

4 ALBERT EMBANKMENT  
LONDRES SE1 7SR

Téléphone : +44 (0)20 7735 7611

Télécopieur : +44 (0)20 7587 3210

FAL.5/Circ.50  
1<sup>er</sup> juin 2022

**DIRECTIVES POUR LA PRÉVENTION ET L'ÉLIMINATION DE L'INTRODUCTION  
CLANDESTINE D'ESPÈCES SAUVAGES À BORD DES NAVIRES  
EFFECTUANT DES VOYAGES INTERNATIONAUX**

1 Le Comité de la simplification des formalités a approuvé, à sa quarante-sixième session (9-13 mai 2022) les Directives pour la prévention et l'élimination de l'introduction clandestine d'espèces sauvages à bord des navires effectuant des voyages internationaux, dont le texte figure en annexe.

2 Les États Membres et les organisations internationales sont invités à porter les présentes Directives à l'attention de toutes les parties intéressées.

3 Les États Membres et les organisations internationales sont également invités à porter à l'attention du Comité, dès que possible, les résultats de l'expérience acquise en appliquant les Directives, afin qu'il puisse examiner les mesures à prendre.

\*\*\*



ANNEXE

DIRECTIVES POUR LA PRÉVENTION ET L'ÉLIMINATION DE L'INTRODUCTION  
CLANDESTINE D'ESPÈCES SAUVAGES À BORD DES NAVIRES  
EFFECTUANT DES VOYAGES INTERNATIONAUX

Table des matières

Préambule	3	
Abréviations	7	
Définitions	8	
<b>1</b>	<b>Introduction au commerce illicite d'espèces sauvages dans le transport maritime international</b>	<b>10</b>
1.1	Espèces sauvages faisant l'objet d'un trafic	10
1.2	Méthodes utilisées par les trafiquants pour dissimuler des espèces sauvages illicites sur un navire	11
1.2.1	<i>Cargaison conteneurisée</i>	11
1.2.2	<i>Navire de croisière</i>	12
1.2.3	<i>Transbordeur</i>	12
1.2.4	<i>Navires rouliers ("ro-ro")</i>	12
1.2.5	<i>Vraquiers</i>	13
1.2.6	<i>Membres d'équipage</i>	13
<b>2</b>	<b>Mesures visant à prévenir, détecter et signaler le trafic d'espèces sauvages à bord des navires</b>	<b>13</b>
2.1	Mesures prises par les fonctionnaires des organismes publics compétents	13
2.1.1	<i>Évaluation du degré de vulnérabilité au trafic d'espèces sauvages</i>	13
2.1.2	<i>Sûreté au port</i>	14
2.1.3	<i>Utilisation de systèmes électroniques et automatisés</i>	15
2.1.4	<i>Services de renseignements sur la criminalité liée aux espèces sauvages</i>	15
2.1.5	<i>Inspections des navires</i>	16
2.1.6	<i>Inspection des passagers, des bagages et de la cargaison</i>	17
2.1.7	<i>Collaboration interinstitutionnelle, intersectorielle et internationale</i>	17
2.1.8	<i>Enquête et poursuites</i>	19
2.1.9	<i>Mesures supplémentaires relatives aux enquêtes et aux poursuites</i>	20
2.1.10	<i>Prévention et dissuasion de la corruption</i>	21
2.1.11	<i>Enseignement et formation</i>	21
2.1.12	<i>Meilleures pratiques dans le secteur</i>	22
2.2	Rôle des compagnies	22
2.2.1	<i>Renforcement de la sécurité et réduction des risques</i>	23
2.2.2	<i>Notification</i>	23
2.2.3	<i>Coopération</i>	24
2.2.4	<i>Formation et sensibilisation</i>	24
2.2.5	<i>Autres</i>	24
<b>Annexe 1</b>	<b>Introduction à la Convention CITES et à ses Annexes</b>	<b>25</b>
	<i>Certificats</i>	26
	<i>Notifications</i>	27

<b>Annexe 2</b>	<b>Exemples de techniques de contrebande dont les autorités et les opérateurs de transport maritime doivent avoir connaissance</b>	28
<b>Annexe 3</b>	<b>Signaux d'alerte indiquant un risque de commerce illicite</b>	29
<b>Annexe 4</b>	<b>Ressources utiles</b>	32

## Préambule

L'Organisation maritime internationale (OMI) a élaboré les Directives pour la prévention et l'élimination de l'introduction clandestine d'espèces sauvages à bord des navires effectuant des voyages internationaux.

Les Directives visent à compléter les instruments internationaux et les recommandations publiées par divers organismes, notamment le Secrétariat de la Convention sur le commerce international des espèces de faune et de flore sauvages menacées d'extinction (CITES), l'Organisation mondiale des douanes, l'ONU et l'Organisation internationale des bois tropicaux, afin d'aider les personnes chargées de la simplification des formalités du trafic maritime international à prévenir et à réprimer l'introduction clandestine d'espèces sauvages à bord des navires.

Malgré les nombreux efforts déployés par l'OMI et les organisations connexes – notamment grâce à l'élaboration d'instruments internationaux visant à faciliter la réglementation du secteur des transports maritimes aux niveaux national, régional et international - les groupes criminels qui se livrent à la contrebande d'espèces sauvages par le biais du commerce maritime recourent frauduleusement aux services légitimes internationaux de navigation maritime. Les présentes Directives proposent des procédures élémentaires de détection, d'enquête et de poursuites en cas d'activités illégales de contrebande d'espèces sauvages dans le transport maritime et font de la prévention le principal moyen de garantir que la contrebande d'espèces sauvages ne porte pas atteinte à l'économie et à la prospérité mondiales.

Les Directives constituent un outil supplémentaire pour prévenir et combattre la contrebande d'espèces sauvages, en sensibilisant et en impliquant davantage les propriétaires de navires, les compagnies maritimes, les opérateurs de transport maritime, les chargeurs, les marins, les passagers, les organismes publics compétents et les autres intervenants étroitement impliqués dans l'exploitation des navires. Elles fournissent des informations sur la nature et le contexte de la contrebande maritime d'espèces sauvages, ainsi que sur la prévention, la détection et la répression concertées du trafic d'espèces sauvages. Elles peuvent également servir à compléter les orientations sur la prévention et la lutte contre d'autres formes de criminalité transnationale organisée dans le secteur maritime et d'autres activités illicites.

Les présentes Directives visent à encourager la collaboration et la coordination aux niveaux international, régional et national, à l'échelle des ports, et entre les organismes publics compétents, les exploitants du secteur du transport maritime, les chargeurs, les gens de mer et les autres parties prenantes, dans le cadre de la prévention et de l'élimination du trafic d'espèces sauvages.

L'OMI reconnaît la pertinence de la Convention sur le commerce international des espèces de faune et de flore sauvages menacées d'extinction (CITES), qui accorde divers degrés de protection à plus de 38 000 espèces d'animaux et de plantes.<sup>1</sup> La CITES vise à garantir que le commerce international des espèces de faune et de flore sauvages ne menace pas la survie des espèces. L'OMI est également consciente de la crise aiguë provoquée par le commerce illicite d'espèces sauvages, qui affecte la biodiversité mondiale, et son lien avec la criminalité transnationale organisée. L'OMI salue le travail entrepris par les États Membres et les organisations régionales et internationales pour lutter contre le commerce illicite d'espèces sauvages; ces travaux sont désormais notoirement reconnus au niveau international.

---

<sup>1</sup> <https://cites.org/fr/disc/species.php>.

Les présentes Directives aideront :

- les administrations maritimes à coordonner les activités des secteurs public et privé liées à la prévention et à l'élimination de l'introduction clandestine d'espèces sauvages à bord des navires;
- les organismes publics compétents à exécuter leur mandat portant sur la prévention, la détection, l'interception et les enquêtes en cas de contrebande d'espèces sauvages; ces organismes comptent notamment les agents des recettes/des douanes, les autorités de police portuaire, les autorités de gestion de la CITES et les autorités scientifiques (faune, pêche, sylviculture), les agents des services de répression (services de garde-côtes, services nationaux de renseignements, services des enquêtes criminelles) et les agents des services d'immigration;
- les propriétaires de navires et les compagnies maritimes à envisager de mettre en place des procédures ou d'améliorer les procédures en vigueur visant à renforcer la diligence raisonnable en matière d'opérations de transport maritime et à prévenir l'introduction clandestine d'espèces sauvages à bord des navires; de telles procédures peuvent différer d'un navire à l'autre en fonction du type de navire, de la cargaison et des routes desservies; et
- les gens de mer, les affréteurs et les autres opérateurs de transport maritime à mieux connaître le trafic d'espèces sauvages en tant qu'infraction pénale pouvant donner lieu à des poursuites et à partager davantage d'informations, et elles les inciteront à signaler toute activité suspecte.

Plusieurs déclarations internationales de haut niveau ont été adoptées ces dernières années par les Nations Unies, qui considèrent que le trafic d'espèces sauvages est une préoccupation mondiale et encouragent les États Membres à prendre des mesures appropriées pour lutter contre le commerce illicite d'espèces sauvages.<sup>2</sup> Les conventions des Nations Unies ont établi des principes visant à régir l'action internationale sur des questions d'intérêt mondial.

Il est essentiel de tenir compte de la Convention des Nations Unies de 1982 sur le droit de la mer dans le cadre de l'application des présentes directives. La coopération y est en effet consacrée comme un principe fondamental pour atteindre des objectifs communs sur la base du partage des responsabilités. La lutte contre la contrebande d'espèces sauvages est en définitive une responsabilité commune, qui nécessite une démarche intégrée et équilibrée impliquant toutes les parties de la chaîne d'approvisionnement maritime.

La Convention des Nations Unies contre la criminalité transnationale organisée souligne la nécessité d'adopter des mesures de lutte contre la criminalité organisée qui dépassent la juridiction nationale. Ces mesures comprennent la création d'infractions pénales nationales (participation à un groupe criminel organisé, blanchiment d'argent, corruption et entrave à la justice), l'adoption de cadres pour l'extradition, l'entraide judiciaire et la coopération en matière de répression, et la promotion de la formation et de l'assistance technique afin de renforcer ou d'améliorer les capacités des organismes publics compétents à lutter contre des infractions similaires.

---

<sup>2</sup> Résolution 69/314 de l'Assemblée générale des Nations Unies (2015) : <https://undocs.org/A/RES/69/314>.  
Résolution 70/301 de l'Assemblée générale des Nations Unies (2016) : <https://undocs.org/A/70/301>.  
Résolution 71/326 de l'Assemblée générale des Nations Unies (2017) : <https://undocs.org/A/RES/71/326>.  
Résolution 73/343 de l'Assemblée générale des Nations Unies (2019) : <https://undocs.org/A/RES/73/343>.  
Résolution 75/311 de l'Assemblée générale des Nations Unies (2021) : <https://undocs.org/en/A/RES/75/311>.

La Convention des Nations Unies contre la corruption prévoit des mesures destinées aux secteurs public et privé que les États Membres doivent adopter afin d'éradiquer les différentes formes de corruption, en conformité avec les présentes directives.

La résolution A/RES/69/314 de l'Assemblée générale des Nations Unies sur la lutte contre le trafic illicite d'espèces sauvages encourage les États Membres à "adopter des mesures efficaces pour prévenir et combattre le grave problème que constituent les crimes qui ont une incidence sur l'environnement, tels que le trafic d'espèces sauvages et de produits qui en sont issus". L'Assemblée invite instamment les États Membres à ériger en infraction grave le trafic d'espèces de faune et de flore sauvages protégées dès lors qu'y participent des groupes criminels organisés et à mettre en œuvre des mesures de lutte contre le blanchiment d'argent, à créer au niveau national des équipes interinstitutionnelles spéciales chargées de lutter contre ce trafic, à renforcer les procédures judiciaires et les mesures de répression, à prévenir et à réprimer la corruption et à réduire la demande d'espèces sauvages menacées.

Les présentes Directives tiennent compte des efforts faits au niveau mondial dans le cadre de la Déclaration de Buckingham Palace du Groupe de travail de la United for Wildlife sur le transport,<sup>3</sup> qui reconnaît les effets dévastateurs du commerce illicite d'espèces sauvages et instaure des engagements applicables au secteur du transport pour lutter contre le commerce illicite d'espèces sauvages.

Les Directives tiennent compte de la contribution de l'OMI par l'intermédiaire du Code international pour la sûreté des navires et des installations portuaires. Il s'agit d'un régime complet de sûreté pour le transport maritime international auquel doivent obligatoirement adhérer les Gouvernements contractants à la Convention internationale pour la sauvegarde de la vie humaine en mer (Convention SOLAS), les autorités portuaires et les compagnies maritimes. Cela permet ainsi de renforcer le système de sécurité dans les ports afin de détecter et prévenir les activités criminelles, notamment celles relatives au trafic d'espèces sauvages.

Les Directives reprennent l'esprit et tiennent compte des éléments du Cadre de normes SAFE de l'Organisation mondiale des douanes visant à sécuriser et à faciliter le commerce mondial. Le Cadre SAFE est un instrument international qui établit des normes modernes de sûreté de la chaîne d'approvisionnement et de gestion des marchandises circulant à travers les frontières, tout en reconnaissant l'importance de renforcer le partenariat entre les douanes et les entreprises. Le Cadre SAFE concilie la simplification des formalités et le contrôle, tout en favorisant la sécurité de la chaîne d'approvisionnement du commerce mondial.

En outre, les Directives vont dans le sens de l'Amendement de Djeddah au Code de conduite de Djibouti, qui invite les États signataires à coopérer dans toute la mesure du possible pour réprimer les actes relevant de la criminalité transnationale organisée dans le domaine maritime, notamment le trafic illicite d'armes à feu, le trafic illicite de stupéfiants et de substances psychotropes, le trafic illicite d'espèces sauvages et toute autre activité illicite.

Il convient de se familiariser avec les instruments internationaux mentionnés ci-dessus car ils sont complémentaires les uns des autres. Les dispositions pertinentes de ces instruments internationaux devraient être intégrées aux politiques, programmes et plans nationaux et locaux, appuyés par une législation habilitante adaptée.

---

<sup>3</sup> <http://www.wcoomd.org/-/media/wco/public/global/pdf/topics/enforcement-and-compliance/activities-and-programmes/environmental-crime/united-for-wildlife/ufw-transport-taskforce-buckingham-palace-declaration.pdf?la=en>.

Les Parties membres de la CITES ont désigné des autorités de gestion, des autorités scientifiques et des autorités chargées du contrôle, et établi des procédures appropriées afin de permettre la mise en œuvre efficace du système d'autorisation de la CITES. Les États Membres de l'OMI sont donc encouragés, dans toute la mesure du possible, à examiner, promulguer, modifier ou adapter la législation existante, afin d'améliorer la protection de la vie sauvage et le statut de protection des espèces nationales en voie de disparition, et de lutter contre le commerce illégitime d'espèces de faune et de flore sauvages. Les compagnies sont également encouragées à examiner et à renforcer les infrastructures et les cadres opérationnels existants afin d'empêcher le commerce illégitime d'espèces de faune et de flore sauvages dans le transport maritime.

Les pratiques en vigueur dans diverses juridictions, ainsi que les publications et les documents du Fonds mondial pour la nature, de l'Office des Nations Unies contre la drogue et le crime, de l'ONG TRAFFIC, du Programme des Nations Unies pour le développement, de la United for Wildlife, et des acteurs du secteur, entre autres, peuvent également fournir des indications précieuses pour l'élaboration des présentes Directives. Une liste d'exemples d'informations pertinentes est jointe à l'annexe 4.

**Abréviations**

CITES	Convention sur le commerce international des espèces de faune et de flore sauvages menacées d'extinction
GAFI	Groupe d'action financière
OMD	Organisation mondiale des douanes
OMI	Organisation maritime internationale
ONUDC	Office des Nations Unies contre la drogue et le crime

## Définitions

**Chargeur** : entité juridique ou personne désignée sur le connaissement, sur la lettre de transport maritime ou encore sur un document de transport multimodal équivalent (un connaissement "de bout en bout" par exemple), comme étant le chargeur et/ou celui qui a signé (ou bien au nom ou pour le compte duquel a été signé) un contrat de transport avec une compagnie de navigation.

**Commerce d'espèces sauvages** : dans les présentes Directives, cette expression désigne le commerce de faune et de flore sauvages.

**Connaissement** : document qui atteste d'un contrat de transport par mer et de la prise en charge ou du chargement de marchandises par le transporteur, et par lequel ce dernier s'engage à livrer les marchandises contre remise dudit document. Une disposition du document selon laquelle les marchandises doivent être livrées à l'intention d'une personne déterminée, à ordre ou au porteur, entérine cet engagement.

**Destinataire** : personne autorisée à recevoir des marchandises en vertu d'un contrat de transport, d'un document de transport ou d'un document électronique de transport.

**Espèces sauvages** : dans les présentes Directives, cette expression désigne toutes les espèces de faune et de flore sauvages, vivantes ou mortes, ainsi que les parties et produits de ces espèces, dont le commerce international est réglementé par la CITES, ainsi que celles qui sont protégées par le droit international et celles dont l'exportation est limitée par la législation nationale donnant effet audit droit.

**Expédition** : acte de transporter plusieurs marchandises selon les modalités d'un seul connaissement.

**Introduction clandestine d'espèces sauvages** : dans les présentes Directives, on entend par "introduction clandestine" le transport ou le trafic illicite d'espèces sauvages sous forme d'exportation, de réexportation, de transbordement et d'importation, en violation du droit international et de la législation nationale du pays d'origine prévoyant des restrictions à l'exportation. Dans les présentes Directives, l'expression "introduction clandestine d'espèces sauvages" est synonyme des expressions "contrebande d'espèces sauvages", "trafic d'espèces sauvages" et "commerce illicite d'espèces sauvages".

**Livraison surveillée** : technique d'enquête spéciale qui autorise la sortie du territoire, le transit ou l'entrée sur le territoire d'un ou de plusieurs États d'expéditions illicites ou suspectées de l'être, au su et sous le contrôle des organismes publics compétents, afin de pouvoir enquêter sur une infraction et d'identifier les personnes impliquées.<sup>4</sup>

**Opérateurs de transport maritime** : dans les présentes Directives, il s'agit des armateurs, des compagnies maritimes, des agents maritimes, des exploitants d'installations portuaires, des exploitants de terminaux, des transitaires, des agents de dédouanement, des consolidateurs de cargaison, des zones de groupage et de dégroupage des conteneurs, des dépôts vides, etc. Les termes "compagnie" et "opérateur de transport maritime" peuvent être utilisés indifféremment.

---

<sup>4</sup> <https://www.unodc.org/e4j/fr/organized-crime/module-8/key-issues/special-investigative-techniques/controlled-deliveries.html>.

**Organismes publics compétents** : dans les présentes Directives, il s'agit des autorités portuaires/de contrôle, des administrations maritimes, des agents des douanes/des recettes, des organes de gestion de la CITES et des autorités scientifiques (pêche, faune et flore sauvages, sylviculture), des services de renseignement nationaux et financiers, des services vétérinaires, des musées nationaux, des services des garde-côtes, des services d'enquête criminelle, des services du procureur général/du parquet et de la magistrature.

**Signaux d'alerte** : dans les présentes Directives, il s'agit d'indicateurs et de signaux d'avertissement, qui peuvent être explicites ou implicites, et qui suggèrent que quelque chose n'est "pas tout à fait normal" et peut nécessiter un examen plus approfondi.

## **1 Introduction au commerce illicite d'espèces sauvages dans le transport maritime international**

Le commerce de faune et de flore sauvages est un vaste domaine qui englobe de multiples secteurs, de l'alimentation à l'ameublement et à la mode en passant par les soins de santé, les animaux de compagnie et les zoos. La majorité des échanges sont légaux et sont régis par des instruments nationaux et internationaux et par la législation nationale y donnant effet. Au niveau international, le principal instrument régissant le commerce d'espèces sauvages est la Convention sur le commerce international des espèces de faune et de flore sauvages menacées d'extinction (CITES, également connue sous le nom de Convention de Washington - voir l'annexe 1).

La demande croissante d'espèces sauvages, notamment celles utilisées pour la médecine traditionnelle, le mobilier haut de gamme et les articles de décoration, ainsi que comme animaux de compagnie exotiques, alimente un marché parallèle illégal évalué à plus de 200 milliards de dollars par an.<sup>5</sup> Le trafic d'espèces sauvages est considéré comme le quatrième plus grand secteur de commerce illicite, après le trafic de produits de contrefaçon, de drogues et d'êtres humains. Le commerce illicite d'espèces sauvages est une activité intensive au niveau de la logistique et du transport. Bien que les espèces sauvages illicites de grande valeur soient souvent transportées par voie aérienne, la navigation maritime semble être la méthode de transport privilégiée si l'on tient compte du volume global car elle offre aux auteurs d'actes illicites des possibilités rentables d'introduire clandestinement d'importantes quantités d'espèces sauvages sans se faire prendre. Quatre-vingt-dix pour cent du trafic commercial mondial a lieu par voie maritime, et moins de 2 % des conteneurs sont inspectés;<sup>6</sup> compte tenu de ces volumes importants, les contrôles se fondent généralement sur les renseignements fournis, en plus des différentes mesures nationales ou régionales.

La majorité des auteurs des infractions profitent de l'important commerce légitime d'espèces sauvages pour mélanger des marchandises licites et illicites. Il existe des preuves de la convergence entre le trafic d'espèces sauvages et d'autres formes d'infractions pénales graves, notamment le blanchiment d'argent, la criminalité financière et la corruption. Le trafic d'espèces sauvages est organisé de manière similaire au trafic illicite de drogues, en recourant aux transports maritimes internationaux.

Bien que la majeure partie des espèces sauvages introduites en contrebande se trouve dans les cargaisons, des passagers introduisent parfois illicitement des espèces sauvages en les transportant sur eux ou dans leurs bagages. Les présentes directives fournissent donc également des recommandations applicables aux passagers des navires de croisière.

### **1.1 Espèces sauvages faisant l'objet d'un trafic**

Plus de 38 000 espèces sauvages<sup>7</sup> sont inscrites aux Annexes I, II et III de la CITES comme étant actuellement menacées d'extinction en raison de leur commerce international, potentiellement menacées dans le futur si le commerce n'est pas contrôlé, ou protégées dans un pays et nécessitant donc un commerce contrôlé (voir annexe 1). Les espèces sauvages qui font l'objet d'un commerce illicite par voie maritime sont généralement des produits non périssables issus d'espèces couramment commercialisées, comme le bois, l'ivoire d'éléphant, les écailles de pangolin, les produits séchés d'origine animale comme les ailerons de requin, les concombres de mer, les hippocampes, les coquillages, les os et les griffes de grands félins, les palourdes géantes et les cornes de rhinocéros, ainsi que les plantes séchées comme

---

<sup>5</sup> <https://gfintegrity.org/report/transnational-crime-and-the-developing-world/>.

<sup>6</sup> <https://www.unodc.org/ropan/en/BorderControl/container-control/ccp.html>.

<sup>7</sup> <https://cites.org/fra/disc/species.php>.

l'aloès, le ginseng américain et d'autres médicaments dérivés de plantes. Ils sont souvent transportés sous forme brute mais peuvent également avoir été traités avant d'être expédiés. On sait également que des animaux vivants, comme les reptiles, les oiseaux et les mammifères, sont transportés à l'échelle internationale sur de courtes distances par des transbordeurs et des vraquiers.

Certaines espèces sauvages sont totalement interdites de commerce international (en vertu de la CITES ou d'une législation nationale spécifique prévoyant des restrictions à l'exportation). La seule façon de les introduire clandestinement est de les cacher et de les faire passer pour des marchandises licites. Le commerce des espèces sauvages qui peuvent faire l'objet d'un commerce légal devient illégal en l'absence du permis requis ou en cas de manquement aux exigences pour être conforme aux dispositions de la CITES et aux réglementations nationales correspondantes.

## **1.2 Méthodes utilisées par les trafiquants pour dissimuler des espèces sauvages illicites sur un navire**

Tout pays peut être le lieu d'origine, de transit ou la destination du commerce illicite d'espèces sauvages. Bien que les itinéraires du trafic d'espèces sauvages évoluent au fil du temps pour éviter que les marchandises ne soient détectées et interceptées par les services de détection et de répression, il est nécessaire d'avoir accès aux dernières informations concernant le commerce illicite d'espèces sauvages afin de mieux comprendre les tendances, itinéraires et méthodes, pour pouvoir mettre en place des services de renseignements efficaces, cibler les efforts de répression dans les zones à haut risque et aider les parties prenantes à réduire les risques liés au commerce illicite d'espèces sauvages.

Les navires peuvent être utilisés à mauvais escient et servir au trafic d'espèces sauvages. La plupart du temps, les trafiquants utilisent les méthodes suivantes :

### **1.2.1 Cargaison conteneurisée**

#### *Fausse déclaration*

Les marchandises sont déclarées comme étant un autre produit légal afin de dissimuler l'espèce sauvage illicite. Les produits légaux qui ont une faible valeur ou qui bénéficient d'une taxation réduite sont couramment utilisés pour dissimuler le commerce illicite d'espèces sauvages. Ces dernières sont :

- cachées parmi d'autres produits légitimes;
- cachées dans des compartiments secrets intégrés à l'intérieur d'un conteneur; ou
- mélangées avec des espèces similaires - cela a lieu lorsque des espèces du même groupe se voient accorder des autorisations ou des permis avec des niveaux de protection et des prescriptions commerciales différents. Les espèces sauvages dont le commerce est totalement interdit ou qui nécessiteraient des permis spéciaux sont introduites de manière illicite avec des espèces similaires qui peuvent être plus facilement commercialisées, ce qui rend leur identification très difficile pour les services de répression.

*Utilisation de permis et d'autres documents falsifiés ou modifiés pour légitimer frauduleusement le commerce d'espèces nécessitant des permis spécifiques*

Les permis et certificats requis pour le commerce des spécimens régis par la CITES sont notamment le permis d'exportation, le permis d'importation, le certificat de réexportation, le certificat pré-convention, le certificat d'origine, le certificat d'animaux élevés en captivité, le certificat de plantes reproduites artificiellement et le certificat d'introduction en provenance de la mer. Les activités frauduleuses peuvent inclure :

- la déclaration intentionnelle de fausses informations dans les documents - les parties soumissionnaires peuvent intentionnellement faire une fausse déclaration en fournissant de fausses informations (concernant les espèces, la quantité, l'origine, la valeur); cela peut réduire le risque que l'expédition attire l'attention, réduire le montant des taxes acquittées ou rendre l'expédition faussement conforme aux obligations relatives aux contingents d'exportation;
- les documents modifiés après leur émission - les informations sont modifiées pour permettre un commerce qui n'a pas été autorisé;
- les documents falsifiés - de faux permis, parfois de très bonne qualité, sont utilisés frauduleusement pour le commerce des spécimens;
- la réutilisation ou la photocopie de documents - le même permis est utilisé plusieurs fois ou dupliqué;
- les documents ayant expiré - les permis sont utilisés au-delà de leur date d'expiration;
- les documents volés - des permis volés peuvent être utilisés pour le trafic d'espèces sauvages inscrites à la CITES ou des permis peuvent faire l'objet de fausses déclarations de perte, détérioration ou vol afin d'utiliser les permis de remplacement pour le trafic d'espèces sauvages; et
- les informations dissimulées - les auteurs des délits tentent de dissimuler les informations relatives à l'expédition requises dans le connaissance (expéditeur, destinataire, propriétaire et activité commerciale) en recourant à des sociétés fictives et en fournissant des documents d'expédition incomplets ou frauduleux.

### **1.2.2 Navire de croisière**

Les espèces sauvages peuvent être cachées dans les bagages des passagers ou sur ces derniers.

### **1.2.3 Transbordeur**

Les espèces sauvages peuvent être cachées dans les bagages des passagers, sur ces derniers ou à l'intérieur des véhicules.

### **1.2.4 Navires rouliers ("ro-ro")**

Les espèces sauvages peuvent être cachées à l'intérieur des véhicules ou dissimulées dans les compartiments d'un véhicule.

### **1.2.5 *Vraquiers***

Les espèces sauvages peuvent être cachées parmi d'autres produits légitimes.

### **1.2.6 *Membres d'équipage***

Les membres de l'équipage peuvent dissimuler des espèces sauvages illicites dans leurs effets personnels ou sur eux (voir l'annexe 2 pour les exemples de contrebande).

## **2 Mesures visant à prévenir, détecter et signaler le trafic d'espèces sauvages à bord des navires**

Les acteurs publics et privés peuvent contribuer à la lutte contre le commerce illicite d'espèces sauvages à bord des navires effectuant des voyages internationaux. Cette section décrit les actions et les mesures qui peuvent être mises en place par les organismes publics compétents et par les compagnies pour prévenir et détecter le trafic d'espèces sauvages et collaborer à son élimination.

### **2.1 Mesures prises par les fonctionnaires des organismes publics compétents**

Les fonctionnaires des organismes publics compétents doivent s'acquitter de certains devoirs vis-à-vis de tous les navires en provenance ou à destination de pays étrangers.

La législation nationale des États côtiers habilite certains organismes publics à monter à bord des navires des États du pavillon étrangers qui se trouvent dans leurs ports ou qui traversent la mer territoriale de l'État côtier ou y séjournent, et à inspecter et examiner n'importe quelle partie du navire pour trouver des espèces sauvages suspectées d'être illicites. Ces organismes publics peuvent également être autorisés à exercer le contrôle nécessaire dans la zone contiguë afin de prévenir les infractions aux règlements douaniers et à la législation et à la réglementation fiscales à l'intérieur de leur territoire ou de leur mer territoriale. Ces procédures varient en fonction de la législation nationale concernée, mais doivent toujours être conformes aux dispositions de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer.

Certains organismes publics des États côtiers peuvent également être habilités par leur législation nationale à arraisonner et à fouiller des navires suspects situés au large de la mer territoriale ou de la zone contiguë, si l'État du pavillon en donne l'autorisation (dans le cas de navires battant pavillon étranger). La législation et l'exercice de l'autorité doivent toujours être conformes aux dispositions de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer (UNCLOS).

#### **2.1.1 *Évaluation du degré de vulnérabilité au trafic d'espèces sauvages***

Les organismes publics compétents sont encouragés à adopter les mesures suivantes :

- Mettre en place un système de définition des risques qui permettra d'identifier les expéditions à haut risque susceptibles de contenir des envois illégaux le plus tôt possible dans la chaîne d'approvisionnement, au port de départ ou en amont. Ce système utilise une série d'indicateurs de risques qui permettent d'identifier les conteneurs, les cargaisons ou les passagers suspects. Les critères peuvent inclure le code de la marchandise, le pays d'origine, la destination de l'envoi, l'indicateur d'octroi de permis, la valeur, l'opérateur économique, le niveau de conformité, l'objet du séjour sur le territoire douanier, les conséquences financières, la situation financière de l'opérateur, les ports impliqués dans le commerce illicite d'espèces sauvages et les compagnies ou navires suspects qui ont déjà été impliqués dans le commerce illicite d'espèces sauvages.

- Vérifier l'authenticité ou la légitimité des documents soumis. Le processus de vérification peut viser à déterminer si les documents soumis sont authentiques ou falsifiés, si les documents contiennent des indications ou des informations que l'on retrouve habituellement dans les expéditions liées à la contrebande d'espèces sauvages, s'il y a des incohérences dans le manifeste complet de cargaison et dans les autres documents commerciaux, s'il y a des divergences en matière de poids, de densité ou d'aspect de l'expédition par rapport aux informations figurant dans les documents fournis, s'il y a des incohérences dans les permis ou certificats CITES, s'il y a des incohérences entre l'origine et la destination de l'expédition ou du navire et les itinéraires commerciaux habituels, ou s'il manque des documents.
- Dans la mesure du possible, il convient de vérifier s'il y a des divergences entre la masse brute déclarée et la masse brute réelle du conteneur empoté, en tenant compte de la vérification obligatoire de la masse brute des conteneurs empotés.
- Un mécanisme efficace d'évaluation des risques nécessite une mise à jour régulière de la base de données en fonction des dernières saisies et tendances, entre autres.
- Lorsque le navire transporte une cargaison d'espèces sauvages et que les espèces peuvent être identifiées, il convient de vérifier dans les annexes à la CITES si les espèces sont soumises à des restrictions commerciales, si elles peuvent être commercialisées et si les documents requis ont été fournis.
- Il convient de demander le plan du navire et de savoir si le navire a récemment fait l'objet d'aménagements de structure ou de réorganisation. En cas de doute, il faudra organiser une inspection matérielle.

### **2.1.2 Sûreté au port**

Les organismes publics compétents sont encouragés à :

- Renforcer le cadre juridique national et adopter des mesures visant à promouvoir la transparence et à décourager l'utilisation abusive des zones franches situées dans les limites des ports pour le commerce illicite d'espèces sauvages.
- Passer en revue les plans de sûreté des installations portuaires et étudier les moyens de les adapter pour améliorer la prévention et l'élimination de l'introduction clandestine d'espèces sauvages, sans compromettre leur objectif premier énoncé dans le Code international pour la sûreté des navires et des installations portuaires.
- Rappeler que le contrôle efficace de l'accès aux installations portuaires, aux navires et aux cargaisons, conformément au Code international pour la sûreté des navires et des installations portuaires, contribuera également à prévenir l'introduction clandestine d'espèces sauvages.

### **2.1.3 Utilisation de systèmes électroniques et automatisés**

L'utilisation de systèmes électroniques sécurisés pour la transmission des documents et/ou les procédures d'autorisation préalable améliore la transparence des opérations et facilite la détection rapide des irrégularités. Les organismes publics compétents sont donc encouragés à adopter les mesures suivantes :

- Mettre en place un système électronique de dédouanement sécurisé et normalisé qui permet d'accélérer les procédures douanières et le dédouanement tout en garantissant l'interopérabilité. Ces systèmes permettent de suivre les expéditions en temps réel et de détecter les anomalies et les fraudes potentielles.
- Mettre en place un système de guichet unique maritime sécurisé qui s'intègre aux autres systèmes d'exploitation portuaire, notamment ceux relatifs aux contrôles CITES, afin de faciliter la soumission électronique de documents pour les utilisateurs du port grâce à un seul point d'entrée, qui permet d'accélérer l'accomplissement des formalités concernant les navires, les équipages, les passagers et les cargaisons.
- Mettre en place un système électronique de délivrance des permis CITES (pour les Parties membres de la CITES) afin de décourager l'utilisation de documents falsifiés. Envisager également son intégration à d'autres systèmes d'exploitation portuaire.

### **2.1.4 Services de renseignements sur la criminalité liée aux espèces sauvages**

Les services de renseignements sur la criminalité liée aux espèces sauvages supposent la collecte, le regroupement et l'analyse de renseignements qui peuvent servir à effectuer des évaluations des renseignements tactiques, opérationnels et stratégiques, afin de lutter contre les délits tels que la contrebande d'espèces sauvages. Il est possible de recourir à différents indicateurs pour faciliter la mise en place d'une base de données de renseignements utiles, conformément à la législation nationale. Les organismes publics compétents sont encouragés à adopter les mesures suivantes :

- Créer un service commun spécialisé de renseignements portuaires, composé d'agents des douanes et d'agents des services de répression issus de divers organismes connexes, afin de recueillir et d'analyser les renseignements.
- Créer une base de données et mettre régulièrement à jour les déclarations concernant les saisies précédentes et les indicateurs de risque.<sup>8</sup>
- Créer un réseau d'échange d'informations entre les organismes publics compétents, les opérateurs de transport maritime, les chargeurs, les gens de mer et les autres parties prenantes afin d'encourager le signalement des cas de trafic d'espèces sauvages.
- Créer un système de réception des renseignements pour faciliter la vérification des renseignements et l'interception des espèces sauvages faisant l'objet d'un commerce illicite, notamment un système permettant la soumission anonyme de rapports d'activités suspectes.

---

<sup>8</sup> Voir l'annexe 3 pour la liste des indicateurs.

- Créer et mettre à jour une base de données sur les activités suspectes des navires, qui pourrait recenser :<sup>9</sup>
  - les mouvements suspects des navires (les déroutements inattendus et inexplicables ou les retards prolongés à l'arrivée par exemple);
  - les arrêts de l'émetteur-récepteur du système d'identification automatique des navires, qui entraîne la disparition temporaire du navire; et
  - les navires ne répondant pas aux appels.
- Examiner minutieusement les documents en provenance de zones à haut risque, qu'ils concernent ou non des espèces sauvages déclarées.

### **2.1.5 Inspections des navires**

Lorsque des navires ont été identifiés comme suspects, les organismes publics compétents habilités à procéder à l'inspection des navires sont encouragés à prendre les mesures suivantes :

- Coordonner l'unité mixte nationale de contrôle portuaire pour qu'elle procède à l'inspection.
- Mettre en œuvre des procédures normalisées pour permettre des inspections efficaces et pour s'assurer du suivi des procédures et processus adéquats.
- Escorter le navire dans le port jusqu'à un lieu sûr.
- Délimiter la zone.
- Protéger le navire.
- Établir un système d'accès contrôlé au navire.
- Procéder à un inventaire à bord du navire.
- Si des espèces sauvages se trouvent à bord, prendre contact avec l'organisme national compétent pour déterminer et vérifier si elles sont exportées et importées avec le permis ou le certificat requis.

Les organismes publics compétents des États côtiers impliqués dans l'administration douanière devraient encourager la mise en œuvre de mesures de transit sans compromettre les mesures de sécurité de leur chaîne logistique. Les organismes compétents sont donc encouragés à mettre en place des accords de coopération pour faciliter les inspections des navires suspects en transit, conformément au droit international, y compris la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer (UNCLOS). Ils peuvent également utiliser la technique de la livraison surveillée (voir "Définitions").

---

<sup>9</sup> Voir l'annexe 3 pour les autres indicateurs.

### **2.1.6 Inspection des passagers, des bagages et de la cargaison**

Les organismes publics compétents sont encouragés à entreprendre des inspections conformément aux procédures normalisées établies. Ils sont également encouragés à envisager de mettre en place les mesures suivantes :

- Adopter ou mettre en place du matériel d'inspection non intrusif, comme les scanners, les appareils à rayons X et les détecteurs de rayonnement, qui permettent d'inspecter les conteneurs, les cargaisons et les bagages.
- Utiliser des chiens renifleurs pour inspecter les bagages des passagers et les cargaisons.
- Dans la mesure du possible, soumettre les cargaisons conteneurisées au système de définition des risques, puis à un passage au scanner.
- Soumettre la cargaison conteneurisée à une inspection physique lorsqu'une image numérisée ou un chien renifleur a détecté des anomalies. Dans la mesure du possible, assigner une zone sécurisée spéciale dédiée à l'inspection confidentielle des conteneurs.
- Utiliser un système d'identification biométrique pour les passagers.
- Pour les cargaisons contenant des espèces sauvages, vérifier les permis ou les certificats pour s'assurer que les espèces sauvages transportées disposent de la documentation nécessaire et ne sont pas dissimulées illégalement au milieu d'autres produits légitimes.
- Les organismes publics chargés des inspections vétérinaires et phytosanitaires et les autres organismes effectuant des contrôles spécifiques sur les expéditions sont encouragés à collaborer avec leurs homologues chargés de l'application de la loi en cas de suspicion de commerce illicite d'espèces sauvages.
- Utiliser dans la mesure du possible la technique de la livraison surveillée (voir "Définitions") avec le(s) destinataire(s) de l'envoi d'espèces sauvages illicites.
- Obtenir et enregistrer les déclarations de l'équipage, prendre des preuves photographiques ou vidéo, et mettre en lieu sûr et sauvegarder les preuves et/ou les pièces à conviction. Lorsque des espèces sauvages vivantes sont découvertes, prendre des mesures pour les protéger et les préserver, en consultation avec les autorités nationales de la CITES.

### **2.1.7 Collaboration interinstitutionnelle, intersectorielle et internationale**

La création d'une unité mixte de contrôle portuaire ou d'une unité de renseignement, composée d'agents de divers organismes publics, permet de renforcer les capacités de prévention, détection, inspection, enquête, interception et poursuite des auteurs de contrebande d'espèces sauvages et d'autres délits connexes graves. Ces unités fournissent un système sécurisé d'échange d'informations et de renseignements concernant les envois suspects.

Lorsque cela n'est pas encore le cas, les administrations maritimes sont encouragées à prendre l'initiative de créer une équipe ou une unité mixte spéciale de fonctionnaires et à coordonner ses activités dans la mesure du possible.

Les organismes publics compétents sont donc encouragés à s'engager dans des cadres nationaux de collaboration interinstitutionnelle, notamment avec les organismes suivants :

- les agences de renseignements;
- l'administration douanière/fiscale;
- l'autorité portuaire ou l'organisme de contrôle;
- l'administration maritime;
- les autorités CITES (agences de la pêche, de la faune et de la flore sauvages et des forêts);
- les services vétérinaires;
- les groupes d'enquêtes criminelles;
- les laboratoires de criminalistique;
- le parquet/le bureau du procureur général;
- la magistrature;
- les services de renseignements financiers; et
- les musées nationaux.

Les organismes publics compétents sont en outre encouragés à conclure des accords avec des organisations ou des associations régionales et internationales afin de contribuer à l'amélioration des cadres juridiques et institutionnels nationaux et faciliter l'échange d'informations pour la prévention, la détection, l'interception, les enquêtes et les poursuites en cas de contrebande d'espèces sauvages.

Certaines de ces institutions fournissent des renseignements qui pourraient faciliter la mise en œuvre de la technique de la livraison surveillée dans le cadre d'enquêtes et l'identification des auteurs. Ces organisations régionales et internationales comptent notamment :

- la CITES;
- l'Organisation internationale de police criminelle (INTERPOL);
- l'Organisation internationale des bois tropicaux;
- les associations régionales de chefs de police;
- le Groupe d'action financière (GAFI); et
- l'Organisation mondiale des douanes (OMD).

Les organismes publics compétents sont en outre encouragés à participer à des initiatives régionales et internationales visant à partager l'expertise, les renseignements, les informations les plus récentes concernant les signaux d'alerte ou les indicateurs ainsi que les meilleures pratiques relatives au commerce illicite d'espèces sauvages. Ces initiatives comprennent notamment le Consortium international de lutte contre la criminalité liée aux espèces sauvages, le Groupe de travail sur le transport de la United for Wildlife, le Groupe de travail sur les finances de la United for Wildlife, l'équipe spéciale créée par l'Accord de Lusaka, les plateformes régionales du système d'échange d'information sur le commerce des espèces sauvages (EU-TWIX, AFRICA-TWIX, SADC-TWIX, EASTERN AFRICA-TWIX, par exemple) et le Programme mondial sur les crimes qui portent atteinte à l'environnement de l'Office des Nations Unies contre la drogue et le crime (ONUDD).

Les organismes publics compétents sont en outre encouragés à mettre en place des réseaux informels, des centres régionaux d'information maritime et des réseaux avec les services de renseignements militaires afin de favoriser l'échange et le partage d'informations.

Les organismes publics compétents sont encouragés à examiner, adopter et mettre en œuvre les programmes régionaux, internationaux et intergouvernementaux, notamment ceux qui ont été élaborés pour contribuer au renforcement de la sûreté et de l'efficacité de la chaîne logistique dans le commerce international, ceux qui sont liés à la lutte contre le commerce illicite et ceux qui sont liés à la lutte contre le blanchiment de capitaux et les circuits de financement du terrorisme à l'échelle mondiale. Il s'agit notamment du Cadre de normes SAFE de l'OMD visant à sécuriser et à faciliter le commerce mondial,<sup>10</sup> de la recommandation du Conseil de l'Organisation de coopération et de développement économiques sur les instruments juridiques de l'OCDE visant à lutter contre le commerce illicite, des recommandations du GAFI sur les normes mondiales pour la lutte contre le blanchiment de capitaux et le financement du terrorisme, et du Programme de contrôle des conteneurs de l'ONUDD-OMD.

### **2.1.8 Enquête et poursuites**

Les organismes publics compétents sont encouragés à instaurer des infractions dans leur législation nationale afin de faciliter la conduite d'enquêtes et de poursuites en cas de contrebande d'espèces sauvages. Ils sont en outre incités à mettre en œuvre les mesures suivantes :

- Classer ou catégoriser les espèces animales et végétales selon qu'elles sont en voie de disparition ou pas.
- Établir l'infraction et prévoir les sanctions adéquates dans la législation nationale; tenir compte dans la mesure du possible de la cohérence régionale pour faciliter les initiatives transfrontalières.
- Prévoir des sanctions sévères pour les infractions relatives aux espèces en voie de disparition et en danger critique d'extinction.
- Encourager les enquêtes et les poursuites transfrontalières.

---

<sup>10</sup> Parmi les outils complémentaires, on trouve le Guide de l'auditeur d'opérateur économique agréé, le Guide stratégique sur la reconnaissance mutuelle des Accords d'OEA, les Directives sur la mise en œuvre des renseignements préalables concernant le fret (RPCF), les Directives relatives à la gestion de la chaîne logistique intégrée (mises à jour), les Directives sur le numéro d'identification des entreprises et le Manuel sur l'analyse des données (voir [http://www.wcoomd.org/fr/topics/facilitation/instrument-and-tools/frameworks-of-standards/safe\\_package.aspx](http://www.wcoomd.org/fr/topics/facilitation/instrument-and-tools/frameworks-of-standards/safe_package.aspx)).

- Élaborer des procédures opératoires normalisées (guide ou manuel de référence rapide) pour faciliter les enquêtes et les poursuites ainsi que la collecte et la conservation des preuves, notamment des directives sur la récupération des pièces à conviction.
- Permettre aux forces de l'ordre de mener des enquêtes financières, d'obtenir l'accès aux comptes bancaires et de les geler pendant les enquêtes.
- Adopter dans la mesure du possible des lois qui habilite les agents des autorités CITES nationales à engager des poursuites, par délégation, en cas de commerce illicite d'espèces sauvages.
- Mettre en place un système de gestion des affaires et un système d'échange d'information avec les États partenaires afin de faciliter les saisies transfrontalières.
- Examiner, modifier ou adapter la législation nationale en vigueur relative aux sanctions en cas d'infractions accessoires et inchoatives liées à la contrebande d'espèces sauvages.

#### **2.1.9 Mesures supplémentaires relatives aux enquêtes et aux poursuites**

Les organismes publics compétents sont encouragés à envisager, adopter et/ou mettre en œuvre d'autres mesures concernant la lutte contre la contrebande d'espèces sauvages, notamment :

- Identifier les profits tirés du commerce illicite d'espèces sauvages et ordonner la confiscation des biens pour récupérer les revenus d'origine criminelle et les avoirs connexes.
- Mener des enquêtes financières en parallèle pour retrouver les auteurs et identifier les liens avec d'autres types d'activités illicites ou illégales.
- Recueillir des preuves supplémentaires pour contribuer à l'identification des infractions principales liées aux espèces sauvages.
- Renforcer les accords bilatéraux en matière d'entraide juridique et d'extradition afin de faciliter les enquêtes et les poursuites à l'encontre des auteurs d'infractions liées au commerce illicite d'espèces sauvages.
- Mettre en place des accords de coopération entre les banques centrales ou les associations de banquiers afin de mieux connaître leurs clients pour faciliter le travail des services chargés des enquêtes financières.
- Affecter des ressources à la surveillance pour contribuer à identifier d'autres membres du réseau criminel.
- Créer un cadre de collaboration impliquant à la fois les organismes publics et les compagnies de services de transport maritime afin de faciliter la coordination et l'harmonisation des différentes mesures d'intervention, et de fournir une plateforme pour le partage d'informations.

### **2.1.10 Prévention et dissuasion de la corruption**

Les organismes publics compétents sont encouragés à examiner, modifier et appliquer les lois nationales existantes relatives à la lutte contre la corruption. À cette fin, ils sont encouragés à adopter et à mettre en œuvre les mesures suivantes :

- Mettre en place un système sécurisé pour les secteurs public et privé de soumission de rapports sur les allégations de corruption, en tenant compte de la nécessité de préserver la confidentialité et, si nécessaire, l'anonymat.
- Faciliter les enquêtes indépendantes et offrir, dans la mesure du possible, une protection aux témoins.
- Mettre en place une législation nationale concernant le traitement réservé aux fonctionnaires corrompus, en tenant compte des procédures telles que l'interdiction, l'enquête de l'organisme, les poursuites, la majoration, le licenciement et l'incarcération.

### **2.1.11 Enseignement et formation**

Il convient d'encourager et d'entreprendre la formation continue des organismes publics compétents chargés de la prévention, la détection et la répression de la contrebande d'espèces sauvages. Les agents affectés aux systèmes de définition des risques devraient également régulièrement suivre des formations afin d'être tenus informés des derniers indicateurs de risque. Les agents déployés pour l'analyse d'images de cargaisons conteneurisées devraient être régulièrement formés afin de bénéficier des dernières connaissances en matière de méthodes de dissimulation des espèces sauvages passées en contrebande, et d'être en mesure de les identifier. Les agents des douanes/des recettes et les agents des services de répression qui travaillent dans l'enceinte portuaire devraient être régulièrement formés aux réglementations CITES, aux méthodes de détection, à l'identification, aux méthodes efficaces de fouille des conteneurs, des cargaisons et des bagages, à la saisie d'espèces sauvages de contrebande et à l'échantillonnage criminalistique des espèces sauvages. Il convient d'envisager, dans la mesure du possible, de faire appel à des chiens entraînés à la détection des espèces sauvages dans les conteneurs, les cargaisons et les bagages. Une formation continue sur la sûreté portuaire, la sûreté des navires et la sûreté des cargaisons devrait être dispensée aux organismes chargés de faire appliquer la loi, qui œuvrent dans l'enceinte portuaire. Les agents des services de répression des organismes publics compétents devraient suivre régulièrement des formations sur les dernières méthodes de dissimulation.

Les organismes publics compétents sont encouragés à envisager de mettre en place des formations conjointes ou des forums de renforcement des capacités destinés aux secteurs public et privé sur la prévention, l'identification et le signalement des cas de contrebande d'espèces sauvages. Ils sont également incités à organiser des forums de renforcement des capacités pour les gens de mer, les opérateurs de transport maritime, les chargeurs et les autres parties prenantes du transport maritime sur les différents aspects du trafic d'espèces sauvages et leur rôle dans la lutte contre le commerce illicite d'espèces sauvages.

Les organismes publics compétents qui œuvrent dans l'enceinte portuaire sont encouragés à se former régulièrement aux mesures de prévention de la corruption et à la diffusion d'informations.

Une formation sur les principes de la connaissance de l'identité des clients aidera les organismes publics compétents à vérifier l'identité des clients associés au commerce illicite d'espèces sauvages et autres activités illicites.

### **2.1.12 Meilleures pratiques dans le secteur**

Les organismes publics compétents sont encouragés à créer un mécanisme ou un environnement propice au partage des meilleures pratiques en matière de coopération public-privé et de coopération interinstitutionnelle, en utilisant notamment les outils suivants :

- un portail pour l'échange d'informations (voir les liens fournis à l'annexe 4);
- des lignes d'assistance téléphonique pour certaines organisations; et
- des plateformes médiatiques qui renforcent la collaboration interinstitutionnelle, en présentant les meilleures pratiques et les résultats obtenus.

Les organismes publics compétents sont également encouragés à :

- renforcer la couverture médiatique des saisies auprès des acteurs concernés du secteur privé afin de les sensibiliser à la question, notamment au moyen des dernières informations publiées sur les sites Web, des journaux, des bulletins d'information, des publications et des médias nationaux; et
- mettre en place un système de récompense des lanceurs d'alerte afin de mieux faire connaître cette pratique et d'encourager le recours aux systèmes de dénonciation existants.

Les organismes publics compétents sont en outre encouragés à mettre en place un système permettant de contrôler le respect des prescriptions de la Convention SOLAS eu égard à la vérification obligatoire de la masse brute des conteneurs empotés.

## **2.2 Rôle des compagnies**

Les armateurs, les compagnies maritimes, les chargeurs et les autres opérateurs de transport maritime fournissant des services dans le domaine des transports maritimes jouent un rôle important en matière de prévention et de détection de l'introduction clandestine d'espèces sauvages. Ils sont encouragés à adopter des mesures visant à renforcer les processus de la chaîne d'approvisionnement et les mesures relatives au respect des règles, à rester vigilants, à connaître les points qui doivent faire l'objet d'une attention particulière, à améliorer leurs compétences en matière d'analyse des risques et à être "les yeux et les oreilles" des forces de l'ordre. À cet effet, les organismes publics compétents devraient échanger les informations et les renseignements pertinents. Lorsque l'on œuvre dans ou avec des pays où les niveaux de corruption sont élevés, il convient de faire preuve d'application vis-à-vis des clients et des expéditions.

Les compagnies, selon le rôle qu'elles jouent, sont encouragées à adopter les mesures suivantes :

### **2.2.1 Renforcement de la sécurité et réduction des risques**

- Mettre en œuvre des programmes de sûreté de la chaîne logistique tels que le Programme des Opérateurs économiques agréés (OEA) de l'OMD et le partenariat douanes-commerce contre le terrorisme. Ces programmes, qui portent également sur la cybersécurité et le contrôle de l'accès physique aux navires et aux installations, aident les entreprises à réduire les risques d'exposition aux activités illicites tout en bénéficiant de transactions commerciales simplifiées.
- Mettre en œuvre des procédures de diligence raisonnable et de filtrage des employés, des passagers, des partenaires commerciaux, des chargeurs, des destinataires et des expéditions (notamment les meilleures pratiques de connaissance de l'identité des clients et des fournisseurs). La mise en œuvre des meilleures pratiques en matière de connaissance de l'identité des clients et d'une approche fondée sur les risques lors de l'arrivée de nouveaux clients et employés est particulièrement importante pour les compagnies qui œuvrent dans des pays connus pour être à haut risque en matière de trafic d'espèces sauvages.
- Intégrer des indicateurs de signaux d'alerte spécifiques au trafic d'espèces sauvages dans les systèmes d'évaluation des risques des cargaisons des compagnies, qui sont parfois déjà en place pour détecter d'autres formes de contrebande (voir annexe 3). Les tendances du trafic, les itinéraires et les méthodes de dissimulation évoluant avec le temps, les compagnies devraient se tenir informées des faits nouveaux. Elles devraient également encourager les organismes locaux chargés de faire appliquer la loi, comme les douanes par exemple, à partager des informations exploitables avec les différentes parties de la chaîne d'approvisionnement (sans compromettre les sources et les méthodes de renseignement).
- Utiliser en priorité des systèmes électroniques et automatisés pour les transactions commerciales (le connaissance par exemple) afin d'améliorer la traçabilité et la transparence des opérations. Cela permettra de détecter plus rapidement les irrégularités, les éventuelles tentatives de fraude et la corruption. Cela permettra également l'intégration avec d'autres systèmes afin d'améliorer l'interopérabilité des systèmes.
- Mettre en place des procédures opératoires normalisées pour améliorer l'intégrité physique des cargaisons, la sécurité de l'équipement des compagnies, le contrôle et la vérification des documents relatifs à la cargaison et les mesures prises en cas de comportement suspect des clients ou d'envois potentiellement illicites.

### **2.2.2 Notification**

- Utiliser les systèmes nationaux de dénonciation d'abus et les lignes anonymes, lorsqu'elles existent, pour signaler les actes de corruption et les illégalités, ou encourager l'élaboration d'une politique de dénonciation d'abus dans le secteur maritime. Élaborer avec l'aide des associations professionnelles respectives une politique interne de dénonciation d'abus et coordonner la formation sur les mesures de dénonciation.

### **2.2.3 Coopération**

- Coopérer avec les organismes publics compétents pour identifier et interrompre le trafic illicite. Soutenir le travail des organismes publics locaux compétents en fournissant en temps utile la documentation et l'accès aux manifestes des navires afin de permettre une analyse des risques et des enquêtes efficaces concernant les cargaisons et les passagers. Faciliter l'accès des forces de l'ordre aux manifestes des navires afin de permettre l'analyse des risques ou l'élaboration d'outils de renseignement.
- Travailler en réseau avec des initiatives locales, nationales, régionales ou internationales visant à renforcer la coopération entre les secteurs public et privé en matière de partage d'informations ou de renseignements sur le trafic d'espèces sauvages et la diffusion des meilleures pratiques.

### **2.2.4 Formation et sensibilisation**

- Organiser et entreprendre le renforcement des capacités et la formation continue des employés et des entreprises sous-traitantes sur les dernières tendances, les méthodes de dissimulation, les itinéraires de contrebande et les procédures opératoires normalisées connexes concernant la manière de traiter et de signaler les activités suspectes.
- Sensibiliser les partenaires commerciaux, les clients et les passagers aux risques liés au trafic d'espèces sauvages. Intégrer les actions de lutte contre le trafic d'espèces sauvages aux pratiques de responsabilité sociale et de sûreté des entreprises, et adopter une politique d'entreprise de tolérance zéro pour tout acte lié au trafic d'espèces sauvages et aux comportements corrompus qui y sont associés; transmettre directement cette information à tous les employés, sous-traitants, clients et passagers; passer en revue les dispositions de la politique de transport concernant le transport des espèces sauvages introduites en contrebande.

### **2.2.5 Autres**

- Mettre en œuvre les meilleures pratiques et recourir aux outils qui ont déjà été élaborés pour aider les parties prenantes du secteur maritime à lutter contre le commerce illicite d'espèces sauvages, de bois et d'autres produits de contrebande (voir annexe 4).
- Mettre en œuvre les prescriptions de la Convention SOLAS concernant la masse brute vérifiée pour tous les conteneurs empotés auxquels s'applique la Convention internationale sur la sécurité des conteneurs (CSC).

## Annexe 1

### Introduction à la Convention CITES et à ses Annexes

Adoptée en 1973 et entrée en vigueur en 1973, la Convention sur le commerce international des espèces de faune et de flore sauvages menacées d'extinction (CITES) est un accord juridiquement contraignant entre les gouvernements signataires. En décembre 2020, la Convention comptait 183 Parties (182 et l'Union européenne).<sup>11</sup> Cet accord vise à garantir que le commerce international des espèces sauvages ne menace l'existence d'aucune espèce. La CITES réglemente le commerce international d'environ 38 000 espèces de faune et de flore sauvages. Le commerce des spécimens d'espèces inscrites aux trois Annexes de la CITES nécessite la délivrance d'une documentation commerciale officielle sous la forme d'un permis ou d'un certificat CITES.

Les Annexes à la CITES sont les suivantes :

- L'Annexe I porte sur les espèces menacées d'extinction par le commerce international, telles que les huit espèces de pangolin et l'éléphant d'Afrique (à l'exception des populations d'éléphants du Botswana, de la Namibie, de l'Afrique du Sud et du Zimbabwe, qui figurent à l'Annexe II).
- L'Annexe II traite des espèces qui peuvent être menacées d'extinction en l'absence de contrôle du commerce (les lions par exemple; les espèces de bois d'œuvre telles que le *Gonystylus spp.*, également connu sous le nom de ramin), ainsi que les espèces dites similaires pour lesquelles la réglementation du commerce est nécessaire pour garantir l'efficacité et l'applicabilité du commerce des espèces menacées figurant aux Annexes I et II.
- L'Annexe III comprend les espèces protégées dans au moins un pays qui a demandé aux autres Parties membres de la CITES de l'aider à en contrôler le commerce.

Le texte intégral de la Convention est disponible sur le site Web de la Convention (<https://cites.org/fra/disc/text.php>). Les Annexes peuvent être consultées sur <https://cites.org/fra/app/appendices.php>.

Les annotations CITES sont des notes explicatives concernant des espèces végétales particulières citées dans les annexes, qui indiquent quelles parties ou quels dérivés font l'objet des contrôles CITES ou en sont exemptés. Ceci est généralement indiqué par un mot-dièse (#) et un numéro à côté du nom de l'espèce dans les annexes. Dans certains cas, on trouve d'autres notes relatives à l'espèce, notamment dans le cas des animaux, qui indiquent quelles populations relèvent de conditions spéciales concernant l'inclusion de l'espèce.

Des informations sur les espèces inscrites à la CITES et la date d'inscription de chaque espèce sur la liste établie au titre de la Convention sont disponibles sur la liste des espèces CITES (<https://checklist.cites.org/#/fr>).

### **Types de documents CITES**

Chaque importation, exportation, réexportation et introduction en provenance de la mer de spécimens d'espèces visées par la Convention doit être autorisée par un permis ou un certificat CITES. Chaque Partie à la CITES désigne un ou plusieurs organes de

---

<sup>11</sup> Liste des Parties à la CITES : [https://cites.org/fra/disc/parties/chronolo.php?order=field\\_country\\_official\\_name&sort=asc](https://cites.org/fra/disc/parties/chronolo.php?order=field_country_official_name&sort=asc).

gestion CITES<sup>12</sup> chargés d'administrer le système d'autorisation et une ou plusieurs autorités scientifiques chargées de conseiller l'organe national de gestion CITES ou les autres autorités en ce qui concerne l'incidence du commerce sur le statut des espèces.

### **Permis**

Selon les définitions de la CITES et la résolution Conf. 12.3 (Rev. CoP18),<sup>13</sup> un permis est un document officiel délivré par un organe de gestion de la CITES pour autoriser l'exportation d'un spécimen d'une espèce inscrite à l'Annexe I ou II, l'exportation d'un spécimen d'une espèce inscrite à l'Annexe III en provenance de l'État qui a inscrit l'espèce à cette annexe, ou l'importation d'un spécimen d'une espèce inscrite à l'Annexe I. Pour être valide, un permis doit être conforme aux exigences de la Convention et aux résolutions de la Conférence des Parties. Par exemple, un permis d'exportation ne peut être délivré que si le spécimen a été obtenu légalement, si le commerce ne nuit pas à la survie de l'espèce et, pour les espèces figurant à l'Annexe I, si une autorisation d'importation a déjà été délivrée.

Pour les spécimens d'espèces inscrites à l'Annexe I, une autorisation d'importation est délivrée par l'organe de gestion de la partie importatrice. Elle ne doit être délivrée que si le spécimen n'est pas utilisé à des fins principalement commerciales, si l'importation est effectuée à des fins qui ne nuisent pas à la survie de l'espèce et, dans le cas d'un animal vivant, si le destinataire possède les installations adéquates pour le conserver et le traiter avec soin.

Un document CITES est requis chaque fois qu'un spécimen d'une espèce inscrite à la CITES franchit une frontière internationale. Il convient de noter qu'il n'est pas nécessaire d'avoir des permis distincts pour le transit, si les spécimens demeurent sous le contrôle de l'administration douanière.<sup>14</sup>

### **Certificats**

Un certificat est également un document officiel délivré par un organe de gestion et utilisé pour autoriser différents types de commerce de spécimens CITES. Les principaux types de certificats sont les suivants :

- certificat de réexportation;
- certificat pré-convention;
- certificat d'origine;
- certificat d'animaux élevés en captivité;
- certificat de plantes reproduites artificiellement; et
- certificat d'introduction en provenance de la mer.

Pour plus d'informations sur les permis et certificats CITES, consulter le site [https://cites.org/fra/prog/Permit\\_system](https://cites.org/fra/prog/Permit_system).

---

<sup>12</sup> <https://cites.org/fra/parties/country-profiles/national-authorities>.

<sup>13</sup> <https://cites.org/sites/default/files/document/F-Res-12-03-R18.pdf>.

<sup>14</sup> Modèle de permis CITES : <https://cites.org/sites/default/files/fra/res/12/F-Res-12-03R16-A2.pdf>.

### **Notifications**

Le Secrétariat de la CITES fournit des notifications aux parties qui contiennent des informations et des rapports sur l'application de la Convention. Les notifications permettent de communiquer officiellement des informations sur les permis ou les timbres de sécurité perdus ou volés, des renseignements sur les mesures nationales plus strictes des Parties, la suspension des permis et les réunions à venir, entre autres.

Les notifications de la CITES figurent sur <https://www.cites.org/fra/notif/index.php>.

## Annexe 2

### Exemples de techniques de contrebande dont les autorités et les opérateurs de transport maritime doivent avoir connaissance

**Exemple 1** : un scanner mobile non intrusif a détecté des centaines de pièces d'ivoire et d'écaillés de pangolin cachées dans des grumes à l'intérieur de trois conteneurs. Les grumes ont été creusées, remplies de la marchandise de contrebande, scellées avec de la cire et équipées de couvercles dissimulés. La cargaison a été déclarée comme étant du bois.

**Exemple 2** : l'organe de gestion CITES du pays A a confirmé qu'il n'avait délivré aucun permis d'exportation CITES pour le bois de rose du Siam (*Dalbergia cochinchinensis*) (Annexe II de la CITES) depuis son inscription en 2013, et la notification n° 2017/023 indique que tout permis est donc contrefait. Le pays B, cependant, a déclaré avoir importé du bois scié de *D. cochinchinensis* en provenance du pays A chaque année entre 2013 et 2015, toutes ces importations ayant vraisemblablement eu lieu en utilisant de faux permis.

**Exemple 3** : un réseau de trafic d'ivoire opérant depuis le pays C a utilisé une série de conteneurs spécialement modifiés avec de faux compartiments installés à l'arrière pour cacher la marchandise de contrebande. Au moins trois conteneurs modifiés de ce type ont été découverts et associés à un commerce de pneus usagés. Les documents saisis ont révélé que les trois conteneurs avaient voyagé au moins 12 fois le long du même itinéraire entre le pays C et le pays D, sur lequel la saisie a été effectuée.

**Exemple 4** : un grand navire de pêche à toit ouvert a été utilisé pour passer en contrebande 1,4 tonne d'ivoire d'éléphant d'Afrique entre le pays E et le pays F.

**Exemple 5** : sept grands bateaux de commerce de troc à toit ouvert ont été interceptés alors qu'ils transportaient illégalement 3 000 oiseaux exotiques et 1 960 grumes entre le pays G et le pays H.

**Exemple 6** : un grand navire de pêche à toit ouvert a été intercepté dans les eaux du pays L alors qu'il transportait dix tonnes de pangolins congelés et écaillés en provenance du pays I; on suppose que la destination était le pays M.

**Exemple 7** : 630 kg d'écaillés de pangolin et 2 660 kg de mercure ont été saisis dans un conteneur de 40 pieds qui était censé contenir des déchets plastique.

**Exemple 8** : de l'ivoire et des écaillés de pangolin étaient dissimulés dans plusieurs fûts de goudron chargés dans des conteneurs expédiés de la région A vers la région B. La nature de la marchandise rendait toute inspection très laborieuse.

**Exemple de convergence** : il existe une forte convergence entre le trafic d'ivoire et de pangolin et le commerce du bois, certains individus faisant commerce d'espèces sauvages et de produits issus du bois. Le bois sert également de moyen de dissimulation pour le trafic d'ivoire et de pangolin. Ils sont souvent emballés ensemble dans des conteneurs mesurant de 20 à 40 pieds.

**Exemple de dissimulation** : les noix de cajou sont couramment utilisées comme méthode de remplissage ou de dissimulation pour l'ivoire et les écaillés de pangolin expédiées par fret maritime du pays N vers d'autres pays de la région A. Les renseignements recueillis indiquent que des sacs d'ivoire et d'écaillés de pangolin ont été chargés dans des conteneurs maritimes et étroitement entourés de sacs de noix de cajou pour mieux les dissimuler.

### **Annexe 3**

#### **Signaux d'alerte indiquant un risque de commerce illicite**

De nombreux indicateurs de risque concernant les cargaisons suspectes sont communs à toutes les formes de contrebande, notamment le trafic d'espèces sauvages. Des exemples sont donnés ci-après. Des niveaux élevés de corruption dans les pays et dans les ports doivent être considérés comme un signal d'alerte majeur car les trafiquants peuvent exploiter ces faiblesses dans les chaînes commerciales internationales.

#### **1 Envoi de marchandises incongrues par rapport au pays d'origine et/ou de destination**

Les marchandises expédiées peuvent sembler incompatibles avec les capacités techniques ou les ressources naturelles d'un pays, ou l'origine des marchandises - par exemple, du bois expédié vers un pays qui est déjà un grand producteur et exportateur de bois.

#### **2 Différence de poids et d'apparence**

Le poids réel de l'envoi peut ne pas correspondre à celui indiqué dans le connaissance ou sembler très éloigné d'un poids raisonnable pour la marchandise déclarée. De même, un envoi dont l'apparence ne correspond pas à la documentation devrait attirer l'attention.

#### **3 Descriptions douteuses ou vagues**

Les descriptions des produits peuvent être vagues ou trompeuses. Parmi les exemples de descriptions vagues concernant les envois d'espèces sauvages, on peut citer "poisson", "coquillage", "corne" et "bois de rose" (il existe de nombreuses espèces de bois de rose, dont certaines peuvent être commercialisées légalement et d'autres sont interdites au commerce international).

#### **4 La valeur de la cargaison ne correspond pas à sa description ou à sa taille.**

La valeur de la cargaison peut aider à trianguler les preuves pour savoir si la cargaison que l'on propose de charger sur un navire est la même que celle mentionnée dans les documents de transport.

#### **5 Documentation suspecte**

La documentation suspecte peut inclure l'utilisation de photocopies au lieu de documents originaux, des fautes d'orthographe ou des incohérences, comme un numéro de permis ou une date qui ne correspondent pas, une facture émise avec le numéro "#1", des documents ayant expiré, un formatage bizarre ou un texte flou (ce qui peut se produire lorsque des documents ont été modifiés), des documents qui ont été visiblement modifiés sans être officiellement contresignés, et des documents de mauvaise qualité (par exemple avec des logos qui ont été découpés et collés).

#### **6 Expédition fractionnée en plusieurs envois**

Le fractionnement des envois peut avoir lieu pour des raisons et des objectifs légitimes. Toutefois, il peut également s'agir d'une tactique utilisée par les trafiquants pour répartir les risques de perte en cas d'interception par les forces de l'ordre. Cette technique est également utilisée pour tirer profit de plus petits volumes, qui peuvent être dissimulés plus facilement dans des envois de marchandises licites. La cargaison illégale est répartie dans plusieurs conteneurs avec une seule réservation ou plusieurs réservations.

## **7 L'itinéraire d'expédition est anormal par rapport au produit et à la destination**

L'envoi peut sembler n'avoir aucun sens sur le plan commercial - par exemple, si l'envoi est acheminé via un itinéraire long et lent impliquant de multiples arrêts alors qu'il existe des itinéraires plus directs, ou si l'envoi est déclaré comme étant un produit commercial qui n'a pas de valeur marchande manifeste dans le pays auquel il est destiné. Les réseaux criminels utilisent également souvent de nombreuses zones de transbordement afin de masquer l'origine des envois et d'embrouiller la surveillance.

## **8 Changement d'itinéraire de navigation après le départ du navire du port**

Le changement de destination ou le déroutement de la cargaison sont des procédures légitimes mais ils peuvent aussi être un indicateur d'activités illégales et de tentative d'échapper aux contrôles.

## **9 Changement de connaissance**

Un changement de connaissance a lieu lorsqu'un agent maritime dépose un nouveau connaissance pour une cargaison qui est déjà en route. Utilisée de manière légitime, cette procédure vise généralement à protéger les renseignements exclusifs concernant la chaîne d'approvisionnement. Toutefois, les trafiquants abusent souvent de cette pratique pour masquer les informations relatives au port de chargement (origine), au port de déchargement (destination) et à l'acheminement de la cargaison afin de réduire la probabilité que les cargaisons illicites soient signalées en vue d'une inspection et d'entraver les enquêtes a posteriori si la marchandise de contrebande est saisie. Le changement de connaissance en cours d'expédition pour accompagner une expédition illégale nécessite que les trafiquants coopèrent avec un agent maritime complice. Selon des rapports publiés, on sait que les agents maritimes complices facturent des frais en fonction de la taille de la cargaison illégale qu'ils aident à passer en contrebande. L'un d'entre eux aurait facturé 45 dollars par kilogramme d'écailles de pangolin et 145 dollars par kilogramme d'ivoire.

## **10 Demande d'utilisation d'une lettre de garantie sans motif valable**

L'utilisation d'une lettre de garantie peut être légitime si le voyage est par exemple trop court pour émettre un connaissance. La lettre de garantie permet de demander de modifier les informations concernant les réceptionnaires, les destinataires et le connaissance; de ce fait, elle présente un risque pour les armateurs. L'émission d'une lettre de garantie peut servir à échapper aux contrôles des organismes chargés de faire appliquer la loi, en indiquant des destinataires différents au dernier moment et en modifiant le port de déchargement.

## **11 Utilisation des zones franches et des ports francs**

Les procédures simplifiées d'importation, d'exportation, de transit et de transbordement et les contrôles laxistes dans les zones franches et les ports francs peuvent en faire des lieux privilégiés pour le détournement de cargaisons et de marchandises illicites vers des pays sanctionnés.

## **12 Absence de déclaration d'informations exactes concernant l'expéditeur ou le destinataire**

Les adresses peuvent sembler fictives (adresses incomplètes ou trop simplistes par exemple), les noms des destinataires peuvent être similaires à ceux de grandes entreprises bien connues ou l'adresse du destinataire peut être incohérente par rapport aux entreprises associées aux marchandises déclarées.

**13 Réticence du nouvel expéditeur et de l'expéditeur à fournir des informations concernant leur activité et l'utilisation finale du produit**

Les nouveaux chargeurs ou les nouveaux clients devraient faire l'objet d'un contrôle rigoureux pour confirmer l'exactitude des informations concernant leur identité et leur activité, afin d'identifier les sociétés fictives créées pour dissimuler le véritable propriétaire de la cargaison.

**14 Demande de dernière minute de dédouanement de l'expédition**

Les demandes de dernière minute de dédouanement de l'expédition peuvent être une tentative d'éviter les contrôles douaniers en raison du manque de temps.

**15 Paiements en espèces**

Les paiements en espèces peuvent être une méthode de paiement privilégiée pour des raisons légitimes mais ils peuvent aussi être le signe d'une transaction illégale - par exemple, s'il y a la volonté de payer une grosse somme d'argent en espèces alors que le paiement se fait généralement par virement bancaire ou transfert de fonds.

## Annexe 4

### Ressources utiles

#### CITES

- Liste des espèces CITES : <https://checklist.cites.org/#/fr>.
- Liste des autorités CITES nationales : <https://cites.org/fra/cms/index.php/component/cp>.
- Liste complète des certificats CITES : <https://www.cites.org/sites/default/files/eng/prog/exemptions/SUMMARY-OF-USE-OF-PERMITS-CERTIFICATES-IN-CITES-2018.pdf>.
- Notifications CITES : <https://www.cites.org/fra/notif/index.php>.

#### Trafic d'espèces sauvages et signaux d'alerte

- Red flag indicators for wildlife and timber trafficking in containerized sea cargo: a compendium and guidance for the maritime shipping sector (TRAFFIC et WWF, 2021): <https://apps5.wwf.org.hk/red-flag-compendium/>.
- Bulletin de renseignements du Groupe de travail de la United for Wildlife - rapports mensuels communs destinés aux signataires de la Déclaration de Buckingham Palace et de la Déclaration de Mansion House sur des sujets particulièrement préoccupants concernant le trafic d'espèces sauvages et les secteurs de la finance et des transports (contacter [report@unitedforwildlife.org](mailto:report@unitedforwildlife.org)).
- Wildlife Trade Portal - outil interactif qui affiche les données de TRAFFIC concernant les saisies et les incidents liés aux espèces sauvages : <https://www.wildlifetradeportal.org/#/dashboard>.
- Environmental Investigation Agency Global Environmental Crime Tracker : <https://eia-international.org/global-environmental-crime-tracker/>.

#### Cadre relatif à la sécurité et à la sûreté

- Cadre de normes SAFE de l'OMD visant à sécuriser et à faciliter le commerce mondial : <http://www.wcoomd.org/-/media/wco/public/fr/pdf/topics/facilitation/instruments-and-tools/tools/safe-package/cadre-de-norme-safe.PDF?la=fr>.
- Codes du système harmonisé de l'OMD : <https://www.wcotradetools.org/fr/harmonized-system>.
- Manuel sur le transit : pour l'établissement de systèmes efficaces de transit pour les pays en développement sans littoral (OMD, 2014) : <http://www.wcoomd.org/-/media/wco/public/fr/pdf/topics/key-issues/ecp/2015/transit-handbook-for-upload-fr.pdf?db=web>.
- Directives sur le transit : vers un régime de transit efficace (OMD, 2017) : <http://www.wcoomd.org/-/media/wco/public/fr/pdf/topics/facilitation/instruments-and-tools/tools/transit/transit-guidelines.pdf?db=web>.

- Recueil de directives pratiques sur la sûreté dans les ports qui complète les dispositions du Code ISPS <https://wwwcdn.imo.org/localresources/en/OurWork/Security/Documents/ILOIMOCODEofPracticeFr.pdf>.
- Normes internationales sur la lutte contre le blanchiment de capitaux et le financement du terrorisme et de la prolifération, recommandations du GAFI 2012, mises à jour en octobre 2021 : [https://www.fatf-gafi.org/fr/publications/recommandationsgafi/?hf=10&b=0&s=desc\(fatf\\_releasedate\)](https://www.fatf-gafi.org/fr/publications/recommandationsgafi/?hf=10&b=0&s=desc(fatf_releasedate))
- Boîte à outils de l'ICCWC : <https://cites.org/sites/default/files/eng/prog/iccwc/Toolkit%20implementation%20-%20step%20by%20step%20v3.pdf>.
- Outil d'évaluation PortMate (surveillance du port et évaluation de la lutte contre le trafic).
- Recommandation du Conseil sur la lutte contre le commerce illicite : renforcement de la transparence dans les zones franches (OCDE, 2019) : <https://legalinstruments.oecd.org/fr/instruments/OECD-LEGAL-0454>.

### **Renforcement des capacités des organismes publics et des compagnies pour empêcher le commerce illicite d'espèces de faune et de flore sauvages et les autres échanges illicites dans les chaînes d'approvisionnement des transports.**

- Introductory digital course on CITES: <https://www.informea.org/en/introductory-course-convention-international-trade-endangered-species-wild-fauna-and-flora-cites>.
- Cours numérique de la FIATA (Fédération internationale des associations de transitaires et assimilés) sur la prévention du trafic d'espèces sauvages, à l'intention des transitaires. Le cours est disponible en anglais, espagnol, français, chinois, arabe, russe et portugais : [https://training.fiata.org/courses/course-v1:FIA+TRA001\\_Fre+2020/about](https://training.fiata.org/courses/course-v1:FIA+TRA001_Fre+2020/about).
- INTERPORTPOLICE : programmes <https://interportpolice.org/projects/>.
- Due diligence: increasing safety and security throughout the supply chain (TT Club, 2020): <https://www.ttclub.com/media/files/tt-club/stop-loss/stop-loss-21-due-diligence.pdf>.

### **Corruption et dénonciation d'abus**

- Corruption Perceptions Index (Transparency International) : <https://www.transparency.org/en/cpi/2019/results/tha>.
- Targeting Natural Resource Corruption : <https://www.worldwildlife.org/pages/tnrc-about-the-project>.
- Faire reculer la corruption : un guide sur la lutte contre la corruption à l'usage des organes de gestion des espèces sauvages (ONU DC, 2020) : [https://www.unodc.org/documents/Wildlife/Scaling\\_Back\\_Corruption\\_FR\\_ebook.pdf](https://www.unodc.org/documents/Wildlife/Scaling_Back_Corruption_FR_ebook.pdf).
- Poisson pourri : un guide pour lutter contre la corruption dans le secteur de la pêche (ONU DC, 2019) : [https://www.unodc.org/documents/Wildlife/Rotten\\_Fish\\_FR.pdf](https://www.unodc.org/documents/Wildlife/Rotten_Fish_FR.pdf).
- Maritime Anti-Corruption Network : <https://macn.dk>.

## **Organisations internationales – lutte contre le commerce illicite d'espèces sauvages**

Les ressources supplémentaires ci-après contiennent des informations actualisées : <https://www.interpol.int/>; <https://www.unodc.org/>; <https://www.fatf-gafi.org/>.

- INTERPOL – Criminalité environnementale : <https://www.interpol.int/fr/Infractions/Criminalite-environnementale>
- Consortium international de lutte contre la criminalité liée aux espèces sauvages
  - Programme mondial sur les crimes qui portent atteinte à l'environnement de l'ONUDC : <https://www.unodc.org/unodc/en/environment-climate/>
  - Programme de contrôle des conteneurs de l'OMD et de l'ONUDC : <https://www.unodc.org/unodc/en/ccp/index.html>
- Complément d'information publié en 2017 sur la criminalité liée aux espèces sauvages (ONUDC, 2017) : [https://www.unodc.org/documents/data-and-analysis/wildlife/Research\\_brief\\_wildlife\\_su.pdf](https://www.unodc.org/documents/data-and-analysis/wildlife/Research_brief_wildlife_su.pdf).
- Blanchiment d'argent et commerce illégal d'espèces sauvages (GAFI, 2020) : [https://www.fatf-gafi.org/fr/publications/methodesetendances/documents/blanchiment-commerce-illegal-especes-sauvages.html?hf=10&b=0&s=desc\(fatf\\_releasedate\)](https://www.fatf-gafi.org/fr/publications/methodesetendances/documents/blanchiment-commerce-illegal-especes-sauvages.html?hf=10&b=0&s=desc(fatf_releasedate)).

## **Organisations régionales - lutte contre le commerce illicite d'espèces sauvages**

Les ressources supplémentaires ci-après contiennent des informations actualisées :

- Accord de Lusaka sur les opérations concertées de coercition visant le commerce illicite de la faune et de la flore sauvages : <https://lusakaagreement.org/>.
- East African Network for Environmental Compliance and Enforcement: <https://eanece.org>.

## **Initiatives nationales**

- United States Customs and Border Protection: Customs Trade Partnership Against Terrorism (CTPAT) - programme de partenariat volontaire entre le secteur public et le secteur privé assorti d'une stratégie de contrôle des cargaisons à plusieurs niveaux : <https://www.cbp.gov/border-security/ports-entry/cargo-security/ctpat>.