aéroport de Liège — principal aéroport de fret du Royaume — constituent deux points de passage importants. Il est difficile d'estimer si, en quelles quantités et vers quelles destinations des armes passent par ces deux nœuds du réseau de transport européen. En effet, les données publiques sur les transits d'équipement militaire sont parcellaires et la pratique du reporting varie d'une région à l'autre. La Région flamande, par exemple, communique non seulement sur le nombre de licences octroyées, le pays de destination, la valeur des biens, mais aussi sur le type de matériel et le type d'utilisateur final (par exemple, une ambassade, les forces armées ou une organisation internationale)¹¹. Du côté de la Région wallonne, les rapports annuels sont moins détaillés : ils n'indiquent ni le pays de provenance, ni le destinataire final, ni le type de matériel concerné¹².

Quoi qu'il en soit, les informations contenues dans ces rapports ne rendent pas pleinement compte des transits d'armes qui ont lieu sur le territoire belge. En effet, tous

les transits ne sont pas soumis à autorisation. En Wallonie comme en Flandre, une licence n'est pas nécessaire si les marchandises ne quittent pas le statut d'entrepôt douanier ou s'il y a transbordement¹³ - c'est-à-dire si la cargaison est déchargée afin d'être transférée sur un autre moyen de transport (par exemple, d'un avion à un camion ou à un autre avion). Ainsi, comme l'explique le SPW Économie, « *le fait de simplement traverser la Belgique sans rupture de charge ne requiert pas de licences de transit*¹⁴ ».

Afin de se représenter les volumes d'armes transitant par la Belgique, la société civile doit donc procéder par conjecture. Le cas israélien offre d'ailleurs une bonne illustration. En 2014, alors que l'opération « Bordure protectrice » était en cours à Gaza, plusieurs associations s'étaient déjà intéressées à ce sujet. Elles avaient noté que Bierset était le « hub européen » de deux grandes sociétés cargo israéliennes, EL AL Cargo et CAL Cargo¹⁵. Avant de s'établir en Belgique, EL AL opérait à Schiphol aux Pays-Bas ; site à partir duquel elle aurait fait transiter environ 160 millions d'amorces explosives, 17 millions de pièces d'armement et plus d'un million de cartouches, de grenades fumigènes et de détonateurs en provenance des États-Unis entre 2005 et 2006¹⁶. Sur la base de ces éléments, les associations concluent que bien qu'il n'y ait « *pas de données claires concernant le passage de matériel militaire [...] on peut présumer qu'une partie passe par l'aéroport liégeois*¹⁷ ». Les autorités aéroportuaires avaient nié ces allégations, expliquant qu'il s'agissait d'une « *rumeur infondée que l'on entend à chaque fois qu'il y a un pic dans le conflit israélo-palestinien*¹⁸ ».

Presque dix ans plus tard, le CEO de Challenge group – une coentreprise d'AGREXO et CAL Cargo – a adopté la même attitude, qualifiant les témoignages des travailleurs de « *mensonges*¹⁹ ». Depuis cette déclaration, plusieurs informations viendront néanmoins confirmer les dires des manutentionnaires liégeois. Fin novembre, ce même CEO admettra avoir transporté des fils explosifs vers Israël²⁰. Une communication du ministère israélien de la Défense sur le réseaux social X datant du 11 octobre, montrant des armes avancées américaines en train d'être déchargées d'un avion du groupe Challenge, refait surface²¹. La Coordination nationale d'action pour la paix et la démocratie (CNAPD) a en outre répertorié les vols vers Israël ayant transité par Liège : entre le 10 octobre et la 12 novembre 2023 au moins huit allers-retours entre la base militaire de Dover au Delaware et l'aéroport de Tel-Aviv ou la base aérienne de Nevatim dans le désert du Néguev ont été comptabilisés²². Enfin, ce 5 décembre 2023, *De Morgen* a publié un article révélant que 246 tonnes de munitions et 20 tonnes de détonateurs ont transité par le port d'Anvers vers Israël en 2022²³.

Ces avions qui se posent sur le tarmac liégeois et ces navires qui s'arriment aux quais anversois n'y déchargent pas leur cargaison ; ils ne sont donc pas soumis au régime de licence.

2. La permissivité des règles internationales et européennes sur les transits d'équipements militaires

En Belgique, l'octroi d'une licence de transit d'armes est une compétence régionale²⁴. Chaque région dispose donc de sa propre législation en la matière et de sa propre autorité de contrôle (ou « cellule licence »). Comme déjà mentionné, ni la Région wallonne ni la Région flamande n'exigent l'octroi d'une licence de transit si les biens ne font pas l'objet d'un transbordement sur leur territoire. Il en est de même en Région Bruxelles-Capitale²⁵. Bien que chacune de ces entités fédérées disposent d'une certaine liberté, leurs législations doivent néanmoins respecter certains prescrits.

En effet, le transit d'armes fait l'objet de réglementations au niveau tant international qu'europpéen. Le TCA et la Position commune 2008/944/PESC du Conseil couvrent tous deux cette opération au même titre que l'exportation, l'importation, le courtage et les autres activités participant plus globalement du « commerce des armes »²⁶. Toutefois, contrairement à ces autres activités, les États disposent d'une marge de manœuvre assez importante pour la réglementation du transit.

Dans le TCA, par exemple, les dispositions relatives aux exportations ou au courtage sont libellées de façon contraignante et impérative : l'État « *évalue*²⁷ » les risques, « *ne doit pas autoriser*²⁸ », ou encore « *prend des mesures*²⁹ ». À titre de comparaison, l'article 9, relatif au transit et au transbordement, prévoit que « *chaque État partie prend les mesures nécessaires pour réglementer, lorsque cela est nécessaire et possible, le transit ou le transbordement, sous sa juridiction et sur son territoire*³⁰ ». L'utilisation des termes « nécessaire » (à deux reprises) et « possible » n'est pas un hasard et indique que cette disposition n'a pas véritablement de portée obligatoire. Les États peuvent décider de ne pas encadrer le transit et le transbordement ou de les encadrer uniquement dans les limites de ce qu'ils jugent « nécessaire et possible » pour réaliser l'objet et le but du Traité.

L'objet et le but du Traité des Nations unies sur le commerce des armes (TCA)

L'objet et le but du TCA sont énoncés à l'article 1^{er} : « Le Traité a pour objet d'*instituer les normes communes les plus strictes possibles aux fins de réglementer ou d'améliorer la réglementation du commerce international d'armes classiques* » ainsi que de « *prévenir et éliminer le commerce illicite d'armes classiques et empêcher le détournement de ces armes* ».

Les buts sont, quant à eux, au nombre de trois. Il s'agit de « *contribuer à la paix, la sécurité et la stabilité internationales et régionales* » ; de « *réduire la souffrance humaine* » ; et de « *promouvoir la coopération, la transparence et l'action responsables des États Parties dans le commerce international des armes classiques et bâtir ainsi la confiance entre les États* ».

La Position commune 2008/944/PESC définissant des règles communes afin de régir le contrôle des exportations de technologies et d'équipements militaires n'est pas davantage restrictive. Elle demande aux États membres de l'UE d'évaluer les demandes de licence (exportation, courtage, transit, etc.) au regard de huit critères afin de

s'assurer que les armes ne soient pas, entre autres, employées de manière contraire aux droits humains et au DIH et ne risquent pas non plus de nourrir des conflits internes ou régionaux³¹. En revanche, elle ne spécifie pas quels types d'opérations doivent obligatoirement faire l'objet d'une procédure d'autorisation. L'article 1^{er} § 2 indique en effet que « *la législation des États membres précise dans quels cas une autorisation d'exportation est requise quant aux demandes susmentionnées* ». Dans la Position commune 2008/944/PESC, l'expression « autorisation d'exportation » est employée de manière large et inclut les demandes d'autorisation de transit³². Dit autrement, si la législation nationale ne prévoit pas que le transit doit être soumis à une autorisation, le droit européen ne l'oblige pas à l'y soumettre.

De ce point de vue, tant le TCA que la Position commune 2008/944/PESC sont donc plutôt permissifs en ce qui concerne les opérations de transit. Le droit belge, et plus particulièrement les réglementations régionales sur les transits d'armes ne s'inscrivent pas en porte-à-faux de ces textes. Pour autant, cela ne signifie pas que la passivité du gouvernement, fédéral en particulier, ne pose pas de problèmes au regard d'autres obligations internationales.

3. Bloquer les transits et autres transferts d'armement pour faire respecter le DIH

Les textes internationaux relatifs au commerce des armes ne suffisent pas pour appréhender l'attitude de la Belgique face au transit d'armes sur son territoire vers des zones de conflit où les règles du DIH sont bafouées. En vertu de l'article 1^{er} commun aux quatre Conventions de Genève, les États ont non seulement l'obligation de respecter mais aussi de faire respecter le DIH. Cette obligation ne suppose pas uniquement de s'assurer que les personnes ou groupes se trouvant sous la juridiction ou le contrôle de l'État respectent le droit de la guerre. Elle revêt également une dimension « externe », qui implique de faire en sorte que les « autres » les respectent³³. À ce titre, l'ensemble des États de la communauté internationale ont le devoir de s'abstenir d'encourager, d'aider ou d'assister une partie belligérante à commettre des violations du DIH, mais aussi celui de faire tout ce qui est raisonnablement en leur pouvoir afin de prévenir et de faire cesser ces violations³⁴.

Appliqués aux transferts d'armement, les volets dits « négatif » (ne pas faire) et « positif » (faire) de l'obligation se superposent largement. Ainsi, le Comité international de la Croix Rouge (CICR) – gardien des Conventions de Genève – estime que la fourniture de matériel militaire à une partie au conflit qui commet des violations du DIH équivaut à une forme d'aide et/ou d'assistance³⁵. En outre, parmi les mesures que l'État peut prendre pour faire cesser les violations se trouvent le fait de conditionner, de limiter ou de refuser des transferts d'armes³⁶.

En Belgique, plusieurs licences d'exportation vers l'Arabie saoudite ont été suspendues et ensuite annulées par le Conseil d'État ces dernières années³⁷. Le Conseil d'État avait

estimé que les licences posaient question du point de vue du respect du critère lié au respect du DIH contenu dans le Décret relatif à l'importation, à l'exportation, au transit et au transfert d'armes civiles et de produits liés à la défense de la Région wallonne. Mais même si les transits sans transbordements ne doivent pas faire l'objet d'une licence, l'État fédéral est au fait des marchandises qui passent par son territoire et celui de ses entités fédérées. Comme le relève la CNAPD³⁸, pour des questions de sécurité, le transport aérien de « marchandises dangereuses » (catégorie dont certains équipements militaires font partie) doit faire l'objet d'une autorisation du SPF Mobilité et transport³⁹, tandis que le transport d'explosifs par route, par chemin de fer ou par voie maritime, doit être autorisé par le SPF Économie⁴⁰. En outre, autorisation ou non, les marchandises doivent faire l'objet d'une déclaration de transit – reprenant des informations comme le pays de départ et de destination, le moyen d'acheminement, la masse de la marchandise ou encore sa nature – aux douanes⁴¹. Comme le conclut toujours la CNAPD, le fédéral détient « *les informations relatives à ces transports* » et dispose donc « *également la possibilité de les bloquer*⁴² ».

Si les autorités peuvent bloquer ces transits, l'article 1^{er} commun des Conventions de Genève dit que, tant que le gouvernement israélien ne se sera pas clairement engagé à respecter le DIH et que ces engagements ne se seront traduits dans les faits, elles *doivent* les bloquer. Il s'agit, concrètement, de refuser le passage et l'accès de ces cargaisons au territoire terrestre, maritime et aérien de la Belgique. Cette obligation ne s'applique, bien évidemment, pas uniquement à la Belgique et aux transits d'armes vers Israël. Tous les États sont tenus de respecter et faire respecter le DIH et de prendre toutes les mesures qu'ils peuvent raisonnablement prendre pour faire cesser sa violation, peu importe où celle-ci a lieu et par qui elle est commises. Si tous les gouvernements se tenaient à ces préceptes, les flux d'armes vers des zones de conflit où ils facilitent la commission de crime de guerre seraient fortement réduite, voire rendus impossibles.

Conclusion : le droit de se défendre et la défense du DIH

Au lendemain des attaques du Hamas le 7 octobre 2023, de nombreux États ont reconnu le droit d'Israël à se défendre⁴³. Dans la foulée, les États-Unis ont promis leur soutien matériel, notamment via la fourniture d'armement, au gouvernement israélien⁴⁴. Plusieurs faisceaux d'indices suggèrent que ce matériel a pu passer par le territoire belge avant de rejoindre Tsahal qui l'a peut-être employé dans le cadre de ses opérations à Gaza. L'opacité des données publiquement disponibles sur le sujet permet difficilement aux citoyens et citoyennes d'avoir une vision sur ce qui se passe réellement. Au même titre que ce qu'ils ont pu faire par le passé, les syndicats ont tiré la sonnette d'alarme et la société civile a, une fois de plus, demandé au gouvernement de faire preuve de plus de transparence ainsi que de prendre action au-delà des traditionnels appels à la retenue.

Ces demandes ne doivent pas se comprendre comme autre chose qu'une invitation faite à l'État de respecter ses obligations internationales et de se comporter en adéquation

avec ses déclarations. Ce n'est pas prendre parti dans le conflit, si ce n'est celui d'un corps de règles développé pour amoindrir, autant que possible, les souffrances causées par la guerre. Même des attaques visant délibérément la population civile et constitutives de crimes de guerre ne sauraient justifier une défense par tous les moyens. Faire face à un ennemi faisant fi des principes d'humanité n'autorise en aucun cas les autres belligérants à en faire de même. Si de simples appels à respecter les règles de base des conflits armés (tels les principes de proportionnalité et de distinction) deviennent la cause de tensions diplomatiques, c'est bien la preuve que ces règles doivent plus que jamais être défendues et ce dans l'intérêt de toutes les parties aux prises avec une guerre ou qui viendraient à l'être. Bloquer les transferts et autres transits d'armes vers des zones de conflits où elles servent à commettre des crimes de guerre participe de cette défense.

Auteure

Agatha Verdebout est chargée de recherche au GRIP et directrice adjointe. Diplômée en droit et en relations internationales, elle est titulaire d'un Doctorat en sciences juridiques (ULB).

Pour citer cette publication

VERDEBOUT Agatha « [Transit d'armes vers Israël : la Belgique en porte-à-faux de ses obligations internationales ?](#) », *Éclairage du GRIP*, 5 décembre 2023.



Le GRIP bénéficie du soutien
du Service de l'Éducation
permanente de la Fédération
Wallonie-Bruxelles.

Crédit photo de couverture : EL AL Cargo Boeing 747-245F(SCD), AMS Amsterdam [Schiphol], Netherlands, February 2007, photographer Peter Bakema, via [Wikimedia Commons](#)

Les opinions émises dans cette publication n'engagent que leurs auteurs et ne constituent en rien une prise de position du GRIP.

Tous droits réservés. © Groupe de recherche et d'information sur la paix et la sécurité
Groupe de recherche et d'information sur la paix et la sécurité
Mundo-madou - 7-8 Avenue des Arts - 1210 Saint-Josse-ten-Noode, Belgique
Tél. : +32 (0) 473 982 8202 – admi@grip.org – www.grip.org
Twitter : [@grip_org](#) -Facebook : GRIP.1979

¹ MEULDERS Raphaël, « [Les syndicats belges refusent de transporter du matériel militaire vers Israël et la Palestine](#) », *La Libre*, 31 octobre 2023 ; GOCHÉ Luc, « [Les syndicats demandent à leurs affiliés de Liège Airport de ne plus manutentionner des armes destinées à la guerre en Palestine](#) », *Sudinfo-La Meuse*, 3 novembre 2023.

² MEULDERS Raphaël, « Les syndicats belges », *op. cit.*

³ Voir notamment BERGER Annick, « [Les dockers CGT de Marseilles ne chargeront pas d'armes pour l'Arabie saoudite](#) », *Capital*, 31 mai 2019 ; TREMBLAY Pierre, « [A Marseille, des dockers refusent de](#)

- [charger des armes françaises pour l'Arabie saoudite](#) », *Huffpost*, 30 mai 2019 ; NACHTEGAAL Benjamin, « [Des dockers français et italiens bloquent des livraisons d'armes à l'Arabie saoudite](#) », *Solidaire*, 31 mai 2019.
- ⁴ « [Des syndicats du monde entier tentent d'empêcher les livraisons d'armes vers Israël](#) », *Rapports de force*, 11 novembre 2023.
- ⁵ Voir notamment *Ibidem* ; KEDAZ Jyhane, « [Espagne, États-Unis : dockers et manifestants bloquent l'envoi d'armes à Israël et exigent le cessez-le-feu](#) », *Révolution permanente*, 7 novembre 2023 ; IACONO Agata, « [Terminal de San Benigno. Les dockers du Port de Gênes se préparent à bloquer les armes en transit vers Israël](#) », *Pressenza International Press Agency*, 14 novembre 2023.
- ⁶ « [Carte blanche : plus aucune arme à destination d'Israël ne doit transiter par la Belgique](#) », *RTBF*, 16 novembre 2023.
- ⁷ *Ibidem*.
- ⁸ *Ibidem*.
- ⁹ *Ibidem*.
- ¹⁰ « [Transit](#) », *Dictionnaire Petit Robert*, consulté le 29 novembre 2023.
- ¹¹ Voir à titre d'illustration, Vlaamse overheid, Departement Kanselarij & Buitenlandse zaken, [Jaarverslag wapenhandel 2022. Dienst Controle Strategische Goederen](#), juillet 2023, Annexe 1, p. 2.
- ¹² Voir à titre d'illustration, Région Wallonne, [Rapport au Parlement Wallon sur l'application du décret du 12 juin 2012 relatif à l'importation, au transfert, à l'exportation et au transit d'armes civiles et de produits liés à la défense, Rapport annuel 2021](#), s.d., p. 79-80.
- ¹³ Région Flamande, [Décret concernant l'importation, l'exportation, le transit et le transfert de produits liés à la défense, d'autre matériel à usage militaire, de matériel de maintien de l'ordre, d'armes à feu civiles, de pièces et de munitions](#), 15 juin 2012, publication au *Moniteur belge* le 4 juillet 2012, art. 2, al. 6.
- ¹⁴ Service public régional Économie (SPW Économie), « [Licences d'armes /Mouvements de transit](#) », consulté le 23 novembre 2023.
- ¹⁵ « [L'aéroport de Liège contribue-t-il à fournir l'armée israélienne ?](#) », *RTBF*, 2 août 2014.
- ¹⁶ *Ibidem*.
- ¹⁷ *Ibidem*.
- ¹⁸ « [Liège Airport : manifestation contre un "transit d'armes" vers Israël](#) », *RTBF*, 26 août 2014.
- ¹⁹ MEULDERS Raphaël, « ["Nous amenons des ambulances et de la nourriture depuis Liège vers Israël, pas des armes"](#) », *La Libre*, 8 novembre 2023.
- ²⁰ HOFMAN Pauline, « [Guerre Israël-Hamas : du matériel explosif pour l'armée israélienne a transité par Liège](#) », *Le Soir*, 21 novembre 2023.
- ²¹ *Ibidem*.
- ²² Voir le document compilé par la CNAPD [ici](#).
- ²³ STRUYS Bruno, « ["Er is duidelijk doorvoer gebeurd zonder vergunningen" : hoe kan het dat munitie via Antwerpen naar Israël passeerde ?](#) », *De Morgen*, 5 décembre 2023.
- ²⁴ SPF, Chancellerie du Premier ministre, [Loi spéciale modifiant la loi spéciale du 8 août 1980 des réformes institutionnelles](#), 12 août 2003, publié au *Moniteur belge* le 20 août 2003, art. 3.
- ²⁵ Région Bruxelles-Capitale, [Ordonnance relative à l'importation, à l'exportation, au transit et au transfert de produits liés à la défense, d'autre matériel pouvant servir à un usage militaire, de matériel lié au maintien de l'ordre, d'armes à feu à usage civil, de leurs pièces, accessoires et munitions](#), 20 juin 2013, publiée au *Moniteur belge* le 21 juin 2013, art. 2, al. 6.
- ²⁶ [Traité des Nations unies sur le commerce des armes \(TCA\)](#), adopté le 2 avril 2013, entré en vigueur le 24 décembre 2014, art. 2 § 2 ; Conseil de l'Union européenne (UE), [Position commune 2008/944/PESC définissant des règles communes régissant le contrôle des exportations de technologie et d'équipements militaires](#), 8 décembre 2008, *Journal officiel de l'Union européenne* du 13 décembre 2008, L 335/99, art. 1 § 2.

²⁷ TCA, art 7.

²⁸ TCA, art. 6 et 7.

²⁹ TCA, art. 10.

³⁰ TCA, art. 9.

³¹ Conseil de l'UE, Position commune 2008/944/PESC, art. 2.

³² *Ibid.*, art. 1 § 2.

³³ CICR, « [Convention \(I\) de Genève pour l'amélioration du sort des blessés et des malades dans les forces armées en campagne, 12 août 1949 – Commentaire de 2026 – Article 1^{er} – Respect de la Convention](#) », *Base de données de Droit international humanitaire*, consulté le 24 novembre 2023, § 153.

³⁴ *Ibidem*, § 154.

³⁵ *Ibidem*, § 162.

³⁶ *Ibidem*, § 181.

³⁷ Voir notamment SLAUTSKY Emmanuel, « [L'exportation d'armes wallonnes en Arabie saoudite : de la suspension à l'annulation](#) », *Justice en ligne*, 24 septembre 2019.

³⁸ CNAPD, « [Challenge Airlines, opérant à partir de l'aéroport de Liège, transporte des armes vers Israël](#) », *Communiqué de presse*, 21 novembre 2023.

³⁹ SPF Mobilité et transport, [Arrête royal réglementant le transport aérien des marchandises dangereuses](#), adopté le 18 novembre 2005, publié au *Moniteur belge* le 9 janvier 2006, art. 3.

⁴⁰ SPF Économie, « [Transport d'explosifs](#) », consulté le 24 novembre 2023.

⁴¹ Au sujet des déclarations de transit, voir Commission européenne, Direction générale (DG) Fiscalité et Union douanière, [Manuel transit](#), 19 avril 2021, TAXUD/A1/TRA/005/2020-1-FR, p. 190 et suivantes.

⁴² CNAPD, « Challenge Airlines... », *op. cit.*

⁴³ MAGID Jacob, « [Avec Biden, les leaders occidentaux soulignent le droit à l'auto-défense d'Israël](#) », *The Times of Israel*, 23 octobre 2023. À cet égard, il convient de souligner que les États n'ont pas fait référence au droit de légitime défense au sens de l'article 51 de la Charte des Nations unies. Dans son avis consultatif sur la construction d'un mur en territoire palestinien, la Cour internationale de Justice (CIJ) avait rappelé qu'Israël, en tant que puissance occupante, ne bénéficie pas de ce droit envers la population du territoire qu'elle occupe. Cour internationale de Justice (CIJ), [Conséquences juridiques de l'édification d'un mur dans le territoire palestinien occupé](#), Avis consultatif, 9 juillet 2004, § 139, p. 62.

⁴⁴ HAMMER Mathias, « [What to Know About U.S. Military Support for Israel's Gaza Offensive](#) », *Time*, 3 novembre 2023.



Fondé à Bruxelles en 1979, le GRIP (Groupe de recherche et d'information sur la paix et la sécurité) s'est développé dans le contexte particulier de la Guerre froide, ses premiers travaux portant sur les rapports de forces Est-Ouest. Durant les années 1980, le GRIP s'est surtout fait connaître par ses analyses et dossiers d'information concernant la course aux armements, ses mécanismes et ses enjeux. Après la chute du mur de Berlin en 1989, prenant acte du nouvel environnement géostratégique, le GRIP a orienté ses travaux sur les questions de sécurité au sens large et a acquis une expertise reconnue sur les questions d'armement et de désarmement (production, réglementations et contrôle des transferts, non-prolifération), la prévention et la gestion des conflits (en particulier sur le continent africain), l'intégration européenne en matière de défense et de sécurité, et les enjeux stratégiques. En éclairant citoyens et décideurs sur des problèmes complexes, le GRIP entend contribuer à la diminution des tensions internationales et tendre vers un monde moins armé et plus sûr. Plus précisément, l'objectif du GRIP est de travailler en faveur de la prévention des conflits, du désarmement et de l'amélioration de la maîtrise des armements.

5 BONNES RAISONS DE SOUTENIR LE GRIP

Le GRIP a pour mission d'étudier les conflits et les conditions de la paix. Il le fait dans l'optique de donner aux citoyens, à la société civile et aux élus accès à des analyses indépendantes permettant aux décideurs comme au grand public de renforcer leurs capacités critiques face à des enjeux complexes où s'entremêlent des intérêts politiques et économiques et des conceptions normatives et éthiques parfois contradictoires. En faisant un don au GRIP, vous participez au renforcement de ses moyens et œuvrez à :

- Développer une recherche indépendante sur la paix ;
- Consolider les capacités en tant que force de proposition auprès des décideurs politiques ;
- Garantir l'accès en langue française à une recherche rigoureuse et accessible au public ;
- Former une relève à qui il incombera de relever les défis de demain ;
- Préserver l'activité *Édition* du GRIP qui permet de mettre de l'avant les combats des acteurs au service de la paix qu'ils soient journalistes, médecins ou militants des droits de la personne.

Le GRIP ne saurait accomplir efficacement sa mission d'information et de sensibilisation du public sans le soutien de donateurs motivés par la défense de la paix comme bien commun. En soutenant le GRIP, vous contribuez au renforcement d'une recherche indépendante et de qualité au service de la société civile sur de nombreux sujets sensibles relatifs aux droits humains, aux libertés fondamentales ou encore à la sécurité des personnes. Vous permettez aussi aux chercheurs du GRIP de s'investir dans la formation d'une relève étudiante, en fournissant un encadrement propice à la transmission des savoirs et des compétences nécessaires à l'analyse critique des enjeux de société.

Rejoignez-nous sur www.grip.org .

Devenez donateur : IBAN -BE87 0001 5912 8294 - BIC/SWIFT : BPO TBE B1

GROUPE DE RECHERCHE ET D'INFORMATION SUR LA PAIX ET LA SECURITE

Avenue des Arts, 7-8
B-1210 Saint-Josse-ten-Noode
Tél. : +32 (0) 473 982 820
Site Internet : grip.org