

[VREDESACTIE]



**Challenge Airlines : une
chaîne d'approvisionnement
pour le génocide**

« **Challenge Airlines - Een Logistieke Aanvoerketen voor Genocide** »

© Tous droits réservés Vredesactie (2025)

Traduction depuis le néerlandais : Association Belgo-Palestinienne, Halte-Guerres, Coordination Nationale d'Action pour la Paix et la Démocratie,

La version originale du rapport est disponible sur le [site internet de Vredesactie](#).

Cette publication a été réalisée avec le soutien financier de la direction générale Coopération au développement et Aide humanitaire (DGD) de Belgique. Le contenu de cette publication ne peut en aucun cas être considéré comme reflétant la position de la Coopération au Développement belge.



Belgium
partner in development

Challenge Airlines : une chaîne d’approvisionnement pour le génocide

Depuis la nouvelle offensive israélienne à Gaza, Vredesactie tente activement de mettre un terme aux livraisons d’armes vers Israël, et nous avons déjà obtenu quelques succès à cet égard. Par exemple, en collaboration avec Amnesty International, la Ligue des Droits Humains et la Coordination Nationale d’Action pour la Paix et la Démocratie, nous avons réussi à faire suspendre la licence belge d’exportation de poudre à canon vers Israël, d’une valeur de 50 millions d’euros. Des militant-es pacifistes ont également mis un terme au transit de munitions par la compagnie maritime israélienne ZIM via le port d’Anvers, notamment en déposant une plainte collective et en ouvrant une enquête judiciaire. De nombreuses organisations se sont mobilisées, notamment 11.11.11, Oxfam et Broederlijk Delen. Nous avons ensuite dénoncé le transit de matériel militaire vers Israël via l’aéroport de Bierset à Liège, et avons pu faire pression tant sur la Région wallonne que sur le ministre fédéral de la Mobilité pour qu’un terme soit mis à ce transit. Ces transports étaient réalisés par la compagnie aérienne belgo-israélienne Challenge Airlines, basée à l’aéroport de Bierset. Cependant, l’entreprise joue toujours un rôle-clé dans la chaîne d’approvisionnement de la violence israélienne. Challenge Airlines assure ainsi l’approvisionnement en armes d’Israël, tout en continuant l’exportation de produits provenant des colonies israéliennes dans le territoire palestinien occupé.

C’est dans ce contexte que Vredesactie présente ce dossier détaillé, dans lequel les activités de Challenge Airlines sont documentées.

1. Challenge Airlines : l’artère vitale de l’occupation	2
2. Le soutien militaire à l’occupation et la violence à Gaza	7
3. Le transit de matériel militaires à Bierset	12
4. Vols liés aux armes par Challenge Airlines	21

1. Challenge Airlines : l'artère vitale de l'occupation



CC SA - Windmemories

L'origine de Challenge Airlines repose sur le rôle-clef que l'entreprise joue dans l'occupation israélienne et son volet logistique. Challenge Airlines a démarré ses opérations en mai 2019, mais ses racines se situent dans Cargo Airlines (CAL). CAL était une compagnie aérienne israélienne, spécialisée dans le transport de produits agricoles vers l'Europe. Ces activités avaient lieu en étroite collaboration avec la société d'exportation israélienne Agrexco, qui a regroupé les exportations de produits agricoles de diverses entreprises en Israël. La moitié des actions d'Agrexco était détenue par le gouvernement israélien et par une alliance de coopératives agricoles israéliennes. Parmi celles-ci, de nombreuses colonies du territoire occupé assuraient la majeure partie des exportations. Selon une déclaration du directeur d'Agrexco-Carmel en 2006, environ 70% des exportations d'Agrexco provenaient de ce territoire occupé¹.

CAL a été l'une des premières sociétés de transport à s'implanter à l'aéroport de Bierset (Liège) en 1996. Cette implantation a eu lieu en collaboration avec Agrexco, qui y a construit un entrepôt avec des installations de réfrigération pour produits agricoles frais, et l'a intégré à la société LACHS (Liège Air Cargo Handling Services). Ce canal est rapidement devenu l'un des plus importants réseaux de distribution des produits agricoles israéliens en Belgique et aux Pays-Bas.

En 2008, Agrexco a été entièrement privatisée et a entamé une croissance fortement axée sur l'endettement, pour finalement s'étouffer sous ces mêmes dettes lors de la crise bancaire. Elle a ensuite fait faillite en 2011. Entre-temps, en 2006, CAL avait entièrement acquis LACHS et repris une grande partie des activités opérationnelles belges d'Agrexco.

Le groupe Challenge est aujourd'hui composé de trois sociétés exploitant des avions et titulaires d'une licence de contrôle aérien : Challenge Airlines IL en Israël, Challenge Airlines BE en Belgique et Challenge Airlines MT à Malte. En outre, elle comprend une division commerciale (Challenge Air Cargo, basée à Malte), une société de location d'avions et de pièces détachées (Challenge Aviation, avec une structure holding supplémentaire basée à Malte et plusieurs filiales) et une division de maintenance technique (Challenge Technic, basée en Islande avec des sociétés supplémentaires à Malte et en Allemagne). Enfin, le groupe regroupe les anciennes activités d'Agrexco :

¹ www.bdsfrance.org/campagne-agrexcocarmel/, cité sur www.cnapd.be.

Challenge Handling (ex-LACHS) et Challenge Logistics, qui organise le transport routier en Europe et aux USA. La société-mère du groupe Challenge est également basée à Malte.

Malgré cette structure complexe en sous-groupes, le centre d'activité de Challenge Airlines est situé à Bierset, qui fonctionne comme une plaque tournante et où est employée la majeure partie du personnel (750 des 900 salarié-es). Actuellement, le Groupe Challenge compte 9 avions en service : 5 Boeing 747-400F et 4 Boeing 767-300F, répartis sur les 3 compagnies aériennes, et donc sous 3 pavillons différents.

Le groupe Challenge est encore aujourd'hui responsable d'une grande partie des importations de produits agricoles (légumes, fruits et fleurs) cultivés dans les colonies israéliennes en territoire occupé. Pour certains produits spécifiques, il y a eu quelques transferts au fil des années entre les Pays-Bas (où les produits sont fournis par ZIM, à Rotterdam) et la Belgique (où Bierset est le point d'importation le plus important pour les produits frais). Par exemple, les importations d'agrumes et de dattes se sont en partie déplacées vers les Pays-Bas, tandis que la Belgique est devenue le point d'importation le plus important pour les fleurs en provenance d'Israël (représentant 60 % des importations de fleurs dans l'UE). Quelle que soit la direction, la destination finale est toujours le marché de l'ensemble du Benelux, et même parfois au-delà.



*Un Boeing 747 de Challenge Airlines en cours de chargement
CC SA - Stephen Gauci*

La colonisation de la Palestine comme violation du droit international

De nombreuses résolutions des Nations unies et plusieurs avis consultatifs de la Cour internationale de justice qualifient les colonies israéliennes en territoire occupé de contraires au droit international. Le « territoire occupé » est la zone qu'Israël occupe depuis la guerre des Six Jours de 1967. Le 22 novembre 1967, le Conseil de sécurité des Nations unies a adopté la résolution 242 (1967), dans laquelle il a souligné l'inadmissibilité de l'acquisition de territoires par la guerre et demandé le retrait des

forces israéliennes des « territoires occupés au cours du récent conflit ». De même, dans les résolutions 252 (1968), 267 (1969) et 298 (1971), le Conseil de sécurité de l'ONU, sur base de ce principe, a condamné les mesures juridiques et administratives prises par Israël pour changer le statut de (la partie occupée de) Jérusalem, y compris la confiscation de maisons et de terres et le transfert de population. Dans plusieurs autres résolutions (dont les résolutions 446, 452, 465, 471 et 476 de 1979-1980, lorsque cette politique de colonisation s'est considérablement intensifiée), le Conseil de sécurité de l'ONU a condamné la politique de colonisation, y compris l'établissement de colonies pour les civil-es israélien·nes, comme une violation de la Quatrième Convention de Genève relative à la protection des populations civiles en temps de guerre. Ces principes ont depuis été réaffirmés à de nombreuses reprises, dans de nombreuses résolutions du Conseil de sécurité et de l'Assemblée générale des Nations unies.

La Cour internationale de Justice a réaffirmé ces principes dans son avis consultatif du 19 juillet 2024, et a exposé les implications pour les colonies établies par Israël depuis 1967. En tant que gouvernement occupant, Israël est tenu de respecter ses obligations en vertu de la Quatrième Convention de Genève et des traités internationaux relatifs aux droits humains, et doit respecter les droits des résident·es palestinien·nes qui en découlent. Comme dans son avis précédent du 9 juillet 2004 sur le Mur, la Cour qualifie la politique de colonisation de violation de l'article 49 de la Quatrième Convention de Genève², qui interdit à la puissance occupante de transférer une partie de sa propre population dans le territoire qu'elle occupe. La Cour souligne également que cette politique de colonisation s'est accompagnée de confiscations de terres au profit de ces colonies. Entre-temps, de telles colonies existent désormais dans plus d'un tiers du territoire occupé. Ces saisies constituent une violation du Règlement de La Haye de 1907 sur la guerre sur terre³. La Cour tire également la même conclusion concernant la manière dont Israël, en tant qu'entité occupante, gère et monopolise l'approvisionnement en eau au profit de ces colonies. En conséquence, la surface agricole disponible pour les résident·es palestinien·nes a été réduite de 40 % en 2010 par rapport à 1980. L'expulsion des résident·es palestinien·nes de leurs foyers ainsi que les pressions exercées sur ces personnes pour qu'elles quittent le territoire occupé en les privant de moyens de subsistance constituent également une violation de l'article 49 de la Quatrième Convention de Genève. Le même article interdit également le transfert forcé ou la déportation hors d'un territoire occupé, ainsi que l'évacuation forcée d'une région occupée, sauf si cela est nécessaire pour la sécurité de la population ou pour des raisons militaires impérieuses, et toujours à titre temporaire jusqu'à la fin des hostilités. Ces violations des lois de la guerre sont étroitement liées aux colonies.

² Convention de Genève relative à la protection des personnes civiles en temps de guerre, Genève, 12-08-1949.

³ Règlement concernant les lois et coutumes de la guerre sur terre, annexe à la Convention concernant les lois et coutumes de la guerre sur terre, La Haye, 18-10-1907.



Des dates aux balles
CC BY-SA - VREDESACTIE

De plus, Israël autorise en toute impunité la violence des colons contre les résident·es palestinien·nes, et utilise une force disproportionnée contre les protestations de ces mêmes résident·es. La Cour qualifie également ces faits de violations du droit à la vie et du droit à la protection contre la violence, en vertu des lois de la guerre de La Haye et de Genève et des traités relatifs aux droits humains. En outre, la Cour considère que la différence de traitement juridique et administratif résultant de la politique de colonisation et d'occupation entre les résident·nes palestinien·nes, d'une part, et les colons juif·ves (de nationalité israélienne ou autre), d'autre part, constitue une discrimination systématique en violation des traités relatifs aux droits humains, voire une violation de l'interdiction de la ségrégation et de l'apartheid.

La Cour qualifie également l'ensemble de ces actes d'annexion, ce qui constitue une violation de l'interdiction prévue par le droit international de l'usage de la force pour acquérir un territoire, et une atteinte au droit des Palestinien·nes à l'autodétermination. Par conséquent, son occupation continue ainsi que le contrôle qu'elle exerce sur Gaza depuis 2005 sont totalement illégaux. La Cour internationale de justice considère donc l'occupation comme un acte illégal qui, en vertu du droit international, engage la responsabilité d'Israël. Il faut mettre fin à la politique de colonisation, abroger toutes les lois et mesures visant à maintenir l'occupation, et garantir la réparation intégrale des dommages à toutes les personnes physiques ou morales concernées. Cela comprend notamment la restitution des terres et des biens confisqués, l'évacuation des colons, et l'indemnisation des dommages qui ne peuvent être réparés.

Pour d'autres pays, cette qualification de crime au regard du droit international entraîne l'obligation de reconnaître comme illégale la situation résultant de cette occupation illégale et de ne fournir aucune aide ni assistance à son maintien — y compris en prenant les mesures nécessaires pour empêcher les relations commerciales qui contribuent à son maintien.

De ce point de vue, on peut dire que les produits agricoles provenant des colonies israéliennes dans le territoire occupé sont synonymes de profits issus de violations du droit international. La Cour internationale de justice n'a pas abordé la qualification pénale des violations susmentionnées des lois de la guerre, mais le transfert de sa propre population dans un territoire occupé, la confiscation de terres ou de ressources naturelles ou l'expulsion de la population locale sont tous des formes de crimes de guerre. En outre, la commercialisation des produits de ces délits constitue une forme de recel, et le fait que ces profits soient étroitement liés à la politique de colonisation peut également être considéré comme une complicité dans ces délits.

Tout comme son prédécesseur, Cargo Airlines, la compagnie Challenge Airlines soutient l'importation de ces produits agricoles avec des services de transport et de stockage. Elle le fait en sachant parfaitement qu'une grande partie de cette eau provient de colonies situées dans le territoire occupé. Ce faisant, le groupe Challenge se rend complice, depuis des années, au moins de recel de biens volés, voire aussi de crimes de guerre.



*Les missiles balistiques polyvalents BLU-109 de la marine américaine sont chargés par l'équipage
Public Domain (U.S. Federal Government)*

2. Le soutien militaire à l'occupation et la violence à Gaza

La politique d'occupation d'Israël ne peut être maintenue que par l'oppression. Seule une grande supériorité militaire permettra à Israël de mettre un terme à la résistance des résident·es palestinien·es. En Cisjordanie, l'accaparement continu des terres et la restriction des mouvements compriment toujours davantage la population palestinienne dans une zone de plus en plus restreinte et fragmentée. Et dans la bande de Gaza, 2,3 millions de Palestinien·es sont détenu·es de force et isolé·es sur une zone côtière mesurant 41 km sur 6 à 12 km. Pour une comparaison au niveau de la Belgique, il faudrait imaginer que la moitié de la population flamande serait concentrée sur la bande côtière entre Nieuport et Zeebrugge.

Depuis le 7 octobre 2023, la supériorité militaire d'Israël s'est à nouveau déchaînée avec force sur la bande de Gaza. Au cours des 16 derniers mois, cette bande surpeuplée est bombardée sans relâche. Suite aux bombardements, la plupart des infrastructures économiques et résidentielles ont été réduites en ruines, et la majeure partie de la population s'est retrouvée sans abri, et parquée dans des campements de tentes. Les infrastructures sanitaires ont également été démantelées, les hôpitaux étant systématiquement ciblés par des attaques militaires et mis hors service. Le nombre de décès directs enregistrés suite aux violences de guerre dépasse désormais 46 000, soit 2 % de la population. Mais une étude publiée dans la revue *The Lancet* estime plutôt les dégâts humains à plus de 70 000, en se basant sur diverses sources⁴. Des estimations fiables du nombre total de victimes — y compris suite à des causes indirectes, comme la faim et les privations ou l'effondrement des infrastructures de santé — sont difficiles à établir. Mais si l'on se base sur les chiffres d'autres conflits, parler de 10 à 15 % de la population resterait une estimation prudente.

Israël ne peut pas développer seul une telle violence disproportionnée. En effet Israël cumulé avec le territoire occupé n'est pas plus grand que la Belgique, et son PIB est inférieur. Par conséquent, il devrait plutôt s'agir d'un conflit régional de taille relativement modeste. Alors, comment se fait-il qu'un conflit aussi local ait un impact aussi important sur l'ensemble de la région et qu'il continue à perdurer ? **L'explication réside en grande partie dans l'afflux massif d'armes vers l'État d'Israël.** Malgré la force de l'industrie de Défense israélienne, le pays reste en effet très dépendant de cet approvisionnement étranger pour maintenir cette violence.

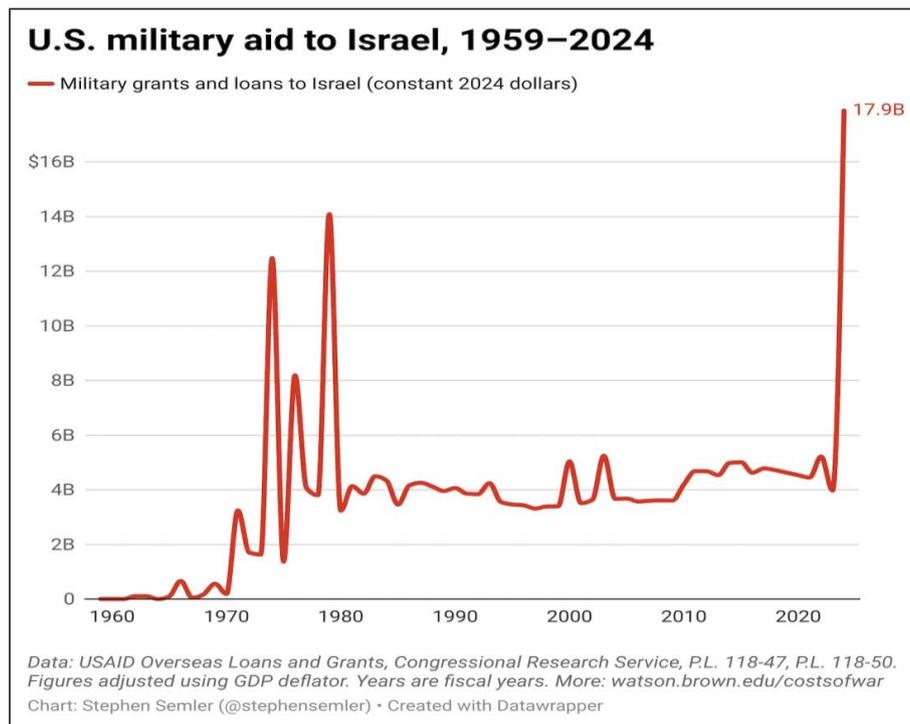
Les États-Unis représentent près de 80 % des importations israéliennes d'équipements militaires⁵. Ils financent d'ailleurs également en grande partie ces armes. Au cours de la première année de guerre, les États-Unis ont dépensé au moins 17,9 milliards de dollars en aide militaire directe⁶. À titre de comparaison, cela représente plus du double du

⁴ Traumatic injury mortality in the Gaza Strip from Oct 7, 2023, to June 30, 2024: a capture–recapture analysis, www.thelancet.com.

⁵ www.cfr.org/article/us-aid-israel-four-charts.

⁶ Linda J. Bilmes, William D. Hartung, and Stephen Semler, United States Spending on Israel's Military Operations and Related U.S. Operations in the Region, October 7, 2023 – September 30, 2024, <https://watson.brown.edu/costsofwar/papers/2024/USspendingIsrael>. Le Council on Foreign Relations (CFR) utilise un chiffre plus bas, 12,5 milliards de dollars (voir note précédente), mais ce chiffre n'inclut

budget de la Défense belge. Une partie de cette aide, soit 3,8 milliards de dollars d'aide militaire, est reçue chaque année par Israël dans le cadre d'un accord à long terme. En plus de cela, un plan de soutien supplémentaire de 14,1 milliards de dollars a été approuvé. Nous ne parlons par ailleurs que de ce qui est publiquement connu : il ne s'agit donc probablement que d'une sous-estimation. Les exhortations publiques du président Biden à être moins disproportionné et la pression états-unienne pour négocier un cessez-le-feu ne peuvent pas cacher le fait que cette guerre génocidaire est en grande partie financée et soutenue par les États-Unis.



© Stephen Semler

[Dépenses des États-Unis pour les opérations militaires d'Israël \(...\)](#)

Watson Institute, Brown University.

En conséquence, l'approvisionnement en bombes, en munitions et en équipements militaires est considérable, ce qui permet à l'agression à Gaza et aux bombardements dans les pays voisins de se poursuivre avec toute la vigueur voulue. L'acheminement de ces marchandises militaires en Israël est une tâche logistique dans laquelle plusieurs entreprises civiles jouent un rôle. Une grande partie des marchandises arrive par voie maritime : les compagnies maritimes ZIM et Maersk⁷ jouent ici un rôle important. Mais le transport aérien représente également une part substantielle du transport de ce matériel militaire. Challenge Airlines occupe un rôle essentiel à cet égard, rôle qui s'est considérablement renforcé depuis 2023.

pas le coût de l'équipement militaire obtenu par le gouvernement israélien à partir des stocks stratégiques américains existant en Israël.

⁷ www.maskoffmaersk.com/s/Report-MaerskShipmentsIsraël.



CC SA - NATAN FLAYER

LA LOGISTIQUE MILITAIRE COMME COMPLICITÉ DE CRIMES DE GUERRE

L'armée israélienne mène des frappes aériennes sur la bande de Gaza à un rythme sans précédent. Au cours des quatre premiers mois du nouveau conflit, elle affirme avoir bombardé 31 000 cibles⁸. Nous avons déjà mentionné ci-dessus le nombre énorme de victimes qui ont eu lieu. De nombreux rapports des Nations unies et d'ONG documentent le caractère disproportionné des bombardements, ainsi que le fait qu'ils visent souvent des populations civiles⁹. En d'autres termes, il s'agit de violations fréquentes des normes fondamentales du droit de la guerre, ce qui équivaut à des crimes de guerre. Les hôpitaux ont également été pris pour cible¹⁰, et le recours aux ordres d'évacuation, présentés comme une précaution humanitaire, a été utilisé de telle manière que la population civile s'est trouvée de plus en plus exposée à de grandes privations et à des conditions de vie inhumaines. Parallèlement, ils ont servi d'excuse pour légitimer ces mêmes bombardements disproportionnés et pour pouvoir viser des infrastructures civiles en tant que cibles militaires¹¹.

Les dégâts et les conséquences humanitaires ont été si élevés que même la Cour internationale de justice, dans un arrêt sur des mesures provisoires, a jugé plausible qu'un génocide soit en cours¹². Un autre indice que des crimes de guerre sont commis

⁸ twitter.com/IAFsite.

⁹ Haut-Commissariat des Nations unies aux droits de l'homme (HCDH), *Thematic report - Indiscriminate and disproportionate attacks during the conflict in Gaza (October – December 2023)*, 19 juin 2024, www.ohchr.org ; Conseil des droits de l'homme (CDH), Independent International Commission of Inquiry on the Occupied Palestinian Territory, including East Jerusalem, and Israel, Detailed findings on the military operations and attacks carried out in the Occupied Palestinian Territory from 7 October to 31 December 2023, A/HRC/56/CRP.4, 10 juin 2024, www.ohchr.org ; Anatomie d'un génocide : Rapport de la Rapporteuse spéciale sur la situation des droits de l'homme dans les territoires palestiniens occupés depuis 1967, Francesca Albanese, A/HRC/55/73, 1er juillet 2024, digitallibrary.un.org ; Amnesty International, *Israel/Occupied Palestinian Territory: 'You Feel Like You Are Subhuman': Israel's Genocide Against Palestinians in Gaza*, 5 décembre 2024, www.amnesty.org ; forensic-architecture.org.

¹⁰ Report of the Independent International Commission of Inquiry on the Occupied Palestinian Territory, including East Jerusalem, and Israel, 11 septembre 2024, documents.un.org.

¹¹ Traumatic injury mortality in the Gaza Strip from Oct 7, 2023, to June 30, 2024: a capture–recapture analysis, www.thelancet.com.

¹² Anatomie d'un génocide : Rapport de la Rapporteuse spéciale sur la situation des droits de l'homme dans les territoires palestiniens occupés depuis 1967, Francesca Albanese, A/HRC/55/73, 1er juillet 2024, digitallibrary.un.org ; Amnesty International, *Israel/Occupied Palestinian Territory: 'You Feel Like You Are Subhuman': Israel's Genocide Against Palestinians in Gaza*, 5 décembre 2024, www.amnesty.org ;

est le fait que la Cour pénale internationale a accusé le Premier ministre israélien, Benjamin Netanyahu, et le ministre israélien de la Défense, Yoav Gallant, de crimes de guerre et de crimes contre l'humanité, et qu'elle a émis des mandats d'arrêt à leur encontre¹³. Ainsi, la Cour qualifie de crimes de guerre l'utilisation de la famine comme moyen de guerre et l'attaque intentionnelle de la population civile.



CC BY-SA - IDF (Israeli Air Force) Spokesperson's Unit

Cette violence disproportionnée et systématique contre la population civile et le caractère génocidaire de la guerre étaient déjà visibles dans les médias au cours des premières semaines et des premiers mois. Les avions de combat ont naturellement joué un rôle central dans les bombardements. Challenge Airlines a également été impliquée, car elle transporte toutes sortes de pièces détachées pour ces avions. On peut supposer qu'elle le fait aussi pour les « armes de pointe » (*advanced weaponry*) qu'elle fournit en masse sur ses vols directs en provenance des États-Unis.

Si Challenge peut encore revendiquer un manque de connaissances pour les premiers vols, cet argument peut difficilement être maintenu pour les vols ultérieurs. **Challenge Airlines importe donc délibérément du matériel militaire dont elle sait qu'il sera utilisé dans des crimes de guerre.** Les autorités belges avaient auparavant conclu que le risque était trop grand pour permettre la poursuite de ce transit. **Néanmoins, Challenge Airlines, dont la majeure partie du personnel et des opérations se trouve en Belgique, poursuit ses activités logistiques au profit de l'armée israélienne.**

Le génocide, les crimes de guerre et les crimes contre l'humanité sont punissables selon les articles 136bis, 136ter et 136quater du Code pénal. De plus, l'article 136sexies du Code pénal stipule que « Ceux qui fabriquent, détiennent ou transportent un instrument, engin ou objet quelconque, érigent une construction ou transforment une construction existante, sachant que l'instrument, l'engin, l'objet, la construction ou la transformation est destiné à commettre l'une des infractions prévues aux articles 136bis, 136ter et 136quater ou à en faciliter la perpétration, sont punis de la peine prévue pour l'infraction dont ils ont permis ou facilité la perpétration. ». **Selon nous, les activités passées et**

forensic-architecture.org ; Human Rights Watch, *Hopeless, Starving, and Besieged, Israel's Forced Displacement of Palestinians in Gaza*, 14 novembre 2024, www.hrw.org/report.

¹³ www.icj-cij.org ; www.icc-cpi.int.

présentes de Challenge Airlines sont en violation de cet article et constituent une complicité de crimes de guerre et de crimes contre l'humanité.

Étant donné qu'une grande partie des activités du Groupe Challenge est organisée et gérée depuis la Belgique, qu'une partie des avions concernés sont immatriculés en Belgique, que tous ces avions sont entretenus en Belgique, les tribunaux et les autorités pénales de Belgique sont compétents pour enquêter sur ces infractions, les poursuivre et les arrêter.

Dans les parties suivantes de ce dossier, nous présentons les preuves factuelles de cette contribution logistique à l'activité de guerre israélienne, et donc également aux crimes de guerre et aux crimes contre l'humanité.

3. Le transit de matériel militaires à Bierset

Le groupe Challenge joue un rôle important dans l'approvisionnement en matériel militaire d'Israël depuis plusieurs années. La compagnie semble avoir repris une partie du trafic militaire d'El Al, la plus grande compagnie aérienne israélienne.

Depuis longtemps, c'est un « secret » bien connu qu'El Al transporte des marchandises militaires des États-Unis vers Israël via l'aéroport de Bierset, même si initialement elle le faisait via Schiphol aux Pays-Bas. Les Pays-Bas imposent toutefois une obligation de déclaration pour ce type de transit sans transbordement, et incluent ces rapports dans leurs rapports publics sur le commerce des armes. Il s'est avéré qu'en 2005 et 2006, plus de 160 millions d'amorces à percussion, 17 millions de cartouches et plus d'un million de cartouches, de grenades fumigènes et de mécanismes d'allumage ont été transportés depuis les États-Unis vers Israël via Schiphol. El Al n'a pas apprécié la transparence du gouvernement néerlandais, et a donc déménagé en Belgique (à Bierset) en octobre 2008.

Il y a peu de raisons de penser que ce transit via Bierset a également été stoppé, mais le gouvernement belge a refusé de fournir des informations pendant des années. Avec la nouvelle activité de guerre israélienne à Gaza, nous avons accru la pression en posant des questions parlementaires à ce sujet et en envoyant des demandes de renseignements à presque toutes les agences impliquées dans la gestion administrative de ces expéditions. Finalement, nous avons eu accès aux demandes et autorisations pour le transport de « marchandises dangereuses » par voie aérienne auprès du SPF Economie. Les marchandises dangereuses sont des marchandises qui peuvent poser un problème de sécurité pendant le transport, comme les explosifs qui présentent un risque d'explosion ou d'incendie et nécessitent donc des mesures de sécurité spécifiques pendant le transport. À cet égard, toutes les marchandises militaires ne sont pas des marchandises dangereuses : il est donc tout à fait possible que des véhicules blindés ou des moteurs d'avion aient également été transportés, mais que cela ne soit pas reflété dans ces documents. Cependant, les demandes ont révélé qu'une grande quantité d'équipement militaire relevant de ces réglementations de sécurité a en réalité été transportée des États-Unis vers Israël. Et ce transport semble avoir changé de transporteur depuis : ce n'est plus El Al, mais Challenge Airlines qui s'occupe de ce transit.



*Un fusible à retard prolongé ID260MF-RD
© Elbit Systems - Orion (elbitsystems.com)*

Vredesactie a demandé des informations sur toutes les marchandises dangereuses transportées d'un aéroport belge vers Israël depuis le 7 octobre 2023. **Bien que le ministère de la Mobilité n'ait reçu aucune demande de vols contenant des marchandises militaires à destination d'Israël, ces informations montrent que les vols de Challenge Airlines à destination d'Israël transportaient une quantité importante de marchandises dangereuses soumises à des contrôles à l'exportation. Toutefois, Challenge Airlines a échappé à ce contrôle en exploitant une faille dans la réglementation sur les exportations.** Pour le transit sans transbordement, c'est-à-dire les marchandises qui restent dans le même avion, aucun permis n'est requis, selon le décret wallon sur les armes. Mais cela ne rend pas le transit légal. Le gouvernement régional wallon doit également se conformer au Traité sur le commerce des armes et adhérer aux critères de la législation de l'UE, Position commune 2008/944. Ces dispositions s'appliquent également au transit sans transbordement. Il n'est pas obligatoire de soumettre ce type de transit à une obligation de permis, mais le gouvernement doit rester en mesure de le surveiller efficacement. Il s'agit de permettre l'interception des cargaisons qui risquent de contribuer à des crimes de guerre et à des violations graves du droit international humanitaire.

Le [tableau repris en Annexe 1](#) donne un aperçu des vols contenant des marchandises dangereuses. Pour chaque lettre de voiture ou lettre de transport aérien (LTA), nous renvoyons aux documents spécifiques des demandes et notifications qui nous permettent de déterminer qu'il s'agit de marchandises militaires.

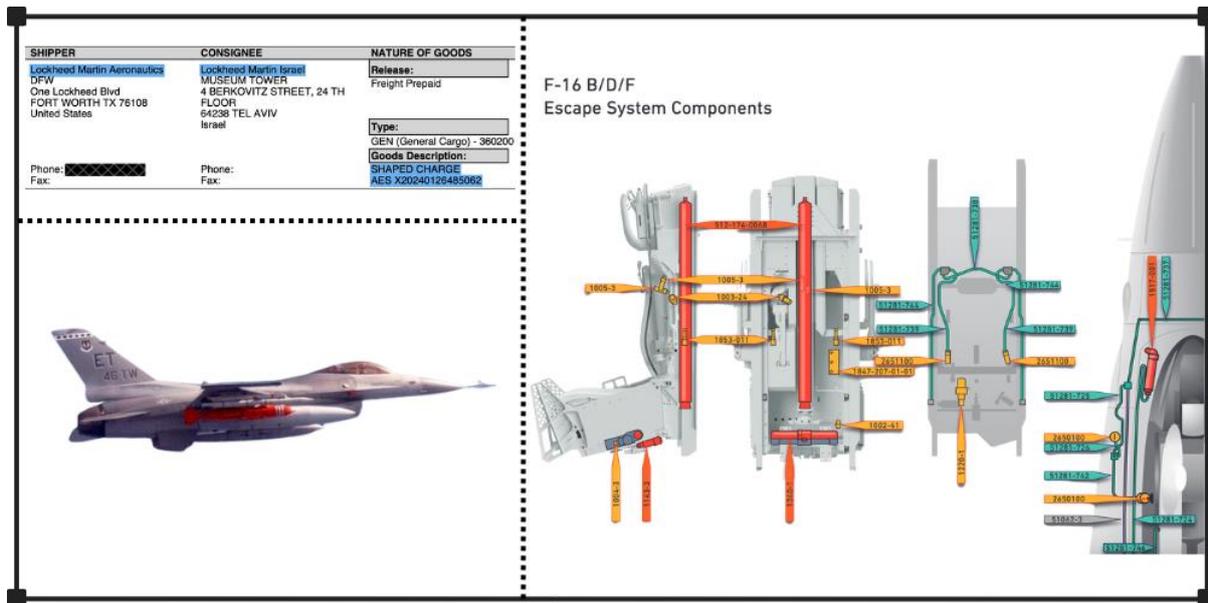
Nous avons déjà transmis ces documents à plusieurs journalistes, ce qui a donné lieu à un certain nombre de publications ayant la résonance politique nécessaire. Nous avons également envoyé des mises en demeure aux ministres compétents. Cela a amené le Premier ministre wallon Di Rupo et le ministre fédéral de la mobilité à agir et à prendre les mesures nécessaires pour interdire et arrêter ce transit. Le gouvernement wallon a

alors interdit le transit vers Israël avec ou sans transbordement via les aéroports wallons. Le ministère de la Mobilité a modifié la licence de Challenge Airlines pour le transport de marchandises dangereuses en interdisant explicitement de l'utiliser pour des marchandises militaires. Le ministre a ensuite également déposé une plainte contre Challenge pour avoir survolé des armes sans demander l'autorisation nécessaire. Vredesactie, Amnesty International, la Ligue des droits de l'homme et le Coordination Nationale d'Action pour la Paix et la Démocratie se sont joints à la plainte. **D'après des documents que nous avons récemment demandés, il semble que le transit de Challenge Airlines par Liège ait été interrompu.**

Challenge Airlines a déposé un recours en annulation auprès du Conseil d'État contre ces décisions wallonnes et fédérales. Celui-ci aura donc une suite, probablement fin 2026. En cas d'annulation pour une raison quelconque, ce transit pourra redémarrer. Et comme le montrera la section suivante, ce transit n'est pas le seul soutien fourni par Challenge Airlines dans l'approvisionnement en fournitures militaires d'Israël.

Qu'est-ce qui est exactement mis en œuvre actuellement ? Pour un certain nombre d'accusations spécifiques, nous étudions leur lien avec l'utilisation militaire par Israël. Il ne faut pas oublier que seule une fraction spécifique de ces biens militaires est visible, à savoir les composants qui pourraient présenter un danger pendant le transport et qui ne peuvent donc être transportés que dans des conditions particulières. Par exemple, nous voyons toutes sortes de petites pièces, comme des détonateurs, qui sont des composants essentiels de systèmes d'armes plus grands. Étant donné que d'autres parties de ces systèmes ne sont pas indiquées dans ces documents, nous soupçonnons qu'elles pourraient également être présentes à bord des transporteurs.

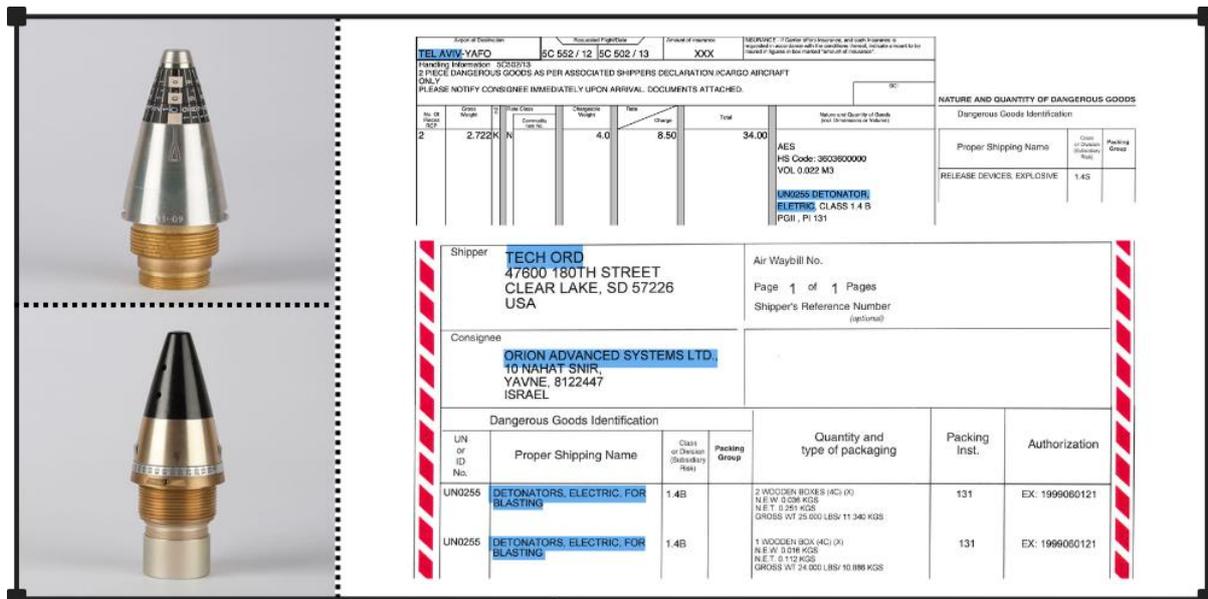
Par exemple, nous constatons la présence d'une grande quantité de pièces d'avion. Il s'agit principalement de détonateurs pour toutes sortes de mécanismes de sécurité, qui déclenchent l'éjection et de la chute de certains objets ou personnes. Cela pourrait être, par exemple, une fonction du mécanisme d'urgence qui permet au pilote de quitter l'avion en toute sécurité grâce à un siège éjectable. On voit ainsi toutes sortes de détonateurs permettant de larguer des éléments du cockpit. Les codes des pièces pour ces détonateurs de Collins Aerospace peuvent être trouvés dans leur brochure sur les systèmes de sécurité pour les F-16. Les détonateurs de Lockheed Martin Aeronautics et Chemring sont également destinés à ces types d'applications de sécurité. D'autres détonateurs, comme ceux de Kidde Technologies (qui fait également partie de Collins Aerospace et du plus grand Raytheon) sont destinés aux systèmes de protection contre les incendies. Mais des pièces similaires peuvent également être utilisées pour larguer des bombes. Les détonateurs des « dispositifs de largage » d'Orion doivent garantir que les bombes tombent efficacement et ne collent pas à l'avion. (On reconnaît ces détonateurs car ils réagissent à la pression ou à l'électricité pour ensuite développer une force précise selon leur fonction.) D'autres détonateurs servent à retirer la conduite qui permet de ravitailler l'avion de chasse à partir d'un avion ravitailleur lors d'un long vol.



*Charges sur le F16 de Lockheed Martin
CC BY-SA - Vredesactie*

Pour de nombreux composants, il n'est pas possible de déduire de ces documents à quel avion spécifique ils sont destinés. Mais les destinataires, comme Israel Aerospace Industries (IAI), et les fabricants précisent clairement qu'ils sont destinés à des fins militaires. Pour un certain nombre de livraisons, il a été indiqué plus précisément ou on peut en déduire qu'elles sont destinées à des avions de chasse. C'est ainsi que nous trouvons des pièces pour le F-35, qui est destiné à la base aérienne de Nevatim. Nous savons que des avions de chasse israéliens F-35 opèrent à partir de cette base. Et ils décollent régulièrement pour effectuer des bombardements sur la bande de Gaza, le Liban ou la Syrie. Nous avons également découvert des pièces pour les avions de chasse F-16. Les deux types d'avions de combat sont déployés en continu pour des bombardements dans la bande de Gaza et au Liban ou en Syrie depuis le 7 octobre 2023. Visiblement, la population civile n'a pas été prise en compte lors de ces bombardements. **Le déploiement de ces F-35 et F-16 est donc responsable de la majorité des décès civils et de la destruction des infrastructures civiles.**

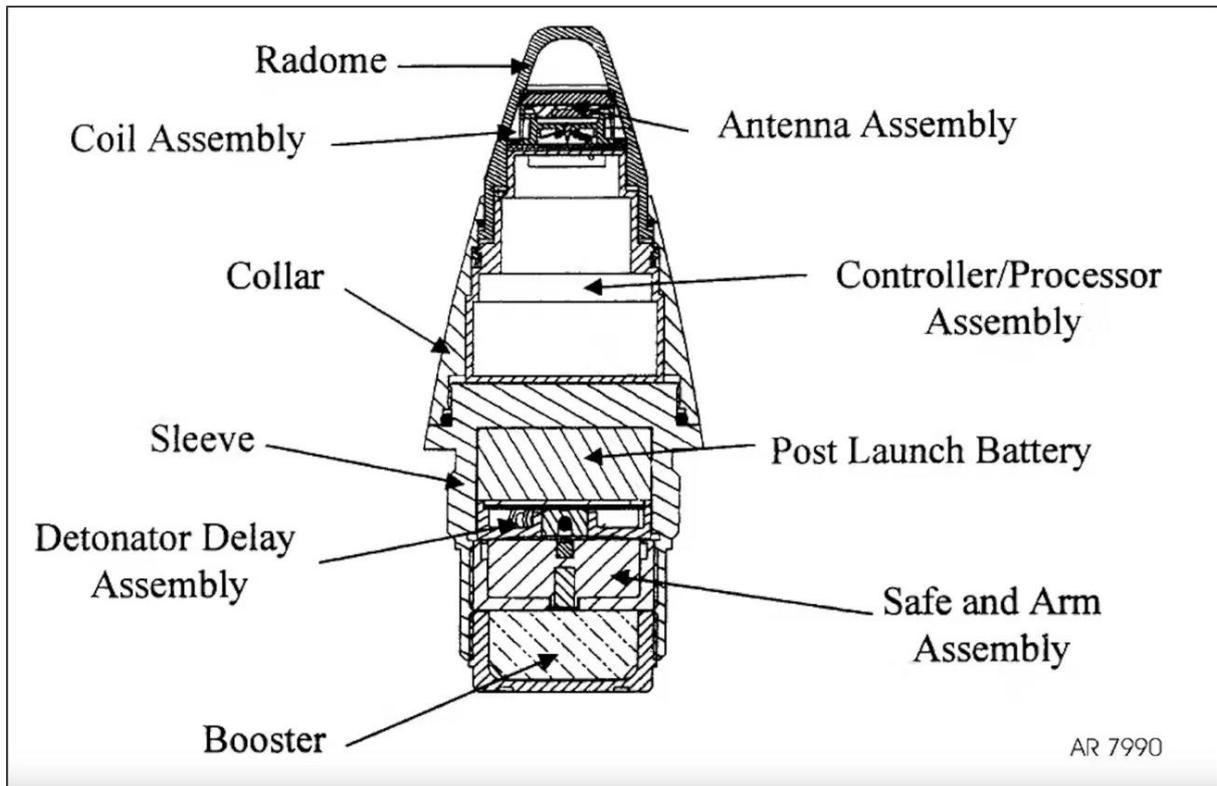
On retrouve également dans ces documents des mécanismes d'allumage de toutes sortes de bombes, de roquettes et d'autres explosifs lourds. Un exemple en est les nombreuses expéditions de détonateurs fabriqués par AMTEC et destinés à Orion Advanced Systems Ltd, une filiale d'Elbit. Elles sont fournies pour être installées dans les fusées ID260MF pour bombes aériennes de différents types : des bombes aériennes « à usage général » de la série MK80 aux bombes lourdes « bunker buster » de la BLU et aux « bombes de précision » guidées basées sur la technologie Paveway ou JDAM. Ces dernières sont souvent utilisées en combinaison avec les bombes BLU et les bombes GBU pour détruire des immeubles d'habitation à Gaza. Elbit produit également ces bombes pour d'autres pays, dont la Belgique, mais ces types de bombes, et donc probablement aussi ce matériel, sont utilisés en masse dans la bande de Gaza et au Liban.



Détonateurs pour diverses bombes-roquettes
 CC BY-SA - Vredesactie

Les détonateurs pour munitions Teledyne RISI, destinés aux Orion et Plasan, entrent également dans la même catégorie. La demande de Teledyne pour une expédition comprend un e-mail qui stipule explicitement : « This is for PLASAN which is a military industry supporting the current conflict in Israel. I have seen a letter from the Israeli MOD asking cargo with the IDF as end user to be prioritized » (*Ceci est destiné à PLASAN, une industrie militaire soutenant le conflit actuel en Israël. J'ai vu une lettre du ministère israélien de la Défense demandant que le fret dont l'utilisateur final est l'armée israélienne soit traité en priorité*). **Il est donc difficile de douter qu'au moins une partie de ce matériel était destiné à être utilisé par l'armée israélienne à Gaza, tout comme le fait que Challenge Airlines en avait connaissance au préalable.**

En outre, certains envois ne laissent aucun doute quant à leur destination. Par exemple, il y a des détonateurs et d'autres composants pour des munitions d'artillerie de Hanley Industries pour Reshef, des détonateurs Blue Chip Slapper d'Excelitas pour des bombes aériennes, des détonateurs pour des missiles Arrow de L3Harris, etc.



Un schéma d'un détonateur M782
 © Military Aerospace (militaryaerospace.com)

Nous voyons également des détonateurs de Tech Ord, une filiale d'Amtec, pour tirer des « fusées éclairantes » ou des contre-mesures produisant de la chaleur pour dérouter les missiles à tête chercheuse thermique. Les détonateurs à impulsion produits par Pyrotechnic Specialties, que l'on retrouve dans plusieurs expéditions d'OG Technologies au ministère de la Défense israélien, ont également une fonction similaire.

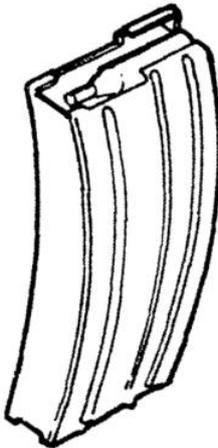
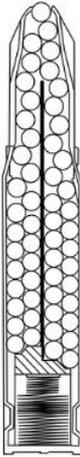


Un pistolet Sig Sauer P226
 CC BY-SA - Lex0083

Enfin, ces vols contenaient de grandes quantités de munitions, à la fois assemblées et prêtes à l'emploi, ainsi que des composants pour sa production. Dans les documents de

transport, nous trouvons plusieurs envois de munitions, notamment de calibres 5,56 mm et 9 mm. Ces armes sont souvent destinées à des trafiquants d'armes en Israël (qui répondent également aux commandes gouvernementales, comme en témoignent certaines listes d'utilisateurs finaux). Les composants destinés à la production de munitions sont les soi-disant « amorces », les mécanismes d'allumage des balles, et sont destinés à IMI Systems (anciennement Israel Military Industries, et désormais également partie d'Elbit). Cette société est le premier producteur de munitions d'Israël et le principal fournisseur de munitions de l'armée israélienne.

LN#	ITEM#	ITEM DESCRIPTION	U/M	QTY SHIPPED	WEIGHT
		PRO# 336295496			
1	90216	AMMO 9MM LUGER+P 124 CRIT DUTY Lot: 3233999	BX	600	456.00 LB
2	90236	AMMO 9MM LUGER 135GR CRIT DUTY Lot: 3233695	BX	600	486.00 LB
3	90281	AMMO 9MM+P 115 MONOPLEX HH Lot: 3232441 Lot: 3232465	BX	400	286.00 LB
Item	Item Description	Qty	Unit Value	Ext Value	
T300BLK125FMJ-20-SS	AMMO, 300 BLK, 125GR, TACTICAL RIFLE, FMJ, BOX/20, STAKED, SEALED Order Notes: ECCN 0A505.a Sched B: 9306.30.4120 USML: NA License: D1192756 ECCN: 0A505.a COO: United States Expiration: 30-APR-24	145			
T300BLK220OTM-20-SS	AMMO, 300 BLK, 220GR, TACTICAL RIFLE SUBSONIC, OTM, BOX/20, STAKED, SEALED Order Notes: ECCN 0A505.a	145			
Item	Palet.	Description	Qty /Qty		
5308310SP	C:Compleat. F:Fraction.	AS REQUESTED WE HAVE CHANGED BOTH ADDRESSES FOR THE PREVIOUS ONE ** 9MM FX MAGAZINE M4/M16 (20RDS) Lot map:GDL23F2902 ** Fin de liste / End of list **	20.000		

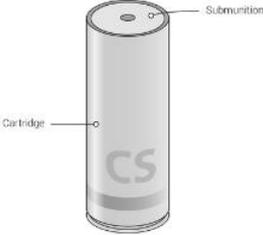



Cartouches de munitions de 9 mm comme indiqué sur l'AWB
CC BY-SA - Vredesactie

	Nature and Quantity of Goods (incl. Dimensions or Volume)	U.N. CLASSIFICATION CODE: 1.4G				
	Riot Control Equipment	REFERENCE NUMBER: EX1998020106	PRODUCT DESIGNATION/PART NUMBER: D/N's: 7290 (Rev. B and Rev. C), 7290M Mini-Bang Rev. B, 7290ML, 7290-2 Rev A (Double Bang Low Roll Grenade Flash Bang)			
NATURE AND QUANTITY OF DANGEROUS GOODS						
Dangerous Goods Identification						
UN or ID No.	Proper Shipping Name	Class (or Division) (Subsidiary Risk)	Packing Group	Quantity and type of packing	Packing Inst.	Authorization
UN0012	CARTRIDGES FOR WEAPONS, INERT PROJECTILE	1.4S		21 FIBREBOARD BOX X 20 KILOGRAM NET 0.1 KILOGRAM N.E.W.	130	EX-2002040004
NATURE AND QUANTITY OF DANGEROUS GOODS						
Dangerous Goods Identification						
UN or ID No.	Proper Shipping Name	Class (or Division) (Subsidiary Risk)	Packing Group	Quantity and type of packing	Packing Inst.	Authorization
UN0452	GRENADES, PRACTICE	1.4G		90 FIBREBOARD BOX X 7 KILOGRAM NET 0.096 KILOGRAM N.E.W.	141	EX-1998020106

Balles en caoutchouc et grenades assourdissantes
CC BY-SA - Vredesactie

Des munitions de maintien de l'ordre dites « moins létales » étaient également régulièrement présentes. Nous avons découvert, entre autres, des grenades lacrymogènes CS, divers types de balles en caoutchouc, des munitions à balles de plomb et des grenades à balles de désencerclement (qui, une fois détonées, répandent une série de plombs sous forme de projectile). L'expéditeur est généralement Combined Technical Systems et le destinataire est la police israélienne. Ce type de munitions « moins létales » est largement utilisé en Cisjordanie occupée et leur utilisation peut effectivement s'avérer mortelle. À titre d'exemple, des Palestiniens sont déjà morts suite à l'impact de balles en caoutchouc et de grenades lacrymogènes, et l'utilisation de gaz lacrymogènes dans les maisons a déjà conduit à la suffocation d'enfants.




U.N. PROPER SHIPPING NAME AND NUMBER:
Ammunition, tear-producing with burster, expelling charge or propelling charge, UN0301

U.N. CLASSIFICATION CODE: 1.4G

REFERENCE NUMBER: EX2018012085 **PRODUCT DESIGNATION/PART NUMBER:** Multi-7 Venom CS/Smoke, P/N: M4237

COMMODITIES:

QTY	DESCRIPTION (May Include Product Name or Model Number)	ECCN	TOTAL PRICE
50000	3233, 37MM CARTRIDGE MULTI 3 SMOKE CS	1A607	[REDACTED]
50000	3235, 37MM CARTRIDGE MULTI 5 SMOKE CS	1A607	
50000	4273, 40MM CARTRIDGE MULTI 7 SMOKE CS	1A607	
TOTAL:			[REDACTED]

NATURE AND QUANTITY OF DANGEROUS GOODS					
Dangerous Goods Identification					
UN or ID No.	Proper Shipping Name	Class (or Division) (Subsidiary Risk)	Packing Group	Quantity and type of packing	Packing Inst. Authorization
UN0301	AMMUNITION, TEAR-PRODUCING	1.4G (6.1, 8)		30 AMMO CAN X 21 KILOGRAM NET 1.10 KILOGRAM N.E.W.	130 EX-2018012085

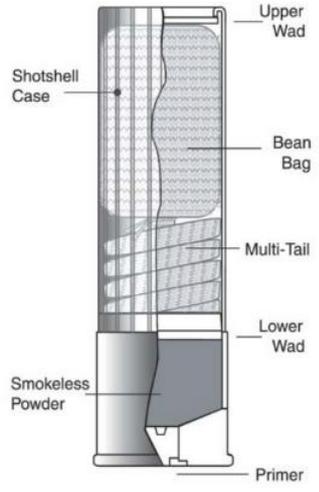
Tirs de gaz lacrymogène
CC BY-SA - Vredesactie

Bill To: ISRAEL NATIONAL POLICE
41 BAALAI HAMELACHA ST
RAMLA 72558
Israel

Ship To: ISRAEL NATIONAL POLICE
41 BAALAI HAMELACHA ST
RAMLA 72558
Israel

Purchase Order No.	Payment Terms	Shipping Method	Rep.	Master No.
450027544				49,143

Item Number	Description	Ordered	Unit Price	Ext. Price
125039	12GA SUPER SOCK ROUND		1,562.00	[REDACTED]
Subtotal				[REDACTED]
Total				[REDACTED]





12 munitions de type « sac de fèves » pour fusil à air comprimé GA Super
CC BY-SA - Vredesactie

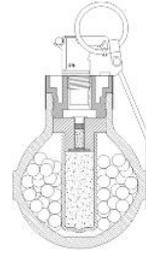
Bill To: ISRAEL NATIONAL POLICE
41 BAALEI HAMELACHA ST
RAMLA 72558
Israel

Ship To: ISRAEL NATIONAL POLICE
41 BAALEI HAMELACHA ST
RAMLA 72558
Israel

Purchase Order No.	Payment Terms	Shipping Method	Rep.	Master No.
4500245232				50,776
Item Number	Description	Ordered	Unit Price	Ext. Price
925041	RUBBER BALL GRENADE STING BALL SERIAL# S572918 - S575554	2,637.00	█	█
925041	RUBBER BALL GRENADE STING BALL SERIAL# S575555-S576744	1,190.00	█	█

Subtotal █
Total █

20. Domestic or Foreign (D/F)	21. Schedule B / HTS Number	22. Quantity in Schedule B / HTS Units	23. DDTC Quantity and DDTC Unit of Measure	24. Shipping Weight (in Kilos)	25. ECCN, EAR99 or USML Category No.	26. S M E (Y/N)	27. Export license No., License Exception Symbol, DDTC Exemption No., DDTC ACM No. or NLR	28. Value at the Port of Export (US Dollars)	29. License Value by Item (if applicable) (US Dollars)
D	9306.90.0040	2,637	N/A	1,760 KG	0A503	N	D1274567	█	█
	RUBBER BALL GRENADE STING BALL								
D	9306.90.0040	1,190	N/A	791.5 kg	0A503	N	D1274567	█	█
	RUBBER BALL GRENADE STING BALL								



Grenades assourdissantes
CC BY-SA - Vredesactie

4. Vols liés aux armes par Challenge Airlines



Public Domain (U.S. Federal Government)

Ce transit par l'aéroport de Bierset n'est pas la seule contribution de Challenge Airlines à l'approvisionnement militaire d'Israël. Depuis le 7 octobre 2023, nous avons constaté une activité supplémentaire de Challenge Airlines sous la forme d'un grand nombre de vols directs entre les États-Unis et Israël. Nous voyons également un certain nombre de vols en provenance de certains aéroports européens qui sont probablement liés à des livraisons militaires.

Le [tableau repris en Annexe 2](#) montre les vols directs entre les États-Unis et Israël par Challenge Airlines. Les vols entre aéroports civils ne doivent pas nécessairement être liés à une logistique militaire, même s'il est fort probable qu'il y ait au moins autant de matériel militaire à bord que sur les vols qui passaient par Bierset. Cependant, 62 des 87 vols ont eu lieu entre des bases aériennes américaines et la base de Nevatim en Israël. Dans de tels cas, on peut supposer que les vols transportaient en réalité une charge entièrement militaire.

Nous n'avons pas de données concrètes sur les cargaisons de ces vols, mais un tweet du ministère israélien de la Défense a confirmé que le premier transport par l'avion Challenge 4X-ICA impliquait une livraison « *d'armes avancées* »¹⁴.

À partir de l'été 2024, de plus en plus de vols directs sont remarqués entre l'aéroport JFK de New York et l'aéroport de Tel Aviv. **Il s'agit peut-être d'une conséquence de l'interdiction de transit belge annoncée en juin, qui signifie que des marchandises similaires qui transitaient auparavant par Bierset seraient désormais placées sur un vol direct vers Israël.**

¹⁴ https://twitter.com/israel_mod/status/1711974859520041121?t=ogqUVDioCACqWbUmLn1mow.



CC OGL - Imagerie de défense

En plus de ces vols en provenance des États-Unis, nous notons également plusieurs autres vols qui livrent probablement des armes en provenance de pays européens (voir [tableau repris en Annexe 3](#)). Nous remarquons ainsi six vols vers Israël en provenance de Serbie, qui est devenue un important fournisseur de bombes et de munitions au cours de l'année écoulée. Nous notons également trois vols en provenance de Pardubice, un petit aéroport de la région où se trouve une grande partie de l'industrie de Défense tchèque. Et enfin, nous constatons que certains vols en provenance d'Allemagne contournent ostensiblement l'Autriche¹⁵. C'est probablement parce que l'Autriche n'autorise pas les vols transportant des armes vers Israël. D'autres schémas de vol montrent que l'Espagne fait de même. Lors du vol aller vers les États-Unis, l'avion emprunte le chemin le plus court au-dessus de l'Espagne. Mais le vol de retour avec du fret militaire évite systématiquement l'espace aérien espagnol.

Tout cela indique que Challenge Airlines joue un rôle crucial dans l'approvisionnement en matériel militaire d'Israël. Le nombre total de vols et probablement aussi les chargements sur les vols directs en provenance des États-Unis sont bien plus élevés que ce qui passe par Bierset. Cette activité est également nouvelle et clairement liée au début de l'offensive israélienne actuelle à Gaza.

Cela signifie que le groupe Challenge continue de contribuer activement à la logistique des crimes de guerre et des crimes contre l'humanité. Le transit suspendu via Bierset s'est probablement déplacé vers des vols directs. Et ces vols directs ont déjà contribué quantitativement davantage que les vols de transit. Il ne faut pas oublier que tout cela est toujours organisé depuis la Belgique, et peut donc en principe faire l'objet d'une enquête et de poursuites par les autorités judiciaires belges.

¹⁵ Voir par exemple globe.adsbexchange.com.



Public Domain - Greg Goebel

Annexe 1 – Aperçu des vols et du fret via l'aéroport de Liège (LGG)

<u>Date du vol (UTC)</u>	<u>Avion</u>	<u>LTA</u>	<u>Marchandises</u>	<u>Poids</u>	<u>Expéditeur</u>	<u>Destinataire</u>
21-22/10/2023	OO-ACE	700-74066591	Cartridges for weapons, inert projectile / 40mm Cartridge Foam Baton	1710 kg	Combined Systems Inc (Combined Tactical Systems Inc)	Israel National Police
29-30/10/2023	OO-ACE	700-74110175	Detonators, Electric, for blasting		Tech Ord (AMTEC)	Orion Advanced Systems Ltd
		700-74098522	Pressure Cartridge Assembly		Chemring Energetic Devices	Israel Aerospace Industries (IAI) / Israel Ministry of Defense
8-9/11/2023	OO-ACF	700-74098533	Power Cartridge PC 39-13 / Cartridge Assembly, Pressure		Chemring Energetic Devices	Israel Aerospace Industries (IAI) / Israel Ministry of Defense
		700-74073484	Cartridges, Power Device		Boeing	Israel Aerospace Industries (IAI) / Israel Ministry of Defense
		700-74112231	Cartridges, Power Device		Lockheed Martin Aeronautics	Lockheed Martin Israel / Israel MOD, Nevatim
		700-74112242	Fuzes, detonating / Cord Assembly, Detonating, RTCL (Rapid Deflagrating Cord Transfer Line)		Lockheed Martin Aeronautics	Lockheed Martin Israel / Israel MOD, Nevatim

12/07/2023	OO-ACF	700-70181333	Cartridges, Small Arms / Ammo 9mm – 40000 rounds	575 kg	HORNADY MANUFACTURING CO	LHB Ltd
		700-74118192	Primers, cap type / Primer no.41 5.56mm DOD Commercial	3442.7 kg	Vista Outdoor Sales	IMI Systems Ltd
		700-74118203	Primers, cap type	4904.2 kg	Olin Winchester LLC	IMI Systems Ltd
		805-13383171	Ammunition, small arms cartridges	65 kg	Sig Sauer Inc	Retas Men Ltd, Beer Sheva
01-02/02/2024	OO-ACE	700-74128261	Detonators, Electric		Island Ordnance Systems	IMI Systems Ltd
		700-78003811	Riot Control Equipment: - Grenades, practice - Cartridges for weapons, inert projectile - Aerosols, non-flammable	2314 kg	Combined Systems Inc	MR Hunter LTD
		700-74119216	Ammunition Smoke / Cart 40mm CS Model 4230D	1931.3 kg	Combined Systems Inc	Government of Israel, MOD
		700-74119205	Ammunition Smoke / Cart 40mm CS Model 4230D	4491.4 kg	Combined Systems Inc	Government of Israel, MOD
		700-74118645	Primers, cap type / Primer no.41 5.56mm DOD Commercial	6308 kg	Vista Outdoor Sales	IMI Systems Ltd
		700-74118656	Primers, cap type / Primer no.41	8008.1 kg	Vista Outdoor Sales	IMI Systems Ltd

			5.56mm DOD Commercial			
		700-74128504	Charges, Shaped, Flexible, Linear, RAU- 7/A		Lockheed Martin Aeronautics	Lockheed Martin Israel / Israel MOD F35 Base, Nevatim AFB
		700-74129786	Primers, cap type / Primer no.34 7.62mm DOD Commercial	664.5 kg	Vista Outdoor Sales	IMI Systems Ltd
02-03/02/2024	OE- LRG	700-74124923	Release Devices, Explosive		Tech Ord (AMTEC)	(Orion) Advanced Systems Ltd
		700-74124993	Detonators, Electric, for blasting		Tech Ord (AMTEC)	Orion Advanced Systems Ltd
		700-74126861	Detonators, Electric RP- 87 EBW + TE- 100 EFI		Teledyne RISI Inc	Gate Technologi es
		700-74124374	Cartridges, Power Device		Boeing	Israel Aerospace Industries (IAI) / BedeK MRO division
		700-74135025	Detonators, Electric, for blasting (voor ID 260MF Fuze productie)		Tech Ord (AMTEC)	Orion Advanced Systems Ltd
		700-74135051	Cartridges, Power Device		Kidde Technologies Inc	Israel Aerospace Industries (IAI)
		700-74135062	Cartridges, Power Device		Kidde Technologies Inc	Israel Aerospace Industries (IAI)

		700-74138095	Cartridges, Power Device		Kidde Technologies Inc	Israel Aerospace Industries (IAI)
		700-74135073	Cartridges, Power Device		Kidde Technologies Inc	Israel Aerospace Industries (IAI)
		700-74118623	Primers, cap type / Primer, 500LF, Small Pistol, Lead Free	663.6 kg	Vista Outdoor Sales	IMI Systems Ltd
		700-74118634	Primers, cap type / Primer no.41 5.56mm DOD Commercial	4912.8 kg	Vista Outdoor Sales	IMI Systems Ltd
		700-74129226	Primers, cap type	6892.7 kg	Olin Winchester LLC	IMI Systems Ltd
		700-74129344	Igniters / Impulse Cartridge BBU-35A/B	553.3 kg	OG Technologies	Government of Israel, MOD
		700-74129775	Primers, cap type / Primer no.41 5.56mm DOD Commercial	5703.8 kg	Vista Outdoor Sales	IMI Systems Ltd
		700-74129845	Primers, cap type / Primer no.41 5.56mm DOD Commercial	5642.2 kg	Vista Outdoor Sales	IMI Systems Ltd
		700-74129860	Cartridges, small arms / 338 Lapua MAG 250gr BTHP	13.6 kg	Alacran	IMI Systems Ltd
		700-74135084	Cartridges, Power Device		Kidde Technologies Inc	Israel Aerospace Industries (IAI)

02/10/2024	OE-LRG	700-74135191	Fuzes, detonating, with protective features / Electronic Safe and Arm Device (ESAD) Arrow & Evolved Seasparrow Missile		L3Harris Fuzing and Ordnance Inc / Stark Aerospace	Israel Aerospace Industries (IAI) / End user: Israel MOD
19-20/02/2024	OO-ACF	700-74135246	Detonators, Electric, for blasting / Blue Chip Slapper Detonators		Excelitas Technologies	Orion Advanced Systems Ltd
		700-74133780	Igniters / Impulse Cartridge BBU-35A/B	339.2 kg	OG Technologies	Government of Israel, MOD
28/02/2024	OO-ACE	700-74139962	Detonators, Electric, for blasting Release Devices, Explosive		Tech Ord (AMTEC)	Orion Advanced Systems Ltd
		700-74135681	Cartridges, Power Device		Kidde Technologies Inc	Israel Aerospace Industries (IAI)
		700-74135725	Cartridges, Power Device		Kidde Technologies Inc	Israel Aerospace Industries (IAI)
		700-74135736	Cartridges, Power Device		Kidde Technologies Inc	Israel Aerospace Industries (IAI)
		700-74134244	Fuzes, detonating / Detonation Transfer Assemblies + Emergency Canopy Release Line (ECRL)		Rockwell Collins	Government of Israel, MOD, IAF

		700-74134233	Fuzes, detonating		Rockwell Collins	Government of Israel, MOD, IAF
		700-74134211	Primers, Cap Type /Primer NO.35 OEM	3761.1 kg	Vista Outdoor Sales	IMI Systems Ltd
		700-74134222	Primers, cap type / Primer no.41 5.56mm DOD Commercial	3950.7 kg	Vista Outdoor Sales	IMI Systems Ltd
14/03/2024	OO-ACE	700-74124094	Grenades, practice / Rubber Ball Grenade Sting Ball M9590	2956 kg	Combined Systems Inc (Combined Tactical Systems Inc)	Israel National Police
		700-74146111	Detonators, Electric, for blasting	362.86 kg	Tech Ord (AMTEC)	Orion Advanced Systems Ltd
		700-71310120	Ammunition, small arms cartridges	122 kg	Sig Sauer Inc	Retas Men Ltd, Beer Sheva
19-20-21/03/2024	OO-ACE	700-74143882	Igniters / Impulse Cartridge BBU-35A/B		OG Technologies	Government of Israel, MOD
		700-70181355	Cartridges, small arms	347 kg	VISTA OUTDOOR SALES LLC	North East Technologies Ltd
27/04/2024	OO-ACE	700-74141686	Cartridges, Power Device		Kidde Technologies Inc	Israel Aerospace Industries (IAI)
		700-74149725	Detonators, Electric, for blasting		Tech Ord (AMTEC)	Orion Advanced Systems Ltd
		700-74146730	Detonators, Electric RP-87 EBW + TE-100 EFI		Teledyne RISI Inc	Gate Technologies

		700-74155141	Detonators, Electric, for blasting	209 kg	Tech Ord (AMTEC)	Orion Advanced Systems Ltd
		700-74145746	Cartridges, small arms / 40mm Exact Impact Less lethal projectile	912 kg	Defense Technology LLC	North East Technologies Ltd (end user Israel National Police, p3 v.1.30. MPO.pdf)
		700-74148944	Patronen pyrotechnische doeleinden / Cartridges, Power Device		Kidde Technologies Inc	Israel Aerospace Industries (IAI)
		700-71356154	Patronen pyrotechnische doeleinden / Cartridges, power device / 1MT172 Piston actuator (IMI 165241212)		Island Ordnance Systems	IMI Systems Ltd
		700-74145831	Detonators, munition / M55 Stab detonator	116 kg	Hanley Industries Inc	Reshef Technologies Ltd
		700-74158173	Detonators, Electric RP-xx		Teledyne RISI Inc	Orion Advanced Systems Ltd
		700-74144416	Primers, cap type / Small Arms Ammunition Primer – Centerfire	4111.3 kg	Olin Winchester LLC	IMI Systems Ltd
		700-74144420	Primers, cap type / Small Arms Ammunition Primer – Centerfire	3837.8 kg	Olin Winchester LLC	IMI Systems Ltd

		700-74145783	Cartridges, small arms / 9mm cartridge assembly	532.5 kg	General Dynamics OTS	North East Technologies Ltd
		700-74150694	Cartridges, small arms / True Velocity 5.56x45mm - 55 grain FMJ	5885 kg	Alacran	IMI Systems Ltd
		700-74160590	Cartridges, blank 5.56&9mm voor M16/M4 + 9mm 20 rounds magazine	421 kg	General Dynamics OTS Canada	HBA Agencies Ltd / IWI, end user Israel National Police
		700-74142460	Ammunition, small arms cartridges	122 kg	Sig Sauer Inc	Retas Men Ltd, Beer Sheva
		700-74145610	Cartridges, small arms / 5.7x28mm FMJ; Luger ammunition 9mm	196 kg	Vista Outdoor Sales	North East Technologies Ltd (end user: Israel government agencies, Bul Armory)
05/02/2024	OO-ACE	700-74124116	Tear gas munition / 40mm cartridge multi 7 smoke CS	5519 kg	Combined Systems Inc (Combined Tactical Systems Inc)	Israel National Police
		700-74151151	Primers, cap type / Primer no.41 5.56mm DOD Commercial	7106 kg	Vista Outdoor Sales	IMI Systems Ltd
		700-74151206	Primers, cap type			
		700-70181344	Cartridges, small arms / Centerfire pistol ammunition 9mm	2771 kg	Hornady Manufacturing Company	LHB Ltd

08-09/05/2024	OO-ACE	700-74159724	Patronen pyrotechnische doeleinden / Actuating cartridge, power device		Kidde Technologies Inc	Israel Aerospace Industries (IAI)
		700-74157311	Parts for bombs: Electric detonator; Lead Charge PA508; Piston Actuator; Lead Charge PBXN-5	334 kg	Hanley Industries Inc	Reshef Technologies Ltd
		700-74164112	Detonators, Electric RP-xx		Teledyne RISI Inc	Orion Advanced Systems Ltd
		114-07008654	Cartridges, Power Device		Kidde Technologies Inc	El Al Israel Airlines
05/06/2024 (aangevraagde lading, maar vlucht ging niet door wegens verbod)		700-74159971	Detonators, Electric, for blasting / Blue Chip Slapper Detonators		Excelitas Technologies	Tech Niko / Israel MOD, Iftah unit, Yadin base
		700-74159982	Patronen pyrotechnische doeleinden / Cartridges, Power Device		Kidde Technologies Inc	Israel Aerospace Industries (IAI)
		700-74159993	Patronen pyrotechnische doeleinden / Actuating cartridge, power device		Kidde Technologies Inc	Israel Aerospace Industries (IAI)
		700-74172313	Patronen pyrotechnische doeleinden / Cartridges,		Kidde Technologies Inc	Israel Aerospace Industries (IAI)

			Power Device			
		700-74142471	Cartridges, small arms	335 kg	Sig Sauer Inc	Retas Men Ltd, Beer Sheva
		700-74170891	Primers, cap type / Primer no.35 OEM	3772.9 kg	Vista Outdoor Sales	IMI Systems Ltd
Onvolledige meldingen zonder vluchtinformatie		700-74106373	Primers, Cap Type /Primer NO.35 OEM	1867.4 kg		IMI Systems Ltd
		700-74106432	Fuzes, detonating / Skin-pack detonator assembly	221.8 kg	EBA&D (Ensign-Bickford Aerospace & Defense Company)	Government of Israel, MOD
		700-74108801	Grenades, practice / 40mm REACT sponge Round Extended Range ALS4006DX		ALS Inc	Government of Israel, MOD
		700-74112485	Detonators, Electric, for blasting		Tech Ord (AMTEC)	Orion Advanced Systems Ltd
		700-74066694	12GA Super-Sock round	83 kg	Combined Systems Inc (Combined Tactical Systems Inc)	Israel National Police
		700-74144512	Fuzes, detonating / Detonation Transfer Assemblies / Line assembly detonation fuzes F-16	81.6 kg	Rockwell Collins	Government of Israel, MOD, IAF

Annexe 2 – Vols directs États-Unis - Israël par Challenge Airlines

Date de départ	Avion	Aéroport de départ	Aéroport de destination
10-10-2023	4X-ICA	Dover AFB (DOV)	Nevatim (VTM)
11-10-2023	4X-ICA	Dover AFB (DOV)	Nevatim (VTM)
21-10-2023	4X-ICA	Dover AFB (DOV)	Nevatim (VTM)
24-10-2023	4X-ICA	Dover AFB (DOV)	Nevatim (VTM)
25-10-2023	4X-ICA	Tinker AFB (DOV)	Nevatim (VTM)
30-10-2023	4X-ICA	Tinker AFB, vervolgens Dover AFB	Nevatim (VTM)
02-11-2023	4X-ICA	Dover AFB (DOV)	Nevatim (VTM)
10-11-2023	4X-ICA	Dover AFB (DOV)	Nevatim (VTM)
25-11-2023	4X-ICA	Dover AFB (DOV)	Nevatim (VTM)
02-12-2023	4X-ICA	Andersen AFB (UAM), Guam	Tel Aviv (TLV), met tussenstop in Bangkok
09-12-2023	4X-ICA	Dover AFB (DOV)	Nevatim (VTM)
11-12-2023	4X-ICA	Dover AFB (DOV)	Nevatim (VTM)
13-12-2023	4X-ICA	Dover AFB (DOV)	Nevatim (VTM)
15-12-2023	4X-ICA	Dover AFB (DOV)	Nevatim (VTM)
17-12-2023	4X-ICA	Dover AFB (DOV)	Nevatim (VTM)
19-12-2023	4X-ICA	Dover AFB (DOV)	Nevatim (VTM)
21-12-2023	4X-ICA	Dover AFB (DOV)	Nevatim (VTM)
09-01-2024	4X-ICA	Dover AFB (DOV)	Nevatim (VTM)
11-01-2024	4X-ICA	Dover AFB (DOV)	Nevatim (VTM)
13-01-2024	4X-ICA	Dover AFB (DOV)	Nevatim (VTM)
15-01-2024	4X-ICA	Dover AFB (DOV)	Nevatim (VTM)
16-01-2024	4X-ICA	Dover AFB (DOV)	Nevatim (VTM)
18-01-2024	4X-ICA	Dover AFB (DOV)	Nevatim (VTM)
20-01-2024	4X-ICA	Dover AFB (DOV)	Nevatim (VTM)
22-01-2024	4X-ICA	Dover AFB (DOV)	Nevatim (VTM)
23-01-2024	4X-ICA	Dover AFB (DOV)	Nevatim (VTM)
25-01-2024	4X-ICA	Dover AFB (DOV)	Nevatim (VTM)
27-01-2024	4X-ICA	Dover AFB (DOV)	Nevatim (VTM)

01-02-2024	4X-ICA	Dover AFB (DOV)	Nevatim (VTM)
03-02-2024	4X-ICA	Dover AFB (DOV)	Nevatim (VTM)
26-02-2024	4X-ICA	Dover AFB (DOV)	Nevatim (VTM)
16-03-2024	4X-ICA	Dover AFB (DOV)	Nevatim (VTM)
15-04-2024	4X-ICA	Dover AFB (DOV)	Nevatim (VTM)
17-04-2024	4X-ICA	Dover AFB (DOV)	Nevatim (VTM)
02-05-2024	4X-ICA	Dover AFB (DOV)	Nevatim (VTM)
11-05-2024	4X-ICA	Dover AFB (DOV)	Nevatim (VTM)
06-06-2024	4X-ICA	New York (JFK)	Tel Aviv (TLV)
07-06-2024	4X-ICA	Dover AFB (DOV)	Nevatim (VTM)
09-06-2024	4X-ICA	Dover AFB (DOV)	Nevatim (VTM)
12-06-2024	4X-ICA	New York (JFK)	Tel Aviv (TLV)
14-06-2024	4X-ICA	Dover AFB (DOV)	Nevatim (VTM)
16-06-2024	4X-ICA	Dover AFB (DOV)	Nevatim (VTM)
29-06-2024	4X-ICK	New York (JFK)	Tel Aviv (TLV)
02-07-2024	4X-ICK	Dover AFB (DOV)	Nevatim (VTM)
04-07-2024	4X-ICK	New York (JFK)	Tel Aviv (TLV)
11-07-2024	4X-ICK	New York (JFK)	Tel Aviv (TLV)
17-07-2024	OO-ACE	New York (JFK)	Tel Aviv (TLV)
23-07-2024	4X-ICK	Dover AFB (DOV)	Nevatim (VTM)
24/25-07-2024	4X-ICK	Dover AFB (DOV)	Nevatim (VTM)
27-07-2024	4X-ICK	New York (JFK)	Tel Aviv (TLV)
31-07-2024	OO-ACE	New York (JFK)	Tel Aviv (TLV)
06-08-2024	4X-ICK	McGuire AFB	Nevatim (VTM)
07/08-08-2024	4X-ICK	Dover AFB (DOV)	Nevatim (VTM)
09-08-2024	4X-ICK	Dover AFB (DOV)	Nevatim (VTM)
11-08-2024	4X-ICA	Dover AFB (DOV)	Nevatim (VTM)
12-08-2024	4X-ICA	Dover AFB (DOV)	Nevatim (VTM)
14/15-08-2024	4X-ICA	Travis AFB, vervolgens Dover AFB (DOV)	Nevatim (VTM)
16-08-2024	4X-ICK	New York (JFK)	Tel Aviv (TLV)

17-08-2024	4X-ICA	Travis AFB, vervolgens Dover AFB (DOV)	Nevatim (VTM)
19-08-2024	4X-ICA	Dover AFB (DOV)	Nevatim (VTM)
20-08-2024	4X-ICK	Dover AFB (DOV)	Nevatim (VTM)
21-08-2024	4X-ICA	Dover AFB (DOV)	Nevatim (VTM)
22/23-08-2024	4X-ICA	Dover AFB (DOV)	Nevatim (VTM)
24-08-2024	4X-ICK	Dover AFB (DOV)	Nevatim (VTM)
25-08-2024	4X-ICA	Dover AFB (DOV)	Nevatim (VTM)
27-08-2024	4X-ICA	Dover AFB (DOV)	Nevatim (VTM)
28-08-2024	4X-ICA	Dover AFB (DOV)	Nevatim (VTM)
30-08-2024	4X-ICA	Dover AFB (DOV)	Nevatim (VTM)
01-09-2024	4X-ICA	Dover AFB (DOV)	Nevatim (VTM)
03-09-2024	OO-ACF	New York (JFK)	Tel Aviv (TLV)
11-09-2024	OO-ACE	New York (JFK)	Tel Aviv (TLV)
18-09-2024	OO-ACE	New York (JFK)	Tel Aviv (TLV)
22-09-2024	4X-ICK	New York (JFK)	Tel Aviv (TLV)
24-09-2024	OO-ACE	New York (JFK)	Tel Aviv (TLV)
14/15-10-2024	4X-ICK	New York (JFK)	Tel Aviv (TLV)
21-10-2024	4X-ICA	New York (JFK)	Tel Aviv (TLV)
24-10-2024	4X-ICA	New York (JFK)	Tel Aviv (TLV)
30-10-2024	OO-ACE	New York (JFK)	Tel Aviv (TLV)
05-11-2024	OO-ACE	New York (JFK)	Tel Aviv (TLV)
10-11-2024	OO-ACE	New York (JFK)	Tel Aviv (TLV)
17-11-2024	OO-ACE	New York (JFK)	Tel Aviv (TLV)
28-11-2024	4X-ICK	Dover AFB (DOV)	Nevatim (VTM)
30-11-2024	4X-ICK	Dover AFB (DOV)	Nevatim (VTM)
08-12-2024	4X-ICA	New York (JFK)	Tel Aviv (TLV)
09-12-2024	4X-ICK	Dover AFB (DOV)	Nevatim (VTM)
11-12-2024	OO-ACE	New York (JFK)	Tel Aviv (TLV)
21-12-2024	OO-ACE	New York (JFK)	Tel Aviv (TLV)

Annexe 3 – Vols en provenance d'autres aéroports européens probablement liés à des exportations d'armes

<u>Date de départ</u>	<u>Avion</u>	<u>Aéroport de départ</u>	<u>Aéroport de destination</u>
09-02-2024	4X-IAJ	Belgrado	Tel Aviv (TLV)
19-03-2024	4X-IAJ	Pardubice	Tel Aviv (TLV)
21-07-2024	4X-ICK	Belgrado	Nevatim (VTM)
22-07-2024	4X-ICK	Belgrado	Nevatim (VTM)
09-10-2024	4X-ICA	Pardubice	Nevatim (VTM)
18-10-2024	4X-ICK	Pardubice	Nevatim (VTM)
30-10-2024	4X-ICK	Belgrado	Nevatim (VTM)
06-12-2024	4X-ICA	Belgrado	Nevatim (VTM)
16-12-2024	4X-ICK	Belgrado	Nevatim (VTM)