

ANNEXE 2

Résolution FAL.9(34)**adoptée le 30 mars 2007****DIRECTIVES RÉVISÉES POUR LA PRÉVENTION ET L'ÉLIMINATION DE
L'INTRODUCTION CLANDESTINE DE DROGUES, DE SUBSTANCES
PSYCHOTROPES ET DE PRÉCURSEURS À BORD DES NAVIRES EFFECTUANT
DES VOYAGES INTERNATIONAUX**

LE COMITÉ DE LA SIMPLIFICATION DES FORMALITÉS,

RAPPELANT que la Conférence SOLAS de 2002 a adopté une résolution 3 sur la Poursuite des travaux de l'Organisation maritime internationale liés au renforcement de la sûreté maritime, par laquelle elle invitait l'Organisation, au paragraphe 1 h) du dispositif, à passer en revue la résolution A.872(20) sur les Directives pour la prévention et l'élimination de l'introduction clandestine de drogues, de substances psychotropes et de précurseurs à bord des navires effectuant des voyages internationaux et, si nécessaire, à élaborer les amendements qu'elle jugerait appropriés,

AYANT PRÉSENT À L'ESPRIT que, dans ses résolutions 1373 (2001) et 1456 (2003), le Conseil de sécurité des Nations Unies a noté avec préoccupation les liens étroits existant entre le terrorisme international et la criminalité transnationale organisée, les drogues illicites, le blanchiment d'argent et le trafic d'armes et a souligné la nécessité de renforcer la coordination des efforts accomplis aux échelons national, sous-régional, régional et international afin de renforcer une action mondiale face à ce grave problème et à la lourde menace qu'il faisait peser sur la sécurité internationale,

AYANT AUSSI PRÉSENT À L'ESPRIT les travaux effectués par d'autres institutions des Nations Unies et des organisations internationales, telles que l'Organe international de contrôle des stupéfiants des Nations Unies, l'Office des Nations Unies contre la drogue et le crime, l'Institut interrégional de recherche des Nations Unies sur la criminalité et la justice, Interpol et l'Organisation mondiale des douanes, afin d'aider les États à lutter contre le terrorisme international et la criminalité transnationale organisée, les drogues illicites, le blanchiment d'argent et le trafic d'armes en leur fournissant des conseils et en les aidant à renforcer leurs capacités,

RAPPELANT ÉGALEMENT la résolution A.985(24), que l'Assemblée a adoptée à sa vingt-quatrième session ordinaire et par laquelle elle autorisait, notamment, le Comité de la simplification des formalités et le Comité de la sécurité maritime à adopter conjointement les amendements qu'ils jugent nécessaire d'apporter aux Directives et à les diffuser par les moyens appropriés,

NOTANT qu'à sa quatre-vingt-deuxième session, le Comité de la sécurité maritime a adopté la résolution MSC.228(82) sur les Directives révisées pour la prévention et l'élimination de l'introduction clandestine de drogues, de substances psychotropes et de précurseurs à bord des navires effectuant des voyages internationaux, par laquelle il a adopté des amendements identiques aux Directives,

1. ADOPTE les Directives révisées pour la prévention et l'élimination de l'introduction clandestine de drogues, de substances psychotropes et de précurseurs à bord des navires effectuant des voyages internationaux, dont le texte figure en annexe à la présente résolution;
2. PRIE instamment les Gouvernements Membres d'appliquer les Directives révisées à compter du 1er avril 2007;
3. INVITE les Gouvernements Membres et les organisations non gouvernementales dotées du statut consultatif auprès de l'OMI à donner la plus large diffusion possible aux Directives révisées pour en garantir une promulgation et une application généralisées et à les porter en particulier à l'attention des capitaines de port, des compagnies de navigation, des exploitants de navires et des armateurs-gérants, des capitaines de navire et des autres parties intéressées;
4. INVITE ÉGALEMENT, lorsqu'il y a lieu, les Gouvernements Membres à envisager de modifier leur législation nationale afin de donner pleinement effet aux Directives révisées;
5. PRIE EN OUTRE l'Assemblée d'entériner les décisions prises par le Comité de la sécurité maritime et le Comité de la simplification des formalités et d'annuler la résolution A.872(20).

ANNEXE

**DIRECTIVES RÉVISÉES POUR LA PRÉVENTION ET L'ÉLIMINATION DE
L'INTRODUCTION CLANDESTINE DE DROGUES, DE SUBSTANCES
PSYCHOTROPES ET DE PRÉCURSEURS CHIMIQUES À BORD DES
NAVIRES EFFECTUANT DES VOYAGES INTERNATIONAUX**

TABLE DES MATIÈRES

PRÉAMBULE

CHAPITRE 1 – PRÉVENTION DU TRAFIC ILLICITE DE DROGUES ET DE
SUBSTANCES PSYCHOTROPES

1 PROCÉDURES DES AUTORITÉS COMPÉTENTES

- 1.1 Mesures prises par les autorités compétentes
- 1.2 Renseignements sur l'équipage
- 1.3 Rôle des Compagnies
- 1.4 Sûreté de la cargaison
- 1.5 Sûreté dans l'installation portuaire
- 1.6 Sûreté générale
- 1.7 Sûreté du personnel
- 1.8 Généralités

2 POSSIBILITÉ DE CHARGEMENT ILLICITE DE MARCHANDISES À BORD DES
NAVIRES

- 2.1 Introduction dissimulée ou non de drogues à bord du navire
- 2.2 Introduction indirecte et dissimulation de drogues à bord du navire
- 2.3 Entente délictueuse pour introduire et dissimuler des drogues à bord d'un navire
- 2.4 Dissimulation de drogues sur la partie externe du navire

3 RÔLE DES COMPAGNIES EN MATIÈRE DE SÛRETÉ GLOBALE DU NAVIRE

- 3.1 Éducation et formation de l'équipage
- 3.2 Liaison entre les autorités compétentes et la Compagnie
- 3.3 Reconnaissance du risque de trafic illicite
- 3.4 Examen de la sûreté des navires
- 3.5 Personnel disponible pour assurer la sûreté du navire
- 3.6 Précautions spéciales visant la cargaison conteneurisée

4 MESURES ET PROCÉDURES VISANT À GARANTIR LA SÛRETÉ GLOBALE DES NAVIRES

- 4.1 Sûreté des installations portuaires
- 4.2 Sûreté à bord du navire
 - 4.2.1 Contrôle de l'accès au navire et contrôle d'identité
 - 4.2.2 Précautions à prendre lorsque le navire est au port
 - 4.2.3 Accès des personnes n'appartenant pas à l'équipage
- 4.3 Précautions générales à suivre à bord des navires
- 4.4 Mesures destinées à empêcher la dissimulation de drogues sur la partie externe du navire
 - 4.4.1 Éclairage
 - 4.4.2 Service de garde depuis le navire
 - 4.4.3 Fouilles en dessous de la ligne de flottaison
- 4.5 Contrôle du personnel
- 4.6 Formes sous lesquelles le personnel de bord peut être impliqué dans le trafic de drogues
 - 4.6.1 À titre individuel
 - 4.6.2 Dans le cadre d'un complot organisé

5 DÉTECTION DES DROGUES DISSIMULÉES

- 5.1 Fouilles à bord
- 5.2 Planification des fouilles à bord
- 5.3 Types de fouilles à bord
 - 5.3.1 Fouille effectuée en réaction
 - 5.3.2 Fouille rapide
 - 5.3.3 Fouille effectuée à titre préventif
- 5.4 Méthodes de fouille
 - 5.4.1 Fouille physique
 - 5.4.2 Rayons X
 - 5.4.3 Utilisation de chiens
 - 5.4.4 Autres considérations

6 DISSIMULATION DE DROGUES À BORD DU NAVIRE ET INDICES RÉVÉLATEURS

- 6.1 À bord du navire
- 6.2 Caches à bord du navire
- 6.3 Circonstances suspectes à bord
- 6.4 Contrôles recommandés aux capitaines et aux officiers du navire
- 6.5 Observation du comportement
- 6.6 Circonstances suspectes en mer
- 6.7 Circonstances suspectes à terre

7 MESURES À PRENDRE EN CAS DE DÉCOUVERTE DE DROGUES

- 7.1 Conseils d'ordre général
- 7.2 Considérations visant à garantir la sûreté des personnes
- 7.3 Conseils spécifiques

8 SUBSTANCES MÉDICALES AUTORISÉES À BORD

- 8.1 Substances médicales utilisées à bord
- 8.2 Substances médicales destinées au commerce

CHAPITRE 2 - CONTRÔLE DU TRANSPORT DE PRÉCURSEURS ET DE PRODUITS CHIMIQUES

- 1 Précurseurs et produits chimiques essentiels utilisés dans la fabrication illicite de stupéfiants et de substances psychotropes
- 2 Précautions à prendre lors du transport de précurseurs ou de produits chimiques essentiels utilisés dans la fabrication de stupéfiants
- 3 Recommandations à l'intention des pays producteurs, distributeurs et fournisseurs de produits chimiques précurseurs

ANNEXES

- Annexe 1 - Liste des produits chimiques essentiels et des précurseurs fréquemment utilisés dans la fabrication des stupéfiants et des substances psychotropes
- Annexe 2 - Équilibre entre sûreté et facilitation
- Annexe 3 - Sites internet donnant des renseignements sur la législation internationale et nationale, les statistiques en matière de consommation et des saisies et les situations liées au trafic illicite de drogues, de substances psychotropes et de produits chimiques
- Annexe 4 - Drogues et toxicomanie

**DIRECTIVES RÉVISÉES POUR LA PRÉVENTION ET L'ÉLIMINATION DE
L'INTRODUCTION CLANDESTINE DE DROGUES, DE SUBSTANCES
PSYCHOTROPES ET DE PRÉCURSEURS CHIMIQUES
À BORD DES NAVIRES EFFECTUANT
DES VOYAGES INTERNATIONAUX**

PRÉAMBULE

L'Organisation maritime internationale (OMI) propose ci-après les "Directives pour la prévention et l'élimination de l'introduction clandestine de drogues, de substances psychotropes et de précurseurs chimiques à bord des navires effectuant des voyages internationaux", qui ont été révisées et harmonisées avec les instruments internationaux et les recommandations publiées par diverses organisations internationales, telles que l'OMI, l'Organisation mondiale des douanes (OMD) et l'Organisation internationale du Travail (OIT), l'objet étant de parvenir à un équilibre entre la facilitation du commerce international et la gestion de la sûreté, afin de contribuer à prévenir les activités liées au trafic de drogues.

L'objet ultime est de satisfaire à la résolution 1373(2001) du Conseil de sécurité des Nations Unies, dans laquelle celui-ci note, à l'alinéa 4 du préambule, les liens étroits existant entre le terrorisme et la criminalité internationale organisée, les drogues illicites, le blanchiment d'argent, le trafic illicite d'armes et souligne la nécessité de renforcer la coordination des efforts menés aux échelons national, sous-régional, régional et international afin de renforcer une action mondiale face au terrorisme et à la lourde menace qu'il fait peser sur la sécurité internationale, ainsi qu'à la résolution 1456(2003), qui réaffirme le devoir d'empêcher que des terroristes profitent d'autres activités criminelles, tels que la criminalité transnationale organisée, les drogues illicites et le trafic de drogues, le blanchiment d'argent et le trafic d'armes.

L'objet des présentes Directives est donc de déterminer des procédures élémentaires non seulement pour détecter les drogues à bord mais également pour faire de la prévention la manière principale d'éviter que le fléau du trafic de drogues ne porte atteinte à l'économie et la prospérité mondiales du fait d'attaques à l'encontre des échanges maritimes internationaux.

À cet égard, il est important de signaler les travaux effectués par les États et par les organisations internationales en matière de lutte contre le trafic de drogues, lesquels ont abouti aux instruments internationaux aujourd'hui reconnus catégoriquement à l'échelle mondiale.

À titre d'exemple, on trouvera ci-après un bref résumé des divers efforts déployés au niveau international pour lutter contre le trafic de drogues, dont certains ont un lien étroit avec les transports maritimes internationaux.

Parmi ces instruments, les plus importants sont généralement les suivants : Conventions internationales de l'opium (La Haye, 1912 – Genève, 1925), Convention pour limiter la fabrication et réglementer la distribution des stupéfiants (Genève, 1931), Convention pour la répression du trafic illicite des drogues nuisibles (Genève, 1936), Protocole portant amendement de la plupart des instruments susmentionnés (New York, 1946), Convention unique sur les stupéfiants (New York, 1961) et son Protocole de 1972, Convention sur les substances psychotropes (Vienne, 1971) et Convention des Nations Unies contre le trafic illicite de stupéfiants et de substances psychotropes (Vienne, 1988; cette convention montre l'évolution de la question sur le plan juridique au cours du temps et la réaction internationale à une activité qui a un impact direct sur la société).

Il peut être affirmé que le dernier en date de ces instruments, à savoir la Convention de Vienne de 1988¹, est désormais largement accepté par la communauté internationale à la suite d'une révision complète de ses dispositions pour tenir compte de la prévention et de l'éradication du trafic illicite de drogues. Pour l'application des présentes Directives, il est donc nécessaire d'avoir une connaissance générale de la Convention de Vienne. À cet égard, il conviendrait de prêter particulièrement attention aux articles suivants de la Convention : 3. Infractions et sanctions; 5. Confiscation; 9. Coopération et formation; 12. Substances fréquemment utilisées dans la fabrication illicite de stupéfiants et de substances psychotropes; 13. Matériels et équipements; 15. Transporteurs commerciaux; 16. Documents commerciaux et marquage des exportations; 17. Trafic illicite par mer; 18. Zones franches et ports francs et 20. Renseignements devant être fournis par les Parties.

De même, il faut tenir compte des accords bilatéraux conclus entre les États sur la question de la prévention et du contrôle du trafic illicite de drogues, dont beaucoup sont inspirés des conventions internationales susmentionnées.

Par ailleurs, il est essentiel de tenir compte de la Convention des Nations Unies de 1982 sur le droit de la mer² pour l'application des Directives, en particulier du fait que la coopération y est consacrée comme un principe fondamental pour atteindre des objectifs communs sur la base du partage des responsabilités, étant donné qu'en dernière analyse, la lutte contre le trafic de drogues est la responsabilité de tous et exige une approche intégrée et équilibrée.

Toutefois, comme mentionné au début, l'humanité doit aujourd'hui faire face à divers facteurs qui affectent radicalement le développement, le commerce et les économies à travers le monde, et des facteurs tels que le trafic de drogues et le terrorisme menacent la facilitation des échanges maritimes mondiaux; c'est la raison pour laquelle il est également pertinent de souligner le lien direct entre ces facteurs et les réponses positives que constituent par exemple les nouvelles dispositions du chapitre XI-2 de la Convention internationale pour la sauvegarde de la vie humaine en mer (Convention SOLAS), du Code international pour la sûreté des navires et des installations portuaires (Code ISPS), élaborées par l'OMI, le "Recueil de directives pratiques OMI/OIT sur la sûreté dans les ports" et le "Cadre de normes visant à sécuriser et à faciliter le commerce mondial" (Cadre de normes SAFE) de l'Organisation mondiale des douanes (OMD).

Pour appliquer les présentes Directives, il est recommandé d'avoir connaissance du contenu de ces documents, qu'il convient de considérer comme un complément et un prolongement des Directives s'agissant de l'harmonisation des procédures, de l'assouplissement des formalités liées aux transports maritimes et de la sûreté des gens de mer, du personnel à terre, des installations portuaires et des navires, l'objet final étant de contribuer à établir un équilibre entre facilitation et sécurité.

Il y a lieu de rappeler aussi qu'à la suite de la Conférence diplomatique convoquée par l'OMI en 2002, de nouvelles dispositions de la Convention internationale pour la sauvegarde de la vie humaine en mer ont été adoptées, ainsi que le Code ISPS, dont l'objet unique et spécifique était

¹ La Convention de Vienne du 20 décembre 1988 est entrée en vigueur sur le plan international le 11 décembre 1990. À la date de janvier 2006, elle comptait 179 États Parties, dont 87 signataires.

² Article 108 de la Convention des Nations Unies de 1982 sur le droit de la mer : "1. Tous les États coopèrent à la répression du trafic illicite de stupéfiants et de substances psychotropes auquel se livrent, en violation des conventions internationales, des navires naviguant en haute mer.

2. Tout État qui a de sérieuses raisons de penser qu'un navire battant son pavillon se livre au trafic illicite de stupéfiants ou de substances psychotropes peut demander la coopération d'autres États pour mettre fin à ce trafic."

de renforcer de manière significative la sûreté maritime en mobilisant les secteurs public et privé. Les nouvelles prescriptions dudit Code constituent incontestablement une base solide permettant aux navires et aux installations portuaires de prévenir et d'identifier, sur le plan international, les actes qui menacent la sûreté des transports maritimes. Ainsi, ce nouveau chapitre XI-2 de la Convention SOLAS et le Code ISPS exigent que les navires, les compagnies maritimes et les installations portuaires respectent les dispositions visant à renforcer la sécurité et la sûreté maritimes et surtout, protègent les personnes à bord ou à terre qui participent à ces activités maritimes.

Étant donné que le Code prévoit une coopération et une entente efficaces entre tous les acteurs intervenant dans les transports maritimes, à savoir les autorités et les gouvernements nationaux, régionaux et locaux et, bien sûr, les capitaines, les équipages, les passagers, les propriétaires de navires, les agents maritimes et les administrations portuaires, il peut être considéré comme un autre élément étayant l'application des Directives, puisque la coopération entre les divers acteurs peut contribuer à l'efficacité de cette application. Il est bon de mentionner ici la menace que fait peser le trafic de drogues sur la sûreté. Même si ce Code ne mentionne nulle part le trafic de drogues, les drogues ni les stupéfiants, il est évident que le trafic illicite de drogues constitue une véritable menace pour la sûreté et il suffit d'imaginer tout ce qui se dissimule derrière ce commerce : armes, argent facile, marchandises illicites, vols, séquestrations et attentats terroristes, etc.

Le "Recueil de directives pratiques OMI/OIT sur la sûreté dans les ports" cherche à intégrer les aspects concernant la sûreté, la sécurité et la santé dans les ports et terminaux. Ce recueil s'inscrit dans le cadre des efforts internationaux visant à appuyer les travaux de l'OMI sur la sûreté maritime en offrant une méthode permettant d'identifier les lacunes en matière de sûreté portuaire, afin d'établir des mesures de sûreté destinées à prévenir, détecter et contrer les actes illicites à l'encontre des ports utilisés pour le trafic maritime international, mais il peut également servir de base aux mesures de protection des opérations maritimes et des ports prises à l'échelon national.

À cet égard, le Recueil développe les questions relatives à la sûreté au-delà des installations portuaires proprement dites et les étend au port dans son ensemble; les dispositions du Code ISPS portent uniquement sur la sûreté du navire et de l'interface directe entre le navire et l'installation portuaire, mais restent compatibles avec celles du Recueil. C'est la raison pour laquelle il est stipulé que l'évaluation de la sûreté de l'installation portuaire et le plan de protection de l'installation portuaire doivent tenir compte des mesures de sûreté mises en place dans les installations portuaires, ce qui souligne l'importance d'un lien entre chaque installation et le reste du port.

De même, la question de la formation et de la sensibilisation à la sûreté est mise en valeur, étant donné qu'il s'agit d'éléments fondamentaux pour mettre efficacement en pratique une stratégie adéquate de sûreté portuaire.

En ce qui concerne l'intégration du Recueil et des présentes Directives, il y a lieu de souligner que les mesures de sûreté qui sont mises en oeuvre doivent être axées sur la prévention de l'introduction frauduleuse de marchandises de contrebande, médicaments, stupéfiants, autres substances illicites et matières interdites dans le but général de maintenir une norme acceptable à tous les niveaux de sûreté.

Les recommandations du Recueil de directives pratiques ne visent pas uniquement à définir les facteurs à prendre en compte lors de l'évaluation et de l'exécution des plans de sûreté, mais elles appellent aussi l'attention des États Membres sur le fait qu'ils doivent établir un "énoncé de

politique de sûreté portuaire", qui devrait être examiné et mis à jour périodiquement pour tenir compte de l'évolution des activités qui se déroulent dans les ports et des activités connexes. Cet énoncé doit spécifier les mesures prises par l'État Membre pour promouvoir la coopération régionale et internationale, reconnaître l'importance de l'élément humain, l'interdépendance existant entre sûreté et sécurité du public, développement économique et protection de l'environnement.

Il y a lieu de mentionner enfin, mais ce n'est pas le moins important, le "Cadre de normes visant à sécuriser et à faciliter le commerce mondial" (Cadre de normes SAFE) qui indique dans son introduction que le commerce mondial est l'un des moteurs essentiels de la prospérité économique, mais qu'il n'est pas à l'abri d'actes terroristes qui porteraient gravement atteinte à l'économie mondiale. Ce document énonce donc des principes et des normes et en propose l'adoption en tant que seuil minimal des mesures à prendre par les Membres de l'OMD pour sécuriser le flux des échanges mondiaux et faciliter la circulation des marchandises.

Le Cadre de normes SAFE considère que les administrations douanières contribuent de manière importante à la sécurité et à la facilitation du commerce mondial et souligne leur importance pour mettre en place une gestion intégrée de la chaîne logistique, faciliter les échanges, promouvoir fiabilité et prévisibilité, relever les défis du 21ème siècle, renforcer la coopération douane - entreprise et réformer la coopération interne afin de renforcer les capacités.

Le Cadre SAFE comporte quatre éléments clés qui complètent pleinement les travaux de l'OMI en matière de facilitation du trafic maritime international. Il s'agit d'harmoniser les renseignements qui doivent être transmis par voie électronique, d'appliquer une démarche cohérente en matière de gestion des risques, de procéder à l'inspection des conteneurs et du fret à haut risque destinés à l'exportation en utilisant de préférence du matériel de détection non intrusif et d'offrir des avantages aux entreprises qui respectent les normes minimales en matière de sécurité de la chaîne logistique.

Le Cadre de normes SAFE, conçu sur la base des éléments clés décrits ci-dessus, a pour vocation d'offrir une méthode reposant sur deux piliers de collaboration qui présentent de nombreux avantages pour le commerce mondial. Ce double pilier est celui du réseau douane-douane et celui des partenariats douane-entreprise; s'ils sont pleinement mis en valeur, ces réseaux permettront de renforcer le commerce mondial, d'améliorer la sécurité contre le terrorisme, d'accroître la contribution de la douane et des partenaires commerciaux au bien-être économique et social des nations, d'améliorer la capacité de la douane à détecter, à traiter les envois à haut risque grâce à une gestion plus efficace des marchandises, et de supprimer les doubles emplois ainsi que la multiplication des exigences en matière de notification.

Il est donc important de réviser les "Directives pour la prévention et l'élimination de l'introduction clandestine de drogues, de substances psychotropes et de précurseurs chimiques à bord des navires effectuant des voyages internationaux" en tenant compte également du Cadre de normes de l'OMD, qui insiste sur le principe de la facilitation, et en particulier sur la notion de coopération et de prévention, et qui établit des critères grâce auxquels les entreprises intervenant dans la chaîne logistique peuvent obtenir la reconnaissance d'un statut de partenaires agréés en matière de sécurité. Ces critères portent sur des éléments tels que l'évaluation des menaces, l'existence d'un plan de sécurité adapté aux menaces ainsi évaluées, l'existence d'un plan de communication, l'existence de mesures et de procédures visant à éviter que des marchandises illicites ou non accompagnées de documents ne pénètrent dans la chaîne logistique internationale, la sécurité matérielle des bâtiments et des locaux utilisés en tant que sites de chargement ou

d'entreposage, la sécurité du fret et des conteneurs, les moyens de transport, le contrôle du personnel et la protection des systèmes d'information.

Enfin, il est important d'avoir à l'esprit que la plupart des saisies de drogues à travers le monde et une part considérable de la contrebande de drogues s'effectuent par mer. C'est pourquoi tous les efforts visant à prévenir le trafic illicite à bord de tous les types de navires et à contrôler régulièrement le détournement de produits chimiques doivent permettre de réduire les risques et d'éviter à tout prix que le navire, le capitaine, l'équipage et la cargaison ne se trouvent dans une situation difficile. Il faudrait tenir compte des trois facteurs importants ci-après lorsqu'on examine les incidences du trafic illicite de drogues sur les moyens de transport commerciaux.

- i) La valeur marchande élevée des drogues lorsqu'elles sont introduites en grandes quantités en contrebande attire les principales organisations criminelles internationales et les groupes terroristes. Il ne faut pas négliger l'éventualité d'incidents violents, y compris d'attaques à main armée lorsque des quantités considérables de drogues sont décelées, et il faut, par conséquent, toujours prendre les mesures de précaution voulues.
- ii) Le trafiquant professionnel transporte rarement lui-même les drogues et charge en général un complice de le faire. Les gens de mer de la marine marchande sont fréquemment la cible des trafiquants de drogues soucieux d'acheminer leurs produits des pays producteurs vers les pays consommateurs. Les gens de mer ne sont pas toujours pleinement conscients des risques encourus qui peuvent aller d'une longue peine de prison à la peine de mort dans certains pays.
- iii) Il n'existe pas de routes de navigation "sûres" où les exploitants ont la certitude qu'il n'y a pas de substances illicites à bord de leurs navires. Il est évident que les routes reliant directement les pays producteurs aux pays consommateurs sont considérées comme des routes à risque et font l'objet d'une attention particulière de la part des autorités douanières. L'on constate toutefois que les trafiquants de drogues empruntent de plus en plus des circuits et des itinéraires détournés utilisant les ports de pays non producteurs de drogues ce qui présente, à leur avis, moins de risques que leur marchandise soit interceptée dans les pays de destination.

Les présentes Directives fournissent des conseils d'ordre général qui peuvent servir de guide aux propriétaires de navires, aux gens de mer et aux autres personnes dont les activités sont étroitement liées à l'exploitation des navires. Elles ont pour objet d'aider les compagnies de navigation, les exploitants et les armateurs-gérants ainsi que les capitaines et les officiers à prévenir et combattre le trafic illicite de drogues et à reconnaître les principaux symptômes de dépendance chez les membres de l'équipage. Les propriétaires de navires pourront envisager, sur la base des présentes Directives, d'adopter ou d'améliorer des procédures destinées à prévenir les infractions liées au trafic illicite de drogues et le détournement de produits chimiques à bord de leur navire. De telles procédures différeront évidemment d'un navire à l'autre en fonction du type de navire, de la cargaison et des routes desservies.

Le trafic de drogues présente une double menace pour les transports maritimes. En premier lieu, la menace représentée par la dissimulation de drogues à bord des navires fait que l'exercice des mesures de répression par les autorités compétentes de chaque État risque de retarder le départ des navires, notamment des navires de charge. En second lieu, le fait que des membres de l'équipage puissent être impliqués dans l'usage de drogues menace la sécurité du navire.

Le moyen essentiel et fondamental de faire front commun contre le trafic de drogues et la pharmacodépendance à bord des navires et parmi les membres d'équipage est l'éducation, la formation, une sélection adéquate du personnel et la prestation d'une assistance à l'équipage. Sans cela, il est impossible de susciter une prise de conscience parmi l'équipage et d'obtenir l'engagement véritable de la compagnie et du navire qui garantira la transparence et l'intégrité des opérations du navire.

Enfin, il est important de faire état des remerciements pour les précieux renseignements recueillis sur les sites internet et dans les documents papier de l'Organe international de contrôle des stupéfiants, l'Office des Nations Unies contre la drogue et le crime, l'Organisation internationale de police criminelle, l'Union européenne et l'Organisation des États américains (OEA), ainsi que pour les archives des cours interaméricains sur la sûreté portuaire organisés par l'OEA, lesquels ont servi de base à l'élaboration des présentes Directives.

CHAPITRE 1 – PRÉVENTION DU TRAFIC ILLICITE DE DROGUES ET DE SUBSTANCES PSYCHOTROPES

La prévention est l'un des aspects les plus importants du trafic illicite de stupéfiants; elle devrait mobiliser l'ensemble de la communauté maritime en les sensibilisant davantage à l'ampleur du problème que représente le trafic illicite de drogues dans le monde et en les encourageant à contribuer aux efforts accomplis au plan international pour déceler et éliminer le trafic de stupéfiants et de substances psychotropes.

En outre, la prévention implique en partie de renforcer les dispositifs de sécurité et de sûreté aux points d'embarquement, dans les ports, les installations portuaires et à bord des navires et d'encourager une action concertée avec les autorités compétentes dans le port, en particulier celles qui interviennent à l'interface navire-port. C'est au niveau de cette interface qu'il est d'autant plus important d'instaurer sur la base de la facilitation, de la coopération et de la formation, un esprit qui préside aux relations entre ces autorités, les compagnies de navigation et les équipages si l'on veut effectivement assurer la protection du port, y compris le contrôle du trafic illicite.

Cependant, il est important de parvenir à un équilibre entre contrôle et facilitation, car des contrôles trop nombreux entraveraient les échanges internationaux normaux de marchandises licites causant des retards inutiles aux navires et aux installations portuaires, tandis que des contrôles insuffisants entraîneraient une hausse du trafic de drogues.

1 PROCÉDURES DES AUTORITÉS COMPÉTENTES

1.1 Mesures prises par les autorités compétentes

Les fonctionnaires des autorités compétentes doivent s'acquitter de certains devoirs vis-à-vis de tous les navires en provenance ou à destination de pays étrangers. Ils s'efforcent généralement d'acquiescer la collaboration aimable des officiers et de l'équipage de ces navires. Leur formation devrait leur apprendre à respecter le navire comme le domicile des gens de mer et à reconnaître que les membres de l'équipage souhaitent s'acquitter de leurs tâches sans être dérangés et sans que la vie à bord du navire soit indûment perturbée.

Il est important que les fonctionnaires des autorités compétentes reçoivent toute coopération et tout élément d'information qu'un membre de l'équipage est en mesure de leur apporter pour éliminer le trafic de drogues. Ces informations feront l'objet de la plus stricte confidentialité et seront examinées sans tarder.

Certaines autorités de l'État côtier sont habilités par la loi à arraisonner³, sans la permission de l'État du pavillon, tout navire ne bénéficiant pas de l'immunité souveraine qui se trouve dans leurs ports ou qui traverse la mer territoriale et à inspecter et à examiner n'importe quelle partie du navire et à ouvrir tout endroit ou conteneur fermé parce qu'ils soupçonnent que de la contrebande y est dissimulée, qu'ils en aient ou non les clés. Certaines autorités peuvent également être autorisées à exercer le contrôle nécessaire dans la zone contiguë afin de prévenir, notamment, les infractions aux règlements douaniers, à la législation et à la réglementation à l'intérieur de son territoire ou de sa mer territoriale. Ces procédures varient d'un pays à l'autre en fonction de la législation. Les autorités de l'État côtier peuvent également être autorisées à arraisonner et à fouiller des navires suspects battant pavillon étranger qui se trouvent au-delà de la mer territoriale/zone contiguë, avec la permission de l'État du pavillon.

Parmi les questions posées sur les mesures que peuvent éventuellement prendre les fonctionnaires des autorités compétentes, on peut citer :

Les fonctionnaires des autorités compétentes peuvent-ils arraisonner un navire ?

La plupart des législations nationales contiennent des dispositions autorisant tous les fonctionnaires des autorités compétentes à arraisonner un navire à tout moment, dans la mesure où celui-ci se trouve dans un port ou à l'intérieur des eaux territoriales. Les autorités compétentes ne peuvent pas invoquer le plan de sûreté du navire pour y accéder ou accéder à une partie quelconque de celui-ci.

Les fonctionnaires des autorités compétentes peuvent-ils fouiller le navire ?

Dans la plupart des pays, la législation autorise les fonctionnaires des autorités compétentes à fouiller n'importe quelle partie du navire. Ils sont également autorisés à demeurer à bord du navire pendant ces fouilles. Dans certaines parties du navire (espaces à cargaison, espaces à cargaisons vides, équipements électroniques sensibles, etc.) où ils auront besoin de conseils, de l'assistance de l'équipage, il peut être nécessaire d'utiliser du matériel ou des vêtements spéciaux pour effectuer la fouille. Les fonctionnaires des autorités compétentes devraient être informés de l'existence de telles zones lorsqu'ils montent à bord des navires. Ces fonctionnaires devraient respecter la nécessité de respecter les dispositions du plan de sûreté du navire lorsque celles-ci ne sont pas incompatibles avec leurs tâches et le droit d'accès.

³ Voir la circulaire MSC/Circ.1156 : "Recommandations concernant l'accès des pouvoirs publics, des services d'intervention d'urgence et des pilotes à bord des navires auxquels s'appliquent le chapitre XI-2 de la Convention SOLAS et le Code ISPS".

Les fonctionnaires des autorités compétentes peuvent-ils saisir un navire à bord duquel ils ont découvert des drogues illicites ?

En vertu de certaines législations nationales, certains navires utilisés pour le transport de marchandises susceptibles d'être confisquées peuvent également être saisis en vertu des règlements correspondants. Des sanctions peuvent être prises contre le navire lorsque les officiers responsables (c'est-à-dire le capitaine, les officiers et les mécaniciens, l'armateur-gérant ou le propriétaire du navire) sont mis en cause soit du fait de leurs propres actes, soit parce qu'ils ont omis de prendre des précautions suffisantes pour empêcher des membres de l'équipage placés sous leur surveillance de se livrer au trafic illicite de drogues.

Faut-il fournir une passerelle adéquate pour accéder à bord du navire ?

La législation de la plupart des pays exige que les fonctionnaires des autorités compétentes disposent d'un moyen d'accès sûr pour monter à bord des navires et pour en descendre. Les exigences des fonctionnaires devraient être immédiatement satisfaites dans la mesure où elles sont raisonnables vu les circonstances.

De quel pouvoir un fonctionnaire de l'autorité compétente dispose-t-il lors de la fouille d'un navire ?

Sous réserve des pouvoirs conférés à chaque autorité en vertu de la législation nationale, la législation autorise généralement un fonctionnaire de l'autorité compétente à accéder librement à toutes les parties du navire et de sa cargaison. Il peut également :

- .1 marquer ou faire marquer des marchandises avant leur chargement;
- .2 fermer, sceller, marquer ou assujettir toute marchandise transportée à bord du navire, dans n'importe quel endroit ou dans n'importe quel conteneur;
- .3 ouvrir par effraction n'importe quel endroit ou conteneur verrouillé lorsque les clés ne lui ont pas été remises ou ne sont pas disponibles.

Les fonctionnaires des autorités compétentes peuvent avoir le pouvoir :

- .1 d'arraisonner ou de fouiller des navires lorsque ces mesures sont nécessaires pour éliminer le trafic illicite par mer; et
- .2 d'arrêter tout contrevenant et d'imposer des sanctions ou des amendes ou bien de lancer un mandat d'arrêt à moins que la législation du pays n'en dispose autrement.

Lorsque les fonctionnaires des autorités compétentes engagent des poursuites judiciaires, le capitaine et autres parties peuvent être tenus pénalement responsables, en fonction de la législation nationale.

1.2 Renseignements sur l'équipage

Les capitaines de navires pourront être appelés à satisfaire à toute requête raisonnable de l'autorité compétente concernant la communication de renseignements importants qu'ils seraient susceptibles de détenir au sujet d'un ou de plusieurs de leurs membres d'équipage. Même en cas de responsabilité pénale, la coopération et la valeur des renseignements fournis par le capitaine peuvent être des facteurs atténuant la responsabilité du navire.

À l'arrivée du navire, les fonctionnaires des autorités compétentes devraient, si possible, être avisés du fait qu'un ou plusieurs membres de l'équipage ont quitté le navire ou embarqué dans ce port. Il importe de garder à l'esprit le fait qu'avant la visite de libre pratique, aucun membre de l'équipage ne devrait quitter le navire.

Les fonctionnaires des autorités compétentes devraient disposer de tous les renseignements concernant la cargaison et l'équipage avant l'arrivée des navires⁴.

EN AUCUNE CIRCONSTANCE LES FONCTIONNAIRES DES AUTORITÉS COMPÉTENTES NE DEVRAIENT ABUSER DES POUVOIRS QUI LEUR SONT CONFÉRÉS EN VERTU DE LA LÉGISLATION QUI RÉGIT LEURS FONCTIONS. TOUT MANQUE D'INTÉGRITÉ DE LA PART DE CES FONCTIONNAIRES DANS N'IMPORTE QUELLE PARTIE DU MONDE DEVRAIT ÊTRE NOTIFIÉ AUX AUTORITÉS NATIONALES ET À L'ÉTAT DU PAVILLON.

Les autorités compétentes devraient aviser les armateurs et les capitaines qui en font la demande des ports à haut risque. Les autorités douanières devraient désigner dans les ports des points de contact spécifiques auxquels signaler des incidents liés au trafic de drogues.

1.3 Rôle des Compagnies

Les Compagnies devraient, dans la mesure du possible être disposées à aider les autorités compétentes à dispenser une formation appropriée aux méthodes de fouille adaptées au type de navires exploités par la compagnie.

Les détails, y compris les plans, de toute réparation de la structure récente, transformation ou remise en état importante du navire (à l'intérieur ou à l'extérieur), devraient être mis à disposition au cas où ils seraient requis par les autorités compétentes.

Les Compagnies devraient normalement permettre aux autorités compétentes d'avoir accès aux renseignements commerciaux concernant les navires et leurs cargaisons, notamment changement de destination, de réceptionnaire, etc.

Les Compagnies devraient prêter une assistance pour la formation des fonctionnaires des autorités compétentes à l'utilisation des systèmes d'information relatifs à la route des conteneurs et à la cargaison ou permettre aux autorités compétentes d'accéder de manière appropriée à ces systèmes.

⁴ Voir la circulaire MSC/Circ.1130 : "Guide à l'intention des capitaines, des compagnies et des fonctionnaires dûment autorisés concernant les renseignements liés à la sûreté à soumettre avant l'entrée du navire au port".

1.4 Sûreté de la cargaison

Pour mettre au point les procédures relatives à la manutention de la cargaison dans les plans de sûreté de leurs navires, les Compagnies peuvent demander aux autorités compétentes de les aider à fournir des renseignements et des avis spécialisés à leur personnel responsable de la sûreté, de la manutention de la cargaison et de la documentation, afin que celui-ci apprenne à reconnaître et à signaler toutes les circonstances suspectes, par exemple différences de poids, disparitions, anomalies dans le paiement, dans la fabrication des paquets, dans la route suivie, anomalies dans la documentation ou tout autre type de disparités.

Ces plans et procédures devraient comprendre des dispositions pour signaler aux autorités compétentes toute infraction à la sûreté ou toute préoccupation relative à la sûreté de la cargaison.

1.5 Sûreté dans l'installation portuaire

Les installations portuaires et les endroits visés par des plans de sûreté de l'installation portuaire approuvés devraient appliquer les procédures de sûreté prévues aux termes des dispositions du Code ISPS. Les installations portuaires et autres endroits, par exemple les plates-formes fixes et flottantes, qui ne sont pas visés par des plans de sûreté de l'installation portuaire approuvés par le Gouvernement contractant concerné devraient, conformément à la résolution 7 de la Conférence SOLAS de 2002 intitulée "Instauration de mesures appropriées pour renforcer la sûreté des navires, des installations portuaires, des unités mobiles de forage en station et des plates-formes fixes et flottantes non visés par le chapitre XI-2 de la Convention SOLAS de 1974", prendre des mesures appropriées pour renforcer la sûreté des navires qui ont des activités d'interface avec eux. Ces mesures peuvent être les suivantes :

- .1 contrôler l'accès des véhicules particuliers aux entrepôts de la cargaison et aux services de chargement;
- .2 posséder une liste de tous les véhicules et de toutes les personnes autorisées à accéder régulièrement aux entrepôts de la cargaison et aux services portuaires et mettre cette liste à la disposition des autorités compétentes;
- .3 limiter le stationnement des véhicules à une zone désignée suffisamment éloignée des zones de chargement des navires;
- .4 tout véhicule autorisé à entrer à un moment donné dans les entrepôts de la cargaison ou dans la zone de chargement doit disposer d'un sauf-conduit daté et ne devrait pouvoir se garer que dans les zones de stationnement désignées; les numéros du sauf-conduit devraient être enregistrés et mis à la disposition des autorités compétentes, le cas échéant;
- .5 lorsque l'installation portuaire ou le navire dispose dans les zones de manutention ou de chargement de la cargaison, de systèmes de sûreté électroniques tels que la télévision en circuit fermé, les autorités compétentes doivent avoir accès, sur demande, à ces systèmes;
- .6 l'accès aux zones de manutention et de chargement devrait être réservé au personnel et aux véhicules autorisés prouvant leur identité;

- .7 toutes ces précautions et mesures devraient, autant que possible, être harmonisées avec les mesures pertinentes du plan de sûreté de l'installation portuaire.

1.6 Sûreté générale

L'agent de sûreté du navire et/ou l'agent de sûreté de la compagnie doivent périodiquement passer en revue les mesures de contrôle et de sûreté en vigueur dans les ports d'escale et prendre des mesures pour les signaler à l'agent de sûreté de l'installation portuaire et/ou l'autorité compétente du port concerné. Cet examen devrait être spécifiquement axé sur les mesures visant à réglementer l'accès des personnes, cargaisons et/ou provisions non autorisées aux navires, aux services et aux cargaisons.

L'agent de sûreté de la compagnie devrait aviser les autorités compétentes de la découverte par leurs employés de paquets suspects ou de cargaisons non inventoriées à bord ou à l'extérieur du navire. Les paquets suspects devraient être placés sous surveillance pendant que la compagnie avise les autorités compétentes.

L'agent de sûreté de la compagnie devrait envoyer aux navires et aux services de chargement des notes avertissant les employés des sanctions et/ou mesures internes qui seront appliquées dans des cas confirmés de trafic de drogues ou d'abus des drogues en se référant en général aux sanctions sévères imposées, dans le monde, par les autorités compétentes pour les infractions liées à la drogue.

La Compagnie devrait fournir aux autorités compétentes des renseignements sur les entreprises de manutention qui desservent leurs navires dans les divers ports et identifier les prestataires de services maritimes.

Lorsqu'elle recrute de nouveaux employés destinés à travailler à bord de ses navires, la Compagnie devrait, dans la mesure du possible, prendre toutes les précautions nécessaires pour s'assurer qu'aucun d'entre eux n'a été inculpé de trafic de drogues ou n'a des antécédents de toxicomanie.

1.7 Sûreté du personnel

L'agent de sûreté de la compagnie et, le cas échéant, l'agent de sûreté du navire devraient permettre uniquement aux employés autorisés et dûment identifiés de traiter les informations concernant les opérations liées à la cargaison ou au navire.

L'agent de sûreté de la compagnie et l'agent de sûreté du navire devraient, en collaboration avec les autorités compétentes, apprendre à leur personnel à identifier les domaines dans lesquels les exceptions à la pratique commerciale courante peuvent suggérer une possibilité d'infraction liée à la drogue.

Le personnel compétent des Compagnies devrait apprendre à reconnaître les signes indiquant qu'un employé est susceptible de commettre une infraction liée à la drogue et savoir quelles mesures prendre lorsqu'une situation particulière éveille ses soupçons.

1.8 Généralités

La Compagnie devrait mettre en place des points de contact locaux facilement identifiables et accessibles pour toutes les questions présentant un intérêt juridique pour les autorités compétentes (manifeste de la cargaison, réservations des passagers, routes suivies par la cargaison, renseignements sur les employés, etc.).

Les Compagnies devraient aviser tous les employés ou agents s'occupant des opérations liées au navire ou à la cargaison, à terre comme à bord, de la teneur de ces questions et leur donner des instructions pour qu'ils les traitent conformément à la politique arrêtée par la Compagnie.

Les Compagnies devraient encourager l'échange constant et libre de renseignements avec les autorités compétentes.

Les Compagnies et les autorités compétentes ainsi que les autres organismes participant aux transactions commerciales devraient se rencontrer à intervalles réguliers au niveau local et national pour examiner les questions d'un intérêt réciproque.

Les Compagnies devraient solliciter les avis des autorités compétentes pour obtenir une assistance appropriée et du matériel pédagogique afin que l'agent de sûreté de la compagnie ou l'agent de sûreté du navire :

- .1 incluent dans l'évaluation de la sûreté de leurs navires le trafic illicite de drogues comme étant un risque;
- .2 élaborent des procédures dans les plans de sûreté des navires qui permettent d'éviter le trafic illicite de drogues; et
- .3 mettent ces plans à exécution.

Les Compagnies devraient s'efforcer d'éduquer leur personnel, à terre comme à bord, en ce qui concerne les dangers de l'abus des drogues et les méthodes d'identification des substances illicites.

2 POSSIBILITÉ DE CHARGEMENT ILLICITE DE MARCHANDISES À BORD DES NAVIRES

Il est évident que les procédures nécessaires pour empêcher la dissimulation de drogues illicites à bord des navires dépendent du degré et de la nature du risque encouru. Il faut que les transporteurs évaluent ce risque et identifient leur degré de vulnérabilité.

Parmi les facteurs dont il faut tenir compte, on peut citer :

- .1 les ports d'escale et les routes empruntées par le navire;
- .2 la provenance et la destination de la cargaison;
- .3 le degré de contrôle exercé dans les installations portuaires;
- .4 le degré de contrôle auquel est soumis l'accès au navire; et

- .5 la vulnérabilité de l'équipage aux pressions exercées par les trafiquants de drogues.

De nos jours, les trafiquants empruntent de très diverses routes, transbordant souvent la cargaison plusieurs fois jusqu'à ce que le pays d'origine de la cargaison soit complètement occulté. Peu de ports sont aujourd'hui à l'abri des tentatives d'introduction de drogues et d'autres substances illicites à bord des navires mais c'est dans les ports des pays producteurs que les navires sont le plus exposés.

Les navires sont vulnérables dans la mesure où ils sont utilisés pour faire passer des drogues :

- .1 dans des voitures, des véhicules à marchandises, des remorques, etc.;
- .2 par des personnes ayant visité le navire;
- .3 dans des valises placées sur un chariot à bagages;
- .4 dans les provisions de bord;
- .5 par le personnel d'entreprises sous contrat (entreprise de nettoyage ou de réparation par exemple);
- .6 dans les effets de l'équipage;
- .7 dissimulées dans les machines ou dans la coque du navire;
- .8 dans la cargaison ou dans la structure des conteneurs ou des emballages de la cargaison.

Dans de tels cas, les trafiquants peuvent être involontairement aidés par des personnes innocentes. Le trafic illicite de drogues à bord de navires marchands peut donc être effectué de la manière suivante :

2.1 Introduction dissimulée ou non de drogues à bord du navire

Le trafiquant peut monter à bord d'un navire, dissimuler un paquet et quitter le navire avant que le paquet n'ait été découvert.

2.2 Introduction indirecte et dissimulation de drogues à bord du navire

Le trafiquant peut utiliser n'importe quel moyen commode pour dissimuler son paquet illicite et l'introduire clandestinement à bord du navire (par exemple dans la cargaison, dans les emballages ou les conteneurs, dans un bagage des passagers de l'équipage, dans un caisson à provisions, ou dans une caisse de pièces de rechange). En règle générale, cette méthode permet de placer entièrement le risque de détection sur une tierce personne innocente.

2.3 Entente délictueuse pour introduire et dissimuler des drogues à bord d'un navire

Ce cas de figure fait intervenir un ou plusieurs membres d'équipage du navire ou membres du personnel à terre. Par exemple : opérateur de grue et membre de l'équipage se trouvant dans le château pendant les opérations de chargement et de déchargement.

2.4 Dissimulation de drogues sur la partie externe du navire

Il est possible de passer des quantités importantes de drogues en utilisant un plongeur qui, ayant atteint la coque du navire soit à partir d'une autre embarcation soit sous l'eau, assujettit un paquet sur la coque, dans une ouverture, dans l'un des supports de l'hélice ou dans l'un des éléments du gouvernail. Ces tentatives nécessitent des connaissances et des compétences techniques considérables et ne sont entreprises que par les trafiquants les plus expérimentés. Cette méthode de trafic illicite est surtout rencontrée dans les zones de production qui sont également les zones où les risques sont les plus élevés.

3 RÔLE DES COMPAGNIES EN MATIÈRE DE SÛRETÉ GLOBALE DU NAVIRE

La responsabilité générale de la sûreté d'un navire et des personnes à bord revient au capitaine. Il est difficile, pour toute organisation, d'assurer une sûreté absolue en toute circonstance en raison des considérations commerciales dont il faut tenir compte, comme par exemple la continuité de l'exploitation et le coût de cette sûreté. On arrive inévitablement, dans le domaine de la sûreté, à un compromis entre ce qui est souhaitable et ce qui est réalisable en fonction des circonstances.

Toutefois, les mesures de sûreté devraient être directement liées au degré et à la nature du risque de trafic illicite de drogues dans un lieu donné. Il convient que la compagnie comme le capitaine évaluent régulièrement les risques rencontrés dans les ports visités par les navires en vue d'adapter les mesures de sécurité en conséquence.

Une bonne sûreté implique une capacité à accepter l'existence des risques, éventuellement chez le personnel, et à être prêt à prendre les dispositions nécessaires pour y faire face.

Les Compagnies, par l'intermédiaire de l'agent de sûreté de la compagnie, devraient envisager les aspects suivants :

3.1 Éducation et formation de l'équipage

Bien que la sûreté soit l'affaire de tout l'équipage, les membres de l'équipage seront probablement plus respectueux de la sûreté et plus vigilants si on leur explique les principes d'une bonne sûreté et les risques encourus s'ils sont impliqués dans le trafic de drogues ou l'abus des drogues. Un programme continu et approfondi de formation et d'éducation peut renforcer les mesures adoptées pour sauvegarder la sûreté du navire.

Tous les membres de l'équipage, selon leurs rang et fonctions, devraient recevoir une formation appropriée, conformément aux dispositions du Code ISPS, de la Convention STCW et des circulaires MSC diffusées par l'Organisation.

Cette formation doit comprendre des exercices et mises en pratique à intervalles réguliers en fonction du type de navire, des changements de personnel à bord du navire, des installations portuaires qui seront visitées et d'autres circonstances selon le cas.

3.2 Liaison entre les autorités compétentes et la Compagnie

Il est essentiel de maintenir une communication et une liaison étroites avec les autorités compétentes dans les ports d'escale réguliers afin de disposer d'un réseau de "renseignements" locaux, de contacts, de conseils et d'appuis pour tout ce qui concerne l'évaluation des risques. Ces contacts et communications sont effectués par l'agent de sûreté du navire ou l'agent de sûreté de la compagnie.

3.3 Reconnaissance du risque de trafic illicite

La menace représentée par le trafic illicite de drogues varie d'un port à l'autre dans le monde. La Compagnie doit par conséquent évaluer cette menace dans chaque port d'escale. Dans chaque port, son personnel à terre devrait être informé du risque encouru et de la manière dont il peut participer à la lutte contre ce risque. Ces évaluations devraient être examinées en collaboration avec les autorités compétentes du port aux deux extrémités de l'itinéraire commercial du navire.

3.4 Examen de la sûreté des navires

Après avoir évalué les risques menaçant ses opérations, le transporteur devrait passer en revue en permanence tant l'évaluation que les mesures du plan de sûreté en vigueur, en vue de déceler les domaines dans lesquels il faudrait éventuellement prendre des mesures complémentaires.

3.5 Personnel disponible pour assurer la sûreté du navire

Le personnel de la Compagnie à bord comme à terre, joue un rôle essentiel au bon fonctionnement du système de sûreté, qu'il soit ou non employé directement à cet effet.

Les trafiquants de drogues effectuent généralement une reconnaissance des possibilités de contrebande en fonction du type d'opération prévue. Ils choisiront plutôt un navire ou une zone d'entreposage de la cargaison non surveillé, tandis qu'un dispositif visible de sûreté aura un effet dissuasif. Un navire dont l'équipage est manifestement vigilant est moins susceptible d'être choisi pour faire passer innocemment des drogues en contrebande qu'un navire à bord duquel les mesures de sûreté sont insuffisantes ou ne sont pas appliquées avec assez de zèle. Il est, par conséquent, essentiel de montrer que les précautions en matière de sûreté sont efficaces en permanence.

La vigilance affichée du personnel à bord et à terre face à la menace ne saurait avoir un plus grand effet de dissuasion sur le trafiquant potentiel.

3.6 Précautions spéciales visant la cargaison conteneurisée

Les Compagnies sont encouragées à collaborer avec les autorités compétentes au port et à échanger les renseignements pouvant être utiles pour établir un "profil de risques des conteneurs". L'analyse systématique de critères tels que consignataires, propriétaires, provenance de la marchandise, historique de son marché, modalités de paiement, ports d'escale, etc., peut être utile à cet égard, conformément au Cadre de normes SAFE.

Il convient de garder à l'esprit ce qui suit :

EN EMPÊCHANT LES DROGUES D'ÊTRE INTRODUITES À BORD, ON ÉVITE QU'ELLES SOIENT TRANSPORTÉES INVOLONTAIREMENT. LA QUESTION CLÉ, PAR CONSÉQUENT, RÉSIDE DANS LE CONTRÔLE DE L'ACCÈS AU NAVIRE ET À LA CARGAISON.

4 MESURES ET PROCÉDURES VISANT À GARANTIR LA SÛRETÉ GLOBALE DES NAVIRES

4.1 Sûreté des installations portuaires

Les mesures et procédures de sûreté rendent les installations moins vulnérables. Le niveau de sûreté fixé par le Gouvernement contractant influera de manière importante sur le nombre et la nature des mesures et des procédures de sûreté nécessaires. La présence ou l'absence de mesures de sûreté efficaces à terre est l'un des principaux facteurs qui détermine la nécessité d'adopter des mesures de sûreté supplémentaires à bord du navire.

4.2 Sûreté à bord du navire

Il incombe au capitaine d'assurer la sécurité et la sûreté du navire. Il faudrait mettre en place des mesures de sûreté supplémentaires lorsque les risques encourus le demandent. Un équipage correctement formé a déjà un fort effet dissuasif; la première ligne de défense consiste à maintenir l'intégrité du navire; elle pourrait toutefois être sérieusement compromise si des membres de l'équipage ou certains autres employés de la compagnie sont impliqués dans le trafic des stupéfiants.

4.2.1 Contrôle de l'accès au navire et contrôle d'identité

La principale tâche du trafiquant éventuel qui souhaite dissimuler des paquets à bord d'un navire consiste à en gagner l'accès en s'infiltrant. Il faut, par conséquent, prévoir dans le plan de sûreté du navire des mesures de sûreté préventives. Dans tous les cas, la meilleure méthode de dissuasion et de prévention consiste à veiller à ce que l'équipage soit vigilant et à ce que l'accès au navire soit contrôlé.

La coque d'un navire constitue une frontière facile à délimiter. La protection de cette frontière est un élément physiquement et psychologiquement dissuasif pour les personnes qui essayent de la traverser sans autorisation. Les mesures de protection retardent les intrus, ce qui permet à l'équipage et au personnel de sûreté de les repérer et si nécessaire, de les capturer. Elles permettent également au personnel et aux véhicules de pénétrer dans le navire par des voies d'accès désignées facilement identifiables.

4.2.2 Précautions à prendre lorsque le navire est au port

Le cas échéant, et en sus des mesures de sûreté appropriées pour le niveau de sûreté en vigueur, pour éviter que des drogues illicites ne soient passées à bord du navire, il conviendrait d'appliquer des mesures supplémentaires pour déjouer la contrebande de drogues; par exemple, les filets de chargement peuvent, le cas échéant, être interceptés et ouverts sur le pont principal avant d'être descendus dans les cales aux fins d'inspection, puisque les drogues et les produits chimiques ou précurseurs y sont souvent dissimulés pour être introduits discrètement à bord.

4.2.3 Accès des personnes n'appartenant pas à l'équipage

Outre les consignes figurant dans la circulaire MSC/Circ.1112 intitulée "Congé à terre des gens de mer et accès aux navires en vertu du Code ISPS", et dans la circulaire MSC/Circ.1156, intitulée "Recommandations concernant l'accès des pouvoirs publics, des services d'intervention d'urgence et des pilotes à bord des navires auxquels s'appliquent le chapitre XI-2 de la Convention SOLAS et le Code ISPS", au cas où des personnes n'appartenant pas à l'équipage seraient autorisées à accéder à bord, il faudrait prendre les précautions suivantes :

- .1 l'accès à bord peut être autorisé pour un ou plusieurs services spécifiques mais ne devrait en aucun cas être autorisé pour les zones d'accès restreint, chambres des machines, cales, magasins, etc.;
- .2 tout paquet ou sac introduit à bord du navire ou retiré du navire devrait être examiné;
- .3 lorsque le personnel à terre doit travailler à bord du navire pour la maintenance, le chargement, le déchargement, l'arrimage, le désarrimage de la cargaison, etc., l'agent de sûreté du navire devrait vérifier que l'accès aux zones d'accès restreint et interdites est contrôlé; et
- .4 contrôle de l'accès au navire à l'échelle ou à la passerelle d'embarquement lorsque le navire se trouve dans l'installation portuaire.

4.3 Précautions générales à suivre à bord des navires

Outre des procédures de sûreté appropriées pour le niveau de sûreté en vigueur, des précautions supplémentaires devraient être prises dans les zones exposées au trafic de drogues; par exemple il faudrait mettre en place des zones d'accès restreint à bord des navires (pont par exemple, salle des machines, local contenant le matériel radioélectrique, etc.). Une précaution évidente à prendre consiste à fermer les magasins, les cabines et les voies d'accès internes qui ne sont pas utilisés au cours des escales. L'agent de sûreté du navire devrait contrôler l'utilisation, le nombre et la distribution des passe-partout du navire. Il faudrait prévoir des mesures correctives au cas où la sûreté serait compromise par la mauvaise utilisation ou la perte des clés. Les mesures suivantes pourraient être envisagées pour protéger la frontière naturelle que constitue la coque du navire :

- .1 le nombre des voies d'accès aux navires devrait être maintenu au minimum, l'idéal étant que le navire ne possède qu'une seule passerelle, rampe ou échelle de descente. Lorsque la réglementation prescrit une seconde échelle de secours, il faudrait envisager de la maintenir en position enroulée ou à bonne distance de l'eau;
- .2 lorsque le risque le justifie, les voies d'accès devraient être gardées. Dans certaines circonstances, il peut être nécessaire de faire appel à deux membres de l'équipage ou à du personnel de sûreté supplémentaire. Ces personnes devraient connaître parfaitement leurs fonctions et les mesures à prendre en cas d'incident ou d'urgence. Elles devraient être munies d'une torche électrique, de moyens leur permettant de demander assistance et de matériel de communications leur permettant de rester en contact avec l'officier de service. Chaque point d'accès devrait être muni d'une ligne directe ou d'autres moyens de communications sûrs pour que le personnel d'exploitation ou de sûreté puisse communiquer par radio en

toute discrétion avec l'agent de sûreté de l'installation portuaire au cas où il aurait besoin d'aide;

- .3 le personnel de garde de l'échelle de coupée doit posséder une liste des membres de l'équipage, des employés à terre et des visiteurs qui sont attendus. Il peut être nécessaire d'installer des alarmes et des dispositifs de sûreté dans certains ports en complément des gardes et des patrouilles. Il est essentiel d'agir immédiatement et de manière appropriée lorsqu'une alarme se déclenche pour qu'elle soit efficace;
- .4 les paquets, le matériel de rechange et les provisions de bord devraient être soigneusement examinés avant d'être embarqués; et
- .5 il faudrait souvent procéder à des fouilles inopinées et approfondies lorsqu'il est peu commode d'examiner chaque article. Chaque article envoyé à terre pour être réparé, inspecté ou rechargé, tel qu'extincteurs d'incendie, bouteilles de gaz, etc., devrait être soigneusement examiné lors de son retour à bord.

Dans des zones à haut risque ou aux niveaux de sûreté 2 ou 3, il peut s'avérer nécessaire de fouiller et de photographier les visiteurs qui souhaitent monter à bord du navire, de les accompagner lors de leur visite ou même de leur interdire l'accès au navire.

Les employés des installations à terre, les marchands et les agents de la force publique désignés et autres personnes dont la fonction les amène à monter à bord du navire devraient se faire connaître et présenter une pièce d'identité appropriée. Les personnes qui refusent de présenter leurs documents de sûreté à l'une quelconque des voies d'accès du navire devraient être refoulées et l'agent de sûreté de l'installation portuaire et les autorités compétentes avisés. Il faudrait, si besoin est, faire appel à un officier responsable pour confirmer l'identité des visiteurs. Les inconnus devraient être questionnés.

On ne devrait embarquer qu'un visiteur imprévu à la fois et le surveiller depuis l'autre côté du navire.

Les locaux vulnérables ou rarement utilisés ainsi que les chambres des machines non gardées devraient être verrouillés, particulièrement dans les ports à haut risque. L'équipe de garde devrait effectuer des inspections inopinées pour s'assurer que les portes de ces locaux n'ont pas été forcées. Il faudrait également veiller à retirer toute étiquette d'identification au-dessus des portes de ces locaux.

La décision de maintenir certains locaux verrouillés pendant le séjour au port devrait être prise en tenant compte des aspects de base liés à la sûreté.

Tout objet inattendu ou paquets inhabituel devrait éveiller les soupçons des membres de l'équipage qui ne devraient pas accepter de paquets de la part d'étrangers et devraient être avisés que des drogues peuvent avoir été placées dans des paquets apparemment inoffensifs.

Pour parer à ce risque, l'on pourrait apposer des bandes adhésives de couleur sur les caisses qui ont déjà été fouillées pour pouvoir les identifier facilement ou les cercler automatiquement avec des bandes en polypropylène.

Les embarcations légères situées à proximité du navire devraient être placées sous surveillance et devraient, la nuit, être éclairées dans la mesure du possible.

En mer, il ne faudrait pas répondre à un navire essayant d'attirer l'attention si l'on a des doutes quant à son identité ou ses intentions. En outre, lorsque les circonstances le justifient et que la sécurité le permet, le navire devrait accroître sa vitesse et/ou éteindre ses feux de navigation tout en intensifiant l'éclairage de pont. Il faudrait s'efforcer d'identifier ou de photographier tout navire ayant un comportement étrange et d'en informer immédiatement les autorités compétentes au port le plus proche par les moyens les plus rapides possible. Il faudrait faire particulièrement attention dans les passages resserrés ou pendant les périodes d'obscurité lorsqu'il est plus facile de s'approcher subrepticement.

4.4 Mesures destinées à empêcher la dissimulation de drogues sur la partie externe du navire

4.4.1 Éclairage

Que le navire soit au port, au mouillage ou qu'il fasse route, il est possible d'éclairer le pont et la muraille pendant les périodes d'obscurité et de visibilité réduite, en faisant attention toutefois à ne pas gêner les feux de navigation réglementaires ni la sécurité de la navigation.

L'éclairage devrait être disposé de manière à éclairer de façon permanente certaines zones spécifiques pendant les périodes d'obscurité ou de visibilité réduite. Dans certains cas, il pourrait être préférable de n'utiliser ces systèmes d'éclairage que lors du déclenchement d'une alarme.

Des projecteurs portables ou fixes peuvent compléter le système principal d'éclairage. Des projecteurs peuvent également être utilisés, le cas échéant, pour éclairer des personnes suspectes, ou des véhicules ou des embarcations qui s'approchent du navire.

4.4.2 Service de garde depuis le navire

Il faudrait assurer un service de garde satisfaisant depuis le pont pour détecter des bulles (plongeurs) des débris flottants (susceptibles de dissimuler des nageurs) ou des embarcations légères. Les embarcations s'approchant du navire devraient être questionnées si elles ne sont pas identifiées, elles devraient être empêchées d'accoster le long du navire.

4.4.3 Fouilles en dessous de la ligne de flottaison

Lorsque l'on soupçonne qu'un objet a été fixé sur la partie extérieure de la coque en dessous de la ligne de flottaison, l'on peut effectuer une fouille afin de localiser l'objet sans pour autant l'en déloger. Cette opération doit être effectuée par des plongeurs qualifiés dont l'assistance peut être obtenue par l'intermédiaire des autorités compétentes du port.

4.5 Contrôle du personnel

Il est évident que les passagers, les membres de l'équipage et le reste du personnel employé par la Compagnie qui se trouvent à bord pour des raisons légitimes peuvent plus facilement, s'ils le veulent, contourner les mesures de contrôle de l'accès au navire. L'implication possible du personnel dans des activités illicites ne doit pas être sous-estimée lorsque l'on évalue la vulnérabilité d'un navire en tant que moyen de transport des drogues.

Il faudrait par conséquent, lorsque la menace le justifie, prendre toutes les précautions qui s'imposent, notamment du point de vue juridique, et vérifier les antécédents et l'intégrité des employés et notamment des nouvelles recrues. Il faudrait leur demander les références fournies par leurs employeurs précédents. Il faudrait qu'ils expliquent les motifs de licenciements antérieurs et les changements fréquents d'emploi.

Lorsque l'on évalue la possibilité que les employés cèdent à des pressions liées à la drogue, il faudrait tenir compte des points suivants :

- .1 La direction a-t-elle une politique antidrogue et le personnel en a-t-il connaissance ?
- .2 Existe-t-il un programme de sensibilisation et d'éducation en matière de drogues et le personnel est-il encouragé à coopérer ?
- .3 Tous les employés autorisés à accéder au navire ou à la cargaison portent-ils des badges d'identité ?
- .4 Tous les employés savent-ils ce qu'ils doivent faire et à qui ils doivent s'adresser s'ils trouvent un paquet suspect ?
- .5 Tous les employés savent-ils ce qu'ils doivent faire au cas où ils auraient des soupçons sur la cargaison, des clients ou des collègues ?
- .6 Observe-t-on chez certains employés des symptômes tels que modifications dans leur apparence, dans leur comportement ou leur caractère, demandes fréquentes de mutation ou le désir d'être assignés à un navire, une expédition ou un poste de travail particulier, indiquant qu'ils sont impliqués dans une affaire de drogues ?

4.6 Formes sous lesquelles le personnel de bord peut être impliqué dans le trafic de drogues

Les employés, l'équipage et les passagers peuvent être impliqués dans le trafic de drogues soit à titre personnel, soit en participant à un complot organisé.

4.6.1 À titre individuel

L'expérience montre que les officiers et la direction sont rarement impliqués dans ce type d'activité. Étant donné qu'il est difficile pour un membre de l'équipage et encore plus un passager d'être sûr qu'il pourra avoir accès à la cargaison lors du chargement et du déchargement, le trafic de drogues par des passeurs individuels utilise la zone d'habitation ou de travail du membre d'équipage impliqué. Il se peut, néanmoins, que l'on s'efforce de dissimuler la marchandise dans une zone n'attirant pas immédiatement l'attention sur l'individu concerné au cas où ces substances seraient découvertes.

4.6.2 Dans le cadre d'un complot organisé

Peuvent être parfois impliqués dans ce type de complot plusieurs, voire tous les membres d'équipage, y compris les officiers à bord du navire, le personnel de l'installation portuaire et l'administration du port. Étant dans la place, ils connaissent les horaires des navires, leurs routes, les routines à bord, les systèmes d'information concernant la cargaison et les procédures

douanières, ce qui leur permet de faire passer des quantités importantes de drogues et d'utiliser des techniques de dissimulation extrêmement sophistiquées puisqu'ils ont le temps de préparer les caches et dissimuler la drogue. Parmi les autres caches nécessitant un complot organisé, on peut citer les citernes à combustible, les machines de la chambre des machines, les conduits ou tuyautages du navire.

5 DÉTECTION DES DROGUES DISSIMULÉES

5.1 Fouilles à bord

Pour avoir une efficacité maximale, le plan de fouille devrait être régulièrement mis en oeuvre pour renforcer la confiance de l'équipage et lui rappeler que l'existence d'une sûreté satisfaisante est l'affaire de tous. Il peut être nécessaire dans les zones à haut risque ou lorsque le navire a reçu des renseignements spécifiques, de procéder à des fouilles à chaque départ du port. Dans ces zones, l'équipage devrait être prêt à entreprendre des fouilles plus nombreuses de personnes et de marchandises. Les membres d'équipage devraient avoir chacun des zones de responsabilité et des zones de fouille que l'agent de sûreté du navire alternerait de façon aléatoire.

Les navires sont particulièrement vulnérables au transport de substances illicites. Il faut, en ce qui concerne les drogues et les produits chimiques utilisés dans leur fabrication, tenir compte de deux facteurs fondamentaux :

- .1 l'extrême valeur marchande des drogues et des produits chimiques destinés à leur fabrication et la participation d'organisations criminelles internationales signifient que des sommes énormes d'argent sont en jeu avec les pressions, y compris le risque de violence, qui les accompagnent; et
- .2 la possibilité que certains membres de l'équipage soient toxicomanes.

Note : Toutes les substances psychotropes sont extrêmement dangereuses, certaines pouvant être absorbées par voie cutanée. Il faudrait systématiquement utiliser des gants et des masques pour manipuler les substances suspectes. Ne jamais frotter, toucher ni manipuler ces substances sans protéger la peau. Ne pas inhaler les vapeurs ni la poudre; ne pas fumer à proximité de ces substances. Ne pas les essayer. Ne pas les goûter, les avaler ou les boire.

Toute personne découvrant une quantité importante de substances psychotropes, de produits chimiques destinés à leur fabrication ou de précurseurs, devrait envisager la possibilité d'actes de violence imprévus, y compris d'attaques à main armée. Il faudrait adopter les précautions d'usage à tout moment.

5.2 Planification des fouilles à bord

Il faudrait élaborer à l'avance les plans de fouille pour que les fouilles puissent être effectuées le plus rapidement possible d'une manière approfondie et efficace. Ces plans devraient normalement être élaborés par les autorités compétentes en collaboration avec l'agent de sûreté du navire et peuvent être révisés et modifiés à la lumière de l'expérience.

Le plan de fouille devrait être exhaustif et indiquer dans le détail les itinéraires que les responsables de la fouille devraient suivre ainsi que tous les endroits susceptibles de servir de cache.

Il devrait être élaboré d'une manière systématique afin de couvrir toutes les options et d'éviter les chevauchements et les omissions, permettant ainsi aux responsables de la fouille de se concentrer sur leur tâche sans s'inquiéter d'un oubli éventuel.

Avant de procéder à la fouille, il faudrait tenir compte de la configuration du navire afin de s'assurer que :

- le navire est divisé en zones gérables;
- toutes les zones du navire ont été incluses; et
- toutes les zones du navire sont accessibles.

La configuration devrait indiquer :

- .1 le nombre de ponts;
- .2 le nombre et l'emplacement des cales à cargaison;
- .3 le nombre et l'emplacement des citernes et des espaces vides;
- .4 les dimensions et la disposition de la chambre des machines;
- .5 le nombre et les dimensions des locaux d'habitation de l'équipage et des locaux de réunion;
- .6 l'accès aux systèmes de ventilation; et
- .7 le nombre et les dimensions des magasins servant à divers usages.

Il est nécessaire de désigner un endroit à bord qui serve de poste de contrôle et auquel l'équipe responsable de la fouille puisse envoyer les renseignements qu'elle a recueillis aux fins d'analyse et de vérification.

Il faudrait prendre les dispositions nécessaires pour que l'équipe chargée de la fouille possède le matériel suivant :

- .1 torches électriques et piles;
- .2 tournevis, clés à vis et pinces à levier;
- .3 miroirs et sondes;
- .4 gants, casques, combinaisons et chaussures antidérapantes;
- .5 sacs et enveloppes en plastique pour recueillir des preuves; et
- .6 formulaires pour consigner les activités et les découvertes.

Un système de cartes de vérification serait utile. Il permettrait à chaque membre de l'équipe de fouille de disposer de l'itinéraire à suivre et des zones à fouiller. Ces cartes pourraient être de couleurs différentes correspondant aux différentes zones de responsabilité, par exemple bleu pour le pont et rouge pour la chambre des machines. Une fois la fouille achevée, chaque carte pourrait

être renvoyée au poste central de commande. Une fois que toutes les cartes auraient été récupérées, on saurait que la fouille est achevée.

Lorsque le capitaine ou l'agent de sûreté du navire a décidé de fouiller le navire, il devrait tout d'abord communiquer ses instructions aux chefs des différents services qui transmettent alors leurs instructions aux chefs de groupe chargés de la fouille qui organisent leurs équipes pour fouiller les locaux désignés en suivant les plans de fouille pour s'assurer qu'aucun local n'a été omis.

5.3 Types de fouille à bord

5.3.1 Fouille effectuée en réaction

Ce type de fouille devrait être effectué en réaction à une menace spécifique ou à des renseignements reçus concernant un paquet ou sac placé à bord. Elle pourrait également être utilisée à titre de précaution au niveau 2 ou 3, ou pendant les périodes de danger élevé. Une fouille effectuée en réaction devrait suivre les principes suivants :

- .1 Les membres de l'équipage ne devraient pas être autorisés à fouiller leurs propres zones d'habitation et de travail au cas où ils seraient impliqués dans une opération de trafic illicite de drogues et où ils auraient dissimulé des paquets ou sacs dans ces zones.
- .2 La fouille devrait être menée conformément à un plan précis ou à un programme déterminé et devrait être soigneusement contrôlée.
- .3 Il faudrait notamment envisager de faire effectuer la fouille par deux personnes, l'une cherchant "en haut" et l'autre "en bas" : au cas où l'une d'entre elles trouverait un objet suspect, la première pourrait rester de garde tandis que la seconde irait faire part de cette découverte.
- .4 Les membres de l'équipe de fouille devraient pouvoir reconnaître un paquet ou sac suspect.
- .5 Il faudrait qu'il existe un système permettant de marquer ou d'enregistrer les zones "propres".
- .6 Pour prévenir le déplacement illicite de marchandises pendant une fouille, il faudrait contrôler le mouvement des personnes. Si cela n'est pas possible, les personnes devraient être soumises à une fouille lorsqu'elles passent d'une zone fouillée à une zone non fouillée et vice versa.
- .7 Les membres de l'équipe de fouille devraient rester en contact avec les personnes responsables du contrôle de la fouille, éventuellement par radio UHF/VHF.
- .8 Ils devraient avoir des instructions claires sur la marche à suivre au cas où ils trouveraient un paquet ou sac suspect.
- .9 Ils devraient avoir à l'esprit que le trafiquant a peut-être essayé de camoufler le paquet ou sac pour qu'il se confonde avec ce qui l'entoure, par exemple avec une boîte à outils dans la chambre des machines.

Les chambres des machines des navires sont couramment utilisées par les trafiquants pour dissimuler des substances psychotropes, des produits chimiques ou des précurseurs. En règle générale, les tunnels d'arbre, les réservoirs d'huiles de graissage et les citernes de décantation doivent éveiller les soupçons; il en est de même pour les bouteilles d'air de lancement, dont il est facile de manipuler les manomètres pour indiquer qu'elles sont sous pression alors qu'elles sont vides. Il est possible d'accéder à la chambre des machines en empruntant l'échappée du tunnel d'arbre depuis le pont principal ou le parquet de l'appareil à gouverner. Il convient une fois de plus de souligner que ces portes devraient être verrouillées lorsque le navire est au port et ne devraient être ouvertes qu'en cas d'urgence ou de besoin. Il faut néanmoins veiller à ce que les échappées restent dégagées.

Le responsable du contrôle de la fouille devrait consigner tous les renseignements communiqués par les équipes de fouille pour s'assurer que tous les espaces ont été vérifiés et pour que le capitaine et/ou l'agent de sûreté du navire disposent à tout moment d'un rapport de situation de la fouille.

La découverte d'un paquet ou sac ne signifie pas pour autant l'arrêt d'une fouille, puisqu'il est toujours possible que d'autres paquets ou sacs soient dissimulés.

5.3.2 Fouille rapide

Il est également possible, sur le modèle du plan précédent, d'élaborer un plan de fouille rapide ou "fouille éclair" des zones non verrouillées ou plus vulnérables et accessibles. Ce type de fouille devrait être effectué après le déchargement/le débarquement et avant le chargement/embarquement, etc. Si l'on utilise le système des cartes, seules les cartes correspondant aux zones les plus vulnérables et les plus accessibles devraient être sélectionnées.

Dans ce cas :

- .1 toutes les portes verrouillées devraient être examinées pour s'assurer qu'elles le sont toujours;
- .2 tous les espaces ouverts, les ascenseurs et poubelles devraient être soigneusement examinés.

À l'issue de la fouille rapide, le capitaine et/ou l'agent de sûreté du navire peuvent décider s'il convient d'effectuer une fouille approfondie du navire, y compris des espaces fermés à clé.

5.3.3 Fouille effectuée à titre préventif

La fouille effectuée à titre préventif a pour objet de dissuader les trafiquants d'essayer d'introduire un paquet ou sac à bord du navire et de le déceler avant qu'il ne soit dissimulé. Il peut s'avérer nécessaire de fouiller tous les visiteurs se rendant à bord du navire.

Il faudrait établir et contrôler les points de passage dans une zone d'accès restreint ou stérile et procéder à des fouilles pour vérifier que tout ce qui passe par ces points est "propre". Une fois ces points franchis, il est important d'effectuer une ségrégation et de n'autoriser aucun contact avec des personnes non contrôlées. Le pourcentage de personnes/de marchandises fouillées dépendra naturellement du degré de menace.

Les passagers et leurs bagages à main peuvent être examinés à terre à un ou plusieurs postes de contrôle ou bien lorsqu'ils embarquent à bord du navire. Chaque port étant différent, la décision appartient en dernier ressort, à l'autorité compétente.

Aucune personne ou véhicule ne devrait être autorisé à quitter une zone stérile ou le navire sans en avoir préalablement informé la personne responsable du contrôle de la fouille.

Les zones d'accès restreint ou stériles devraient être fouillées en cas d'intrusion.

Le degré de menace déterminera la fréquence de ces fouilles.

5.4 Méthodes de fouille

La méthode de fouille devrait être choisie en fonction de la situation et du degré de menace. La fouille physique reste la méthode la plus sûre et la plus exacte dans la mesure où elle est effectuée correctement.

5.4.1 Fouille physique

Les passagers et les visiteurs des navires peuvent faire l'objet d'une fouille corporelle. Étant donné le nombre important de personnes concernées, cette fouille s'effectue en privé, pour plus d'efficacité et pour diminuer toute gêne éventuelle. L'usage de cabines privées empêche également que les méthodes de fouille soient observées. Les passagers ne devraient pas être autorisés à choisir la personne qui va les fouiller. Il faudrait utiliser des barrières pour éviter que les personnes effectuant la fouille ne soient distraites par le nombre important de personnes présentes.

Un superviseur devrait observer les visiteurs ou les passagers en vue de noter tout comportement suspect et de les diriger vers le personnel de fouille disponible.

Pour être véritablement efficace, la fouille des paquets, des sacs et des effets personnels devrait aussi consister à vérifier s'il existe des doubles fonds, couvercles, côtés et compartiments. Il arrive fréquemment qu'une odeur de colle ou une odeur forte dissimule l'odeur de certaines drogues et indique qu'une doublure a été défaite puis remise en place. Il faudrait prêter une attention spéciale à toute manipulation ou réparation d'un paquet, aux taches de gras ou à des petits trous à l'extérieur du paquet. Le contenu des paquets devrait être évalué au cours de la fouille et, lorsque le poids semble déséquilibré ou disproportionné sans raison apparente, il faudrait éventuellement recommencer la fouille en vue de déceler un faux compartiment.

Il faudrait prêter une attention particulière aux appareils électriques ou électroniques, neufs ou usagés, emportés à bord du navire. Il faudrait interroger les passagers sur l'origine de ce matériel et leur demander s'il a toujours été en leur possession. Le matériel peut être examiné afin de détecter des caractéristiques inhabituelles, telles que des signes de manipulation, un poids excessif ou des objets bougeant librement à l'intérieur.

D'autres récipients transportés dans des sacs peuvent être utilisés pour dissimuler des drogues et il faut les inspecter en procédant normalement à un examen visuel.

5.4.2 Rayons X

Le matériel à rayons X est la méthode la plus couramment utilisée pour inspecter un grand volume de bagages et d'effets personnels. Le matériel moderne est capable de produire des images d'une bonne définition et pénétration, mais l'examen aux rayons X est parfois moins efficace que la fouille physique pour déceler les drogues. Il permet toutefois de révéler des faux compartiments ou des cavités dans des objets, des emballages ou des récipients.

Les équipements à rayons X pour l'inspection des bagages offrent un moyen rapide et pratique de voir à l'intérieur des objets sans les débiller ni les endommager. Ils se présentent sur le marché avec diverses ouvertures de tunnel, allant des appareils types d'une ouverture de 600 mm de large par 400 mm de haut, qui sont utilisés pour inspecter les bagages des passagers, en passant par ceux d'une ouverture de 1 650 mm de large par 1 500 mm de haut, qui sont utilisés pour inspecter le fret jusqu'aux systèmes spécialisés capables d'inspecter des conteneurs entiers et des véhicules. Cette flexibilité permettra de faire passer par ces équipements la plupart des objets qui peuvent être facilement déplacés et d'obtenir une image aux rayons X.

L'efficacité des opérateurs de ces équipements diminue rapidement et sensiblement surtout en période de pointe. Les opérateurs ne devraient pas travailler sur écran pendant plus de 20 minutes pour vérifier le contenu des bagages passés aux rayons X; ils devraient ensuite être affectés à d'autres tâches. L'image doit être présentée pendant 5 secondes au moins pour permettre un examen adéquat.

Les détecteurs de masse mesurent certaines caractéristiques de masse des matières en vue de détecter la présence éventuelle d'explosifs ou de drogues. Parmi les caractéristiques de masse qui peuvent être mesurées, on peut citer : le coefficient d'absorption de rayons X, le coefficient de rétro-diffusion de rayons X, la constante diélectrique, l'interaction des rayons gamma ou des neutrons et les émissions de micro-ondes, de milli-ondes ou d'infrarouges. Une analyse plus poussée de ces paramètres peut permettre d'obtenir la masse, la densité, la teneur en azote et le chiffre atomique effectif. Bien qu'aucune de ces caractéristiques ne soit propre aux explosifs ou aux stupéfiants, elles peuvent être suffisamment révélatrices de la présence d'explosifs ou de certains types de drogues.

Les explosifs et les drogues peuvent aussi être détectés au moyen des vapeurs qu'ils émettent ou des traces de particules qui se répandent lorsqu'ils sont manipulés. En règle générale, les vapeurs se trouvent dans l'air tandis que les particules principalement sur les surfaces. Étant donné que certains explosifs et certaines drogues sont plus volatiles que d'autres, la détection de vapeurs se prête à certaines matières, tandis que la détection de traces se prête davantage à d'autres. Il est essentiel de reconnaître que les appareils de détection de vapeurs dépendent de la présence de vapeurs d'explosifs et ne peuvent pas détecter des explosifs et des drogues lorsque ceux-ci n'émettent pas de vapeurs ou lorsque les vapeurs sont confinées.

On peut obtenir de plus amples renseignements sur la technologie disponible pour sécuriser et faciliter le commerce international, y compris sur les équipements de détection des drogues, dans la banque de données de l'OMD sur la technologie avancée, sur le site Web de l'OMD www.wcoomd.org.

5.4.3 Utilisation de chiens

Les chiens spécialement dressés peuvent être très efficaces pour fouiller des voitures, des bagages et des cargaisons. Il est également possible d'utiliser des chiens pour les fouilles à bord des navires mais il faut toutefois qu'ils soient familiarisés avec l'environnement en mer si l'on veut obtenir de bons résultats.

5.4.4 Autres considérations

Outre les personnes et leurs effets personnels, il est parfois nécessaire de procéder à d'autres fouilles à bord d'un navire :

- .1 La fouille du fret et des véhicules avant l'embarquement est une opération difficile et onéreuse, mais il arrive que le niveau de sûreté justifie de telles mesures. Dans les zones à haut risque, un examen minutieux :

- des emballages extérieurs,
- de l'infrastructure du conteneur et du véhicule,
- des documents,
- inspection-filtrage des chauffeurs,
- et des sources de renseignements fiables

contribuent à résoudre le problème.

Si les compagnies suspectent que le fret, les véhicules ou les remorques risquent de contenir des marchandises illicites, ceux-ci devraient être isolés et les autorités de police compétentes devraient être immédiatement consultées.

- .2 Provisions de bord

Toutes les provisions chargées à bord du navire constituent un moyen de passage de drogues. Il faudrait que les navires vérifient soigneusement leurs provisions et inspectent chaque article lorsque le niveau de sûreté l'exige. Le paquet ou sac inattendu est particulièrement suspect.

- .3 Livraisons diverses aux navires et aux ports

Les trafiquants peuvent utiliser des véhicules et des personnes à l'apparence innocente qui livrent des provisions courantes telles que du pain, du lait, des fleurs ou des légumes frais à des contacts à bord du navire. Le contrôle efficace de l'accès au navire, l'identification du personnel et les contrôles aléatoires contribueront à réduire ce risque.

6 DISSIMULATION DE DROGUES À BORD DU NAVIRE ET INDICES RÉVÉLATEURS

6.1 À bord du navire

Les drogues peuvent être cachées dans la structure même du navire ou dans des compartiments, locaux ou machines rarement utilisés, dissimulés dans les locaux d'habitation ou, lorsque les membres de l'équipage sont impliqués sur la personne ou dans ses effets personnels. La cargaison présente des occasions multiples de dissimulation, surtout lorsqu'il s'agit de charges unitaires ou de marchandises conteneurisées.

6.2 Caches à bord du navire

Un navire offre de multiples endroits permettant de cacher des drogues. Parmi les plus couramment rencontrés, on peut citer :

- .1 lieux rarement visités ou fouillés, que ce soit par respect (par exemple, cabine du capitaine, canapé de son salon), en raison des difficultés présentées (tunnel de l'arbre de l'hélice) ou du danger (par exemple, derrière des tableaux électriques et dans les espaces à cargaison inerte); à proximité de la cheminée (étant donné que la fumée peut dissimuler des odeurs caractéristiques, comme celle du cannabis); dans les cabines des passagers;
- .2 magasins (coffres à farine, réfrigérateurs, congélateurs servant à conserver des provisions telles que le poisson et la viande, sac de légumes ou intérieur des boîtes de conserve);
- .3 articles entreposés (armoires);
- .4 magasins à peintures (armoires à peintures);
- .5 locaux de l'équipage (par exemple, derrière ou à l'intérieur des radiateurs ou des toilettes, derrière des tableaux ou des plinthes, dans les lambris des hublots, du plafond et des murs de la cabine, dans des faux compartiments situés au bas des penderies et dans les portemanteaux, en dessous des placards et des tiroirs, en dessous des couchettes et des matelas et d'autres meubles des cabines);
- .6 lieux dont l'accès est interdit aux personnes non autorisées;
- .7 à l'intérieur des caisses d'huile de graissage ou des citernes à cargaison; dans les capots de descente, dans les panneaux du plancher, des murs et du plafond, dans les soutes, à l'intérieur des gaines de ventilation, des conduits des cheminées ou des câbles situés sur le pont ou à l'intérieur des machines de la chambre des machines, dans les locaux contenant les ordinateurs, dans les tableaux de commande, dans les puisards, dans les bouchains et dans les gaines de cheminées;
- .8 caisses ou récipients, fûts d'huile, bouteilles et fûts de peinture à double fond;
- .9 endroits où les substances auront l'air à leur place (par exemple, parmi le matériel médical ou des embarcations de sauvetage); à l'intérieur des extincteurs, des manches d'incendie ou dans leurs locaux de rangement;

- .10 à l'intérieur d'une structure modifiée récemment, à l'intérieur de conteneurs ou dans leurs cavités;
- .11 à l'intérieur de faux planchers et/ou faux plafonds dans les cabines et les descentes; et
- .12 dans des caisses à eau et à huile, (de fausses sondes ou de faux indicateurs visuels et des manomètres faussés peuvent être installés).

6.3 Circonstances suspectes à bord

On trouvera ci-dessous des exemples de circonstances suspectes justifiant une enquête plus poussée :

- .1 personnes étrangères au navire rencontrées dans des lieux insolites alors que le navire est au port;
- .2 personnes étrangères au navire transportant des paquets et cherchant à monter à bord du navire;
- .3 équipes travaillant à terre ou personnel d'entreprise effectuant sans supervision des travaux apparemment superflus ou en dehors des horaires normaux;
- .4 travaux imprévus, en particulier modifications structurelles (par exemple, locaux condamnés);
- .5 membres de l'équipage observés dans des endroits inhabituels sans raison (par exemple, personnel du service général dans la cale ou la chambre des machines), rôdant dans des endroits suspects pendant la traversée, manifestant un intérêt ou une gêne injustifiés pendant les inspections des officiers;
- .6 passagers rencontrés en dehors des locaux de réunion ou des locaux à passagers;
- .7 faits inattendus (par exemple, une citerne de ballast censée être pleine que l'on découvre vide) ou objets déplacés (par exemple, sacs de farine dans un magasin à peintures);
- .8 preuves d'ouverture de paquets, citernes ou conteneurs;
- .9 arrimage déplacé, locaux condamnés, tuyaux non raccordés;
- .10 disparition de clés;
- .11 pannes électriques ou mécaniques inexplicables, aussi courtes soient-elles;
- .12 indices de manipulation, tels que plafonds de ballast soudés, manomètres amorcés, capots d'embarcations mal ajustés, "lieux sûrs" non fermés à clé.

6.4 Contrôles recommandés aux capitaines et aux officiers du navire

- .1 connaître les habitudes de l'équipage, examiner tout signe d'anxiété ou tout écart par rapport à la routine, par exemple lorsque des membres de l'équipage effectuent des tâches de routine dans des endroits inattendus ou lorsqu'ils ont un comportement inhabituel;
- .2 surveiller en permanence les passerelles lorsque le navire est au port et interdire leur accès à toute personne non autorisée;
- .3 procéder régulièrement à des inspections variant quant à leur nature, leur emplacement et leur durée et les consigner dans le journal de bord;
- .4 questionner toutes les personnes étrangères aux navires se trouvant dans des endroits inhabituels à bord tandis que le navire est au port;
- .5 prendre note de certaines anomalies comme par exemple une citerne de ballast vide qui devrait être pleine, des sacs de farine se trouvant dans le magasin à peintures;
- .6 inspecter les arrimages dérangés, les locaux condamnés, les tuyaux qui ne conduisent nulle part;
- .7 rechercher des signes de manipulation des équipements du navire, par exemple, plafonds de ballast soudés, capots d'embarcations mal ajustés, matériel ne fonctionnant pas;
- .8 dans la mesure du possible, prévoir une supervision des équipes à terre;
- .9 verrouiller tous les locaux, par exemple, les espaces à cargaison qui ne sont pas régulièrement utilisés et leurs points d'accès, et contrôler l'accès aux clés.

6.5 Observation du comportement

Il faudrait soigneusement observer le comportement des membres d'équipage et des passagers. Les éléments suivants peuvent être significatifs :

- .1 nervosité ou comportement suspect;
- .2 sommes d'argent importantes;
- .3 achats locaux particulièrement importants;
- .4 vêtements coûteux;
- .5 listes énumérant des noms, des dates ou des lieux et des références à de l'argent, des poids ou d'autres unités;
- .6 habillement inhabituel pour descendre à terre ou pour rejoindre le navire (vêtements, par exemple, dissimulant quelque chose de volumineux ou ne correspondant pas à la saison);

- .7 intérêt inhabituel manifesté pour une zone du navire, une expédition ou un conteneur particulier;
- .8 possession d'outils inhabituels qui ne servent pas au travail à exécuter;
- .9 possession d'accessoires facilitant la consommation de drogues.

6.6 Circonstances suspectes en mer

Tout en ayant conscience des menaces qui pèsent sur leur navire, les membres de l'équipage peuvent aussi remarquer, dans l'exercice de leurs tâches normales, des activités inhabituelles qui méritent d'être signalées, par l'intermédiaire du capitaine et/ou de l'agent de sûreté du navire, aux autorités compétentes, par exemple :

- .1 transbordement de marchandises entre navires en mer;
- .2 marchandises apportées à bord à partir de navires situés à proximité du littoral;
- .3 emplacement inhabituel de bouées repères;
- .4 signaux entre des navires et le littoral;
- .5 embarcations gonflables se déplaçant à grande vitesse au large (particulièrement la nuit);
- .6 activités de plongée inhabituelles au port; et
- .7 embarcations mouillées ou déchargeant des marchandises en des endroits isolés du littoral.

6.7 Circonstances suspectes à terre

Les Compagnies, par l'intermédiaire de leur agent de sûreté, devraient avoir conscience de la menace que constitue le trafic de drogues et s'interroger sur les points suivants :

- .1 la personne effectuant la réservation de fret est-elle ou non connue ?
- .2 l'expéditeur/le destinataire est-il un client régulier, ou un nouveau client ?
- .3 la marchandise en question correspond-elle au secteur d'activité du client ?
- .4 les adresses de l'expéditeur/du destinataire sont-elles incomplètes, mal orthographiées, vagues ou inappropriées ?
- .5 "la partie à notifier" est-elle difficile à joindre ?
- .6 la réservation a-t-elle été effectuée à la dernière minute ?
- .7 les frais ont-ils été réglés à l'avance en espèces ?

- .8 a-t-on essayé de dissimuler le nom/l'adresse de la personne qui a payé le fret ?
- .9 l'expédition provient-elle d'un pays connu comme pour être une source ou servir au transit de drogues ?
- .10 le chargement semble-t-il normal, compte tenu de l'origine et de l'acheminement de la marchandise du pays d'origine et de destination et de la valeur des marchandises ?
- .11 la cargaison est-elle correctement décrite dans les documents ?
- .12 le rapport dimension/poids correspond-il à la marchandise ?

L'ensemble du personnel devrait être conscient de la menace et attentif à toutes circonstances inhabituelles, lesquelles devraient être signalées aux autorités compétentes en même temps que les renseignements concernant le navire et la cargaison.

Le personnel de manutention de la cargaison devrait être invité à noter :

- .1 les plombs rompus sur les conteneurs;
- .2 les doubles fonds dans les conteneurs (qui ne sont pas alignés au dormant des portes), ou les faux plafonds (toit au-dessus des montants d'angle ou modifications de la hauteur du plafond intérieur);
- .3 les cavités condamnées dans le cadre des conteneurs ou des remorques;
- .4 les signes de perforation dans le cadre ou le châssis d'un conteneur; et
- .5 les signes de peinture fraîche ou de soudure récente, ou les différences de texture des parois, du plancher ou du plafond pouvant indiquer une modification de la structure visant à dissimuler des drogues ou autres marchandises de contrebande.

Il conviendrait de prêter une attention particulière aux compartiments frigorifiques où les espaces et les matériaux isolants, de même que les machines, offrent des occasions supplémentaires de dissimuler des drogues.

7 MESURES À PRENDRE EN CAS DE DÉCOUVERTE DE DROGUES

7.1 Conseils d'ordre général

En l'absence d'instructions spécifiques de la Compagnie dans le plan de sûreté du navire, l'agent de sûreté du navire devrait s'enquérir des mesures à prendre en cas de découverte de drogues à bord du navire, dans la cargaison ou dans les installations à terre. Lorsque les drogues sont découvertes en haute mer, il faudrait que le navire en informe les autorités du prochain port d'escale par radio avant d'entrer dans les eaux territoriales. Les autorités compétentes devraient être informées le plus rapidement possible.

7.2 Considérations visant à garantir la sûreté des personnes

Lors de la découverte d'un paquet ou d'un sac suspect ou de substances, il faudrait observer les points suivants pour garantir la sûreté des personnes :

- .1 ne pas perforer ni ouvrir de paquets ou sacs suspects enveloppés dans du papier journal, de la feuille d'aluminium, du papier carbone ou des sacs en polyéthylène et fermés avec du ruban adhésif;
- .2 ne pas manipuler ni toucher la substance sans protection de la peau et sans masque;
- .3 ne pas inhaler de poudres ou de vapeurs;
- .4 ne pas agir à la hâte;
- .5 ne pas fumer à proximité de la substance ni l'exposer à la chaleur ou à la flamme;
- .6 NE JAMAIS goûter, avaler ou boire la substance suspecte;
- .7 toujours se laver les mains et brosser les vêtements le plus rapidement possible afin d'éviter toute contamination;
- .8 s'assurer que les espaces confinés ou fermés disposent d'une ventilation et d'un éclairage suffisants;
- .9 si les articles sont déplacés dans un lieu sûr, les envelopper dans des films, feuilles ou sacs en plastique et les placer en lieu sûr ou dans un coffre le plus rapidement possible; et
- .10 prendre note de toute personne manifestant un intérêt anormal aux actes susmentionnés.

7.3 Conseils spécifiques

Demander à une autre personne d'être témoin de l'emplacement d'un paquet ou sac suspect avant de prendre des mesures. Prendre, si possible, des photos du paquet ou sac tel qu'il a été découvert, c'est-à-dire rechercher un témoin (en évitant la personne qui "garde la drogue"). Manipuler le paquet ou sac le moins possible et se rappeler qu'il peut porter des empreintes. Si nécessaire, retirer la marchandise avec précaution et la placer sous clé. Faire surveiller si besoin est. Si le navire se trouve en mer, consigner toute découverte dans le journal de bord en apportant le plus de détails possible : date, heure, emplacement, quantité approximative, personne ayant fait la découverte, nom des témoins, etc.

- .1 Ne pas ébruiter la découverte et n'informer que les personnes qui doivent être avisées.
- .2 Aviser les autorités compétentes du port d'escale suivant avant d'entrer dans les eaux territoriales, faute de quoi elles pourraient engager des poursuites pour trafic de drogues.

- .3 Ne pas autoriser les membres de l'équipage à débarquer avant d'avoir été questionnés par les autorités compétentes.
- .4 Protéger tout emballage et tout objet trouvé dans le même espace.
- .5 Envisager de fouiller d'autres endroits et espaces similaires.
- .6 Établir un rapport AUSSI RAPIDEMENT QUE POSSIBLE APRÈS L'ÉVÉNEMENT. Noter le déroulement des faits. Il peut être utile de fournir un schéma sommaire de l'endroit et de la zone et d'indiquer les motifs pour lesquels la cargaison ou l'endroit ont été inspectés et la forme sous laquelle le(s) paquet(s) ou sac(s) ont été découverts. Indiquer tout mouvement suspect observé. Le rapport devrait être signé par les témoins. Lorsque le navire est en mer, la personne ayant découvert le(s) paquet(s) ou sac(s), l'officier se portant témoin, le capitaine et/ou l'agent de sûreté du navire ou le chef du service devraient signer le rapport en indiquant la date et l'heure. Lorsque la cargaison est mise en cause, il faudrait rassembler toute la documentation concernant la cargaison aux fins d'examen par les autorités compétentes.
- .7 Le capitaine et/ou l'agent de sûreté du navire devrait aviser, dès l'arrivée, les autorités compétentes et l'agent de sûreté de l'installation portuaire.

8 SUBSTANCES MÉDICALES AUTORISÉES À BORD

8.1 Substances médicales utilisées à bord

La plupart des navires ont aujourd'hui à bord du matériel médical pour le traitement des maladies au cours du voyage ainsi qu'un nécessaire pharmaceutique de première urgence pour les embarcations de sauvetage. Lorsqu'ils se trouvent dans les eaux territoriales d'un pays, les navires sont soumis à sa législation et à ses règlements concernant le stockage et la prescription des drogues répertoriées. Il s'agit généralement de règlements couramment appliqués reposant sur des accords internationaux.

À bord de chaque navire, le capitaine est responsable de la sécurité du stockage des médicaments et de la pharmacie du navire, laquelle doit être verrouillée. Souvent, des substances telles que la morphine et le diazépam sont placées sous le contrôle direct du capitaine, qui les garde dans sa cabine ainsi qu'un registre où sont consignées les quantités disponibles, les quantités utilisées pour des événements survenus à bord et la date de péremption de ces substances.

Les médicaments qui se trouvent dans les embarcations de sauvetage doivent être régulièrement inspectés en mer et placés, aux fins de sûreté, dans la pharmacie du navire lorsque celui-ci est au port. Lorsque d'autres dispositions sont prises, il faudrait veiller à maintenir le niveau de sûreté le plus adéquat.

Lorsqu'il arrive au port, le navire devrait remettre aux autorités compétentes une liste indiquant le type et la quantité de toutes les drogues placées sous contrôle qu'il a à bord (par exemple morphine) en même temps qu'un rapport. S'il s'agit de quantités raisonnables, il ne lui sera pas nécessaire d'obtenir une autorisation.

À bord des navires, par exemple les navires de croisière, qui ont un médecin à bord, celui-ci est responsable des médicaments et de toute irrégularité qui peut se présenter, bien que le capitaine demeure juridiquement responsable de toute irrégularité.

8.2 Substances médicales destinées au commerce

Une licence d'importation ou d'exportation en cours de validité est nécessaire pour le transport de drogues, quelle qu'en soit la quantité. Certaines légères dérogations peuvent toutefois être appliquées. La licence doit spécifier le type de substance, la période de validité de la licence, la liste des ports utilisés et toute autre condition spéciale concernant l'expédition. Étant donné que tout écart par rapport à la licence constitue un délit, il convient de contacter les autorités compétentes du port pour toute modification.

Il convient de garder présent à l'esprit que les préparations pharmaceutiques qui contiennent des substances visées aux tableaux de la Convention de Vienne de 1988 ne sont pas exemptées de contrôle à moins que leur composition soit telle que ces substances ne puissent pas être utilisées ou récupérées facilement par les moyens disponibles. Par conséquent, à moins qu'elles ne soient explicitement exemptées, les préparations pharmaceutiques doivent être dûment contrôlées.

CHAPITRE 2 - CONTRÔLE DU TRANSPORT DE PRÉCURSEURS ET DE PRODUITS CHIMIQUES

1 Précurseurs et produits chimiques essentiels utilisés dans la fabrication illicite de stupéfiants et de substances psychotropes

Outre les matières premières végétales, les producteurs de drogues ont besoin de grandes quantités de produits chimiques pour obtenir les substances illicites destinées à la commercialisation. Certaines drogues, appelées drogues de synthèse, sont entièrement à base de produits chimiques. Cependant, il convient de ne pas oublier que la plupart des produits finis contiennent un pourcentage de produits chimiques, parmi lesquels on distingue :

Le précurseur : substance chimique qui est nécessaire pour traiter un produit fini - cocaïne ou héroïne; ses molécules sont présentes dans la molécule du produit fini. Si l'on n'utilise pas le précurseur, il est impossible d'obtenir le produit fini. Pour obtenir le produit fini, il est nécessaire d'avoir ce précurseur.

Le réactif : substance utilisée pour entraîner une réaction chimique; il est possible de remplacer un réactif par un autre si la réaction chimique est la même. Le précurseur doit être un produit de ce type. Le réactif peut être ce produit ou un produit présentant des caractéristiques analogues qui entraîne la même réaction chimique : ils sont interchangeables.

Le solvant : substance chimique qui est incluse dans la formule pour entraîner une réaction permettant de dissoudre et d'éliminer les impuretés et de rendre ainsi le produit plus facile à manipuler.

Ainsi, il est essentiel de contrôler le transport de produits chimiques précurseurs pour lutter contre la fabrication de drogues.

À titre d'exemple, il est utile de rappeler le procédé de production de cocaïne :

À partir de la feuille de coca, on extrait la pâte de coca; celle-ci est raffinée pour obtenir la base de cocaïne, laquelle est convertie en chlorhydrate de cocaïne. Les produits chimiques utilisés sont les suivants : kérosène, mélange d'eau et d'ammoniac et acide sulfurique. Pour le raffinement, on utilise un mélange d'eau et d'ammoniac et du permanganate de potassium. Pour la transformation, on utilise de l'acétone, de l'éther et de l'acide chlorhydrique.

Le tableau ci-après récapitule les produits chimiques qui entrent dans la fabrication de différents stupéfiants :

PROCÉDÉ CHIMIQUE ENTRANT DANS LA FABRICATION DE DROGUES

PRODUITS CHIMIQUES INDUSTRIELS	DROGUES OBTENUES
Acétone	Héroïne, morphine, cocaïne
Acétate d'éthyle	Héroïne, cocaïne
Acétate de butyle	Cocaïne
Acide chlorhydrique	Héroïne, morphine, cocaïne
Acide sulfurique	Cocaïne, huile de marijuana
Alcool butylique	Morphine, pâte de cocaïne
Anhydride d'acide	Héroïne, méthaqualone
Chloroforme	Héroïne, morphine, cocaïne
Carbonate de sodium	Héroïne, morphine, cocaïne
Méthanol	Cocaïne
Éther	Héroïne, cocaïne

* Site internet du "Air and Space Power Journal International" (version espagnole)

Un grand nombre de ces produits sont des substances réglementées en vertu de la Convention de 1988 des Nations Unies contre le trafic illicite de stupéfiants et de substances psychotropes (voir l'annexe 1).

Il ressort de ce qui précède qu'il est essentiel d'élaborer et d'exécuter, à bord des navires et dans les installations portuaires exposés au trafic de drogues, des plans efficaces de prévention et de lutte contre le détournement illicite de substances chimiques, afin de restreindre la production illicite de drogues.

2 Précautions à prendre lors du transport de précurseurs ou de produits chimiques essentiels utilisés dans la fabrication de stupéfiants

Les expéditions de ces produits à destination des régions de production de drogues susciteront forcément un vif intérêt de la part des autorités compétentes qui procéderont vraisemblablement à une inspection détaillée. Au cas où ce type de substances seraient découvertes à bord sans avoir été déclarées ou dans des circonstances inattendues, il faudrait en aviser les autorités compétentes du port d'escale suivant :

- .1 Le capitaine ainsi que l'équipage d'un navire transportant des produits chimiques essentiels qui servent à la fabrication de stupéfiants ou de substances psychotropes devraient prendre des mesures de sûreté concernant les magasins dans lesquels ces marchandises sont stockées, et notamment procéder à des inspections pour vérifier la quantité et l'état des emballages par exemple, s'assurer que les étiquettes n'ont pas été falsifiées.

- .2 lors de la traversée, tout navire transportant des produits chimiques essentiels ou des précurseurs utilisés dans la fabrication de stupéfiants ou de substances psychotropes, doit informer les autorités compétentes du port le plus proche qu'il transporte de telles substances, en indiquant le type, la quantité, la destination, la route et l'itinéraire. Il est rappelé aux capitaines de navire que les provisions de bord peuvent comprendre des produits chimiques licites qui sont, ou contiennent, des précurseurs. Il conviendrait de s'assurer que de tels produits chimiques se trouvant dans les provisions de bord soient signalés aux autorités compétentes.

Tant le capitaine que l'équipage du navire devraient connaître les divers mécanismes de détournement auxquels ont recours les personnes engagées dans le trafic illicite de produits chimiques.

3 Recommandations à l'intention des pays producteurs, distributeurs et fournisseurs de produits chimiques précurseurs

Les pays producteurs de produits chimiques qui peuvent servir à la fabrication de stupéfiants sont priés de faire un effort spécial pour contrôler leur approvisionnement et leur distribution en prenant des mesures telles que les suivantes :

- .1 établir un contrôle gouvernemental des précurseurs de manière à ce que leur destination et les moyens de distribution de ces substances soient connus avec précision;
- .2 veiller à ce que des rapports soient soumis en temps utile par le port de départ au port de destination sur les navires qui transportent des produits chimiques, en fournissant la description du navire, sa route et son itinéraire, le type et la quantité des substances transportées et les ports d'escale intermédiaires;
- .3 prier instamment les navires qui transportent des précurseurs de notifier les autorités compétentes de destination et les ports d'escale intermédiaires, vingt-quatre (24) heures au moins à l'avance pour que chaque État puisse prendre les mesures de contrôle nécessaires.

Étant donné que les produits chimiques sont indispensables à la fabrication de substances psychotropes, il est important que chaque gouvernement insiste sur les mesures de contrôle qu'il juge appropriées pour garantir que les quantités et qualités spécifiques de ces produits parviennent à leur destination finale légitime.

Ne pas manquer de prêter assistance chaque fois que cela est possible.

ANNEXE 1

**LISTE DES PRODUITS CHIMIQUES ESSENTIELS ET DES PRÉCURSEURS
FRÉQUEMMENT UTILISÉS DANS LA FABRICATION DE STUPÉFIANTS
ET DE SUBSTANCES PSYCHOTROPES**

(aux termes de la Convention des Nations Unies contre le trafic illicite de stupéfiants et de substances psychotropes, signée à Vienne, le 19 décembre 1988)

Tableau 1

Acide N-acétylanthranilique
Acide lysergique
Éphédrine
Ergométrine
Ergotamine
Isosafrole
Méthylènedioxyphényl-3,4-propanone-2
Phényl-1-propanone-2
Pipéronal
Pseudoéphédrine
Safrole

Les sels des substances inscrites au présent tableau, dans tous les cas où l'existence de ces sels est possible.

Tableau 2

Acétone
Acide anthranilique
Acide chlorhydrique*
Acide phénylacétique
Acide sulfurique
Anhydride acétique
Éther éthylique
Méthyléthylcétone
Pipéridine
Permanganate de potassium
Toluène

* Les sels de l'acide chlorhydrique et de l'acide sulfurique sont expressément exclus du tableau 2.

ANNEXE 2

ÉQUILIBRE ENTRE SÛRETÉ ET FACILITATION

Le monde est confronté à des processus qui appellent une action d'envergure de la part du secteur maritime dont le rôle en tant que vecteur du commerce international est de plus en plus important. La mondialisation, les accords commerciaux entre États, la concurrence et la qualité des services exigent que les transports maritimes relèvent des défis importants de manière à continuer d'assurer ce rôle vital pour le flux des échanges internationaux dans un environnement sûr et protégé.

Parallèlement, le monde est confronté à des situations qui exposent les transports maritimes internationaux à des risques tels que le terrorisme, le trafic de drogues et des problèmes de logistique et de procédure qui, s'ils ne sont pas prévus et prévenus conformément aux procédures internationales établies, peuvent porter préjudice au développement normal des marchés et, en dernière analyse, aux transports eux-mêmes.

C'est la raison pour laquelle il est de plus en plus important de parvenir à un équilibre entre la facilitation des transports maritimes internationaux et la sûreté maritime. Pour ce faire, il faut faire intervenir les capacités de toutes les autorités compétentes au port, que ce soit en matière de facilitation ou de contrôle. L'échange de renseignements, la collaboration et le respect entre les divers services et experts de chacune de ces autorités jouent un rôle tout aussi important.

C'est là le seul moyen d'assurer que les transports maritimes internationaux ne subissent pas de retards inutiles, soient protégés contre des événements susceptibles de menacer leur sûreté générale et, qu'ils soient dotés en même temps, de mécanismes de sûreté permettant de garantir un niveau de sûreté optimal qui favorisera à son tour le commerce international.

Afin d'atteindre cet équilibre entre facilitation et sûreté, la communauté internationale a déployé des efforts considérables pour élaborer des normes et recommandations destinées à servir de guide aux États sur les mesures à prendre et la manière de les coordonner. En ce qui concerne les questions de facilitation du trafic maritime international, il faut mentionner en premier la Convention visant à faciliter le trafic maritime international de l'Organisation maritime internationale et les apports d'autres organisations telles que l'Organisation mondiale du commerce et l'Organisation mondiale des douanes. Cette dernière a publié le Cadre de normes visant à sécuriser et à faciliter le commerce mondial, qui donne des conseils pratiques pour mettre en place, sur la base d'un double pilier, à savoir la collaboration douane-douane et la collaboration douane-entreprises, des mesures souples et efficaces, en mettant constamment en avant la formation des fonctionnaires et l'engagement des États.

Par ailleurs, le respect par les États des directives en matière de sûreté conformément au Code international pour la sûreté des navires et des installations portuaires a contribué à une sensibilisation accrue aux questions de sûreté et à une compréhension globale de la sécurité, qui obligent à leur tour les milieux maritimes à veiller à une intégration plus harmonieuse de la planification de la sécurité et de son champ d'application, ce qui devrait contribuer à renforcer l'efficacité du secteur maritime et du commerce.

Par conséquent, les autorités compétentes au port, les agents maritimes et les utilisateurs partagent la responsabilité de faire tout leur possible en respectant l'esprit et les procédures des mécanismes et instruments internationaux existants en matière de facilitation et de sûreté en mer et au port.

Enfin, l'équilibre entre facilitation et sûreté se renforcera au fil du temps à mesure que les compagnies et les utilisateurs d'une part et les États d'autre part s'impliquent davantage dans ces deux domaines. Cela permettra de mettre en place progressivement des pratiques qui évitent les retards inutiles dans les ports, tout en réduisant ainsi au maximum les risques pour les personnes, les cargaisons et les navires. L'ensemble de ces mesures s'inscriront dans le cadre de plans de sûreté locaux qui se conjugueront pour garantir la sécurité globale des installations portuaires, des compagnies et des navires.

ANNEXE 3

SITES INTERNET DONNANT DES RENSEIGNEMENTS SUR LA LÉGISLATION INTERNATIONALE ET NATIONALE, LES STATISTIQUES EN MATIÈRE DE CONSOMMATION ET DE SAISIES ET LES SITUATIONS LIÉES AU TRAFIC ILLICITE DE DROGUES, DE SUBSTANCES PSYCHOTROPES ET DE PRODUITS CHIMIQUES

OFFICE DES NATIONS UNIES CONTRE LA DROGUE ET LE CRIME (ONUDC)

www.unodc.org/unodc/index.html

ORGANE INTERNATIONAL DE CONTRÔLE DES STUPÉFIANTS (OICS)

www.incb.org/incb

ORGANISATION INTERNATIONALE DE POLICE CRIMINELLE (OIPC-INTERPOL)

www.interpol.int

ORGANISATION MONDIALE DES DOUANES (OMD)

www.wcoomd.org

OBSERVATOIRE EUROPÉEN DES DROGUES ET DES TOXICOMANIES (OEDT)

www.emcdda.eu.int/mlp/ms_es-index.shtml

COMMISSION INTER-AMÉRICAINNE DE LUTTE CONTRE L'ABUS DES DROGUES (CILAD)

www.cicad.oas.org

ANNEXE 4

DROGUES ET TOXICOMANIE

Abus de drogues

L'Organisation mondiale de la santé (OMS) a adopté la définition suivante : drogue : "Toute substance qui, introduite dans l'organisme vivant, peut modifier une ou plusieurs de ses fonctions". Cette définition s'applique à une large variété de substances dont quelques-unes sont en vente libre et socialement acceptables.

Pour ne citer que quelques exemples :

- Substances socialement acceptables et en vente libre :
caféine, tabac (bien que son usage soit de moins en moins socialement acceptable), alcool (dans la majorité des pays).
- Substances socialement inacceptables et en vente libre :
colle, alcool dénaturé, essence, solvants, liquides d'entretien.
- Produits pharmaceutiques socialement acceptables et en vente libre :
aspirine, paracétamol, vitamines en comprimés.
- Produits pharmaceutiques socialement inacceptables et réglementés :
barbituriques, valium, diazépam (librium) et de nombreux autres médicaments vendus uniquement sur présentation d'ordonnance.
- Substances ou produits pharmaceutiques socialement inacceptables et réglementés :
cannabis, LSD, cocaïne, morphine, héroïne , amphétamines, opium.

Nombre des substances de chaque catégorie présentent un risque de pharmacodépendance, celles de la dernière catégorie présentant les risques les plus élevés. Bien que quelques-unes puissent être utilisées sous contrôle médical très strict, elles peuvent engendrer une dépendance totale en une période de temps très courte. En cas d'abus de ces substances (c'est-à-dire en cas d'usage non soumis à un contrôle), la dépendance peut très rapidement être constatée.

La pharmacodépendance peut revêtir diverses formes :

Dépendance physique

Celle-ci est définie par l'OMS comme un état qui se manifeste par des troubles physiques quand l'administration d'un médicament est réduite. Ces troubles créent un syndrome d'abstinence ou de sevrage qui se compose de symptômes somatiques et mentaux et de signes qui sont caractéristiques de chaque type de drogues.

Dans le cas de la dépendance physique, l'organisme éprouve un désir insatiable à l'égard de la drogue. Les symptômes de manque apparaissent lorsque l'administration de la drogue est suspendue, et certains d'entre eux sont visibles au plan physique : par exemple, transpiration excessive, désir permanent d'absorber des liquides, démangeaisons, contractions musculaires, irritabilité, diarrhée, spasmes musculaires et, dans les cas extrêmes, coma et mort. Lorsqu'il y a dépendance physique, l'organisme requiert des doses de plus en plus élevées de drogues pour pouvoir atteindre le même niveau d'intoxication ou de "trip". Plus l'augmentation des doses est rapide plus l'organisme devient tolérant.

Dépendance psychique

"État dans lequel un médicament produit un "sentiment de satisfaction" et une pulsion psychique exigeant l'administration périodique ou continue du médicament pour provoquer le plaisir ou pour éviter le malaise" (OMS, 1974)

Dans ce cas, l'esprit éprouve une dépendance à l'égard de la drogue même s'il n'y a pas de dépendance physique. Les symptômes de manque ne sont pas aussi marqués que dans le cas d'une dépendance physique mais peuvent se manifester par une irritabilité, des accès de colère, l'obsession d'une nouvelle dose, un comportement irrationnel, des sentiments de persécution, etc.

Dépendance sociale

Une telle dépendance peut survenir lorsque le toxicomane s'habitue à un mode de vie déterminé. Les réunions sociales ou lieux de réunions, qui ne sont pas seulement ouverts aux fumeurs d'opium ou de cannabis, engendrent une dépendance sociale et offrent des occasions tant aux toxicomanes qu'aux "dealers". Si les drogues circulent dans des lieux déterminés, le toxicomane a à sa disposition une source permanente et le "dealer" un marché constant.

L'incidence croissante du virus du sida dans de nombreuses parties du monde a relancé l'action visant à réduire l'abus des drogues, l'un des principaux moyens de transmission de l'infection étant l'utilisation d'aiguilles hypodermiques contaminées que se partagent les consommateurs de substances illicites.

Il n'existe pas de divisions sociales pour les utilisateurs de drogues ni différents types de consommateurs. On les rencontre dans tous les milieux et à tous les échelons de la société. Les caractéristiques physiques d'un toxicomane dépendent du type de drogue consommé et du temps qui s'est écoulé depuis la dernière dose.

L'utilisateur de drogues développe en général une capacité à mentir au sujet de son accoutumance qu'il parvient à dissimuler. Les membres d'équipage peuvent ne pas remarquer qu'un toxicomane se cache parmi eux.

Dans les communautés fermées comme, par exemple, un équipage de navire, des sentiments très forts de loyauté peuvent naître au sein du groupe qui empêcheront d'envisager le pire chez un collègue. Les toxicomanes et les trafiquants de drogues en sont conscients et chercheront à en tirer profit en cas de soupçons.

Caractéristiques et identification des drogues

Les effets que produisent les drogues diffèrent selon les personnes et en fonction de la quantité consommée, de l'environnement et des réactions de l'entourage. Certaines tendances comportementales peuvent orienter utilement l'identification de ces substances.

Des analyses médico-légales complexes sont souvent nécessaires pour établir la nature exacte de la substance découverte. Les données ci-après peuvent toutefois permettre une identification provisoire.

CANNABIS

Origine

Le cannabis (*Cannabis sativa*) est une plante qui pousse en milieu sauvage dans la majeure partie des régions tropicales du monde, notamment au Moyen-Orient, dans la partie sud-ouest de l'Amérique du Nord, en Asie du Sud-Est et au Mexique. Il peut être cultivé pratiquement dans toutes les régions du monde, bien que les principaux mouvements "commerciaux" proviennent généralement des Antilles, de l'Afrique, de la Turquie, du sous-continent indien et de la Thaïlande.

Les composants actifs les plus importants sont concentrés dans la résine située dans la partie supérieure de la plante. Le haschisch ou "hasch" provient de la résine qui a été raclée de la plante et comprimée en blocs.

Bien qu'historiquement, l'herbe de cannabis ait toujours poussé en plein air, dans les climats chauds, il est bien évident que les cultivateurs, dans les climats plus froids, produisent désormais un cannabis de bonne qualité en serre, sous des conditions climatiques contrôlées. Les plantes ainsi cultivées sont particulièrement riches en composant actif du cannabis (le tétrahydrocannabinol ou THC), et leur produit a un arôme particulièrement âcre, ce qui lui vaut son surnom de "skunk".

Le cannabis est la drogue illicite la plus courante. Il peut se présenter sous trois formes :

En feuille (marijuana)

Substance botanique verte, jaune ou brune, de texture rugueuse ou fine selon l'âge de l'échantillon, semblable en apparence à des orties ou à du foin séchés. Elle se compose de pousses, de tiges et de petites graines blanches. La substance a une odeur de sol humide ou d'essence végétale et de végétation en décomposition. Lorsqu'elle est fumée, elle dégage une odeur âcre de "feu de bois" qui persiste dans les lieux non aérés.

Résine

Coloration allant du beige au brun foncé ou au noir (parfois avec une teinte jaunâtre ou verdâtre); elle se rencontre en général sous forme de tranches ou de petits morceaux, bien que parfois elle se présente sous forme de poudre ou de blocs moulés. Sa texture est légèrement visqueuse. Les tranches ou blocs moulés pèsent normalement entre un demi et un kilo et mesurent 130mm x 100mm x 25mm (5 pouces x 4 pouces x 1 pouce) ou 260mm x 200mm x 25mm (10 pouces x 8 pouces x 1 pouce), respectivement.

En général, les tranches sont enveloppées dans du polyéthylène ou du tissu. La substance peut être moulée pour prendre différentes formes, par exemple, de semelles de chaussure, de perles de collier ou de têtes sculptées, etc.

Huile

Sa coloration va du vert foncé au noir, avec parfois des reflets dorés; il s'agit d'un liquide visqueux et huileux, qui a la même odeur que le cannabis en feuille, mais plus forte. Il est normalement transporté dans des récipients en métal ou en verre, d'une contenance de 5 litres ou de un gallon, parfois moins. L'huile de cannabis dissout le polyéthylène et le plastique.

Odeur

Toutes les formes de cannabis ont en général une odeur d'essence végétale qui rappelle celle du sol humide ou de la végétation en décomposition. Celle-ci peut provoquer des nausées en cas d'exposition prolongée. L'odeur dépend de l'âge de l'échantillon mais elle est plus perceptible dans l'huile que dans la résine, laquelle à son tour, dégage une odeur plus forte que le cannabis en feuille. Lorsque la drogue a été fumée, son odeur persiste sur les vêtements et dans l'air.

Administration

Le cannabis, feuille et résine, est en général fumé mais il peut aussi être avalé ou mâché. L'huile de cannabis peut être absorbée par voie cutanée ou être utilisée comme vernis sur les cigarettes.

MATÉRIEL UTILISÉ

Les toxicomanes utilisent le papier à cigarette longue, souvent plusieurs feuilles, de petits bols de terre cuite, des pipes en bois et n'importe quel autre objet creux, comme les cornes animales, les racines d'arbres, les pipes à eau, les tubes en carton grossier ou les filtres, qui tous servent à refroidir la température de la fumée. On peut également trouver dans le commerce des cigarettes sur le contour desquels une ligne d'huile a été "peinte".

Note de sécurité spéciale : L'huile de cannabis peut être absorbée par voie cutanée et causer d'importantes hallucinations.

Degré de dépendance

Dépendance psychique :	nettement forte
Dépendance sociale :	nettement forte
Dépendance physique :	aucune
Tolérance de l'organisme :	aucune à légère

Influence et symptômes

Les effets ci-après sont les plus fréquents : loquacité, hilarité, relaxation et perception plus aiguë des bruits et des couleurs. Les substances peuvent entraîner le sommeil et un comportement inhibé. Le toxicomane manifeste une tendance marquée à réagir lentement. Il se montre tout à fait incapable de suivre un raisonnement; ses pupilles sont dilatées et il est agressif en cas de confrontation.

À des doses plus élevées, il peut y avoir déformation des sens et, lorsque le toxicomane consomme la drogue dans un état d'anxiété ou de déprime, ses sentiments peuvent être magnifiés. Chez les personnes souffrant de troubles de la personnalité, une forte utilisation de ces substances peut amener rapidement à un trouble psychotique temporaire.

Mythes populaires

Fiction : le cannabis est aphrodisiaque.

Réalité : il diminue le taux de spermatozoïdes et la fertilité.

Fiction : il est inoffensif.

Réalité : il est emmagasiné dans le cerveau et diminue le coefficient d'intelligence. Il est également cancérigène.

Quantités expédiées

En général entre 25 et 5 000 kg. La plus grande partie des envois de cannabis et de ses dérivés a été découverte à bord de navires océaniques.

OPIACÉS ET OPIOÏDES

Origine

Les opiacés sont des drogues dérivés du pavot (sommifère). L'opium est le "lait" séché du pavot et contient la morphine et la codéine. Il est facile à partir de la morphine de produire l'héroïne qui, sous sa forme pure, constitue une poudre blanche deux fois plus puissante que la morphine. Les opiacés ont des usages médicaux en tant qu'analgésiques, antitussifs et antidiarrhéiques.

Les principales sources d'approvisionnement de l'opium illicite et de ses dérivés, la morphine et l'héroïne, sont les champs de pavot du "Triangle d'or", situés aux confins du Myanmar, de la Thaïlande et du Laos, en Asie du Sud-Est, et du "Triangle de Kaboul" ou "Croissant d'or", situé entre l'Afghanistan, le Pakistan et l'Iran, en Asie du Sud-Ouest. On le produit en plus petites quantités dans d'autres régions, de la Méditerranée orientale à l'Asie du Sud-Est. Si l'on se fonde sur les saisies réalisées, les ports d'origine les plus probables sont : Bangkok, Singapour, Penang, Port Kelang, Bombay, Calcutta, Karachi et Kota Kinabalu. Toutefois, de nombreux autres ports situés dans la zone de production sont utilisés par les trafiquants de drogues.

La morphine comme l'héroïne sont des dérivés chimiques de l'opium. Ce dernier est transformé en morphine par un procédé chimique relativement simple appliqué dans un laboratoire provisoire situé près des champs de pavot. Il faut environ 10 kg d'opium pour produire 1 kg de morphine et 3 kg de morphine pour produire 1 kg d'héroïne (soit 30 kg d'opium pour 1 kg d'héroïne). L'héroïne est un nom communément utilisé pour décrire une préparation contenant la diacétylmorphine-base ou ses sels.

Il s'agit d'un produit semi-synthétique dérivé de l'acétylation totale de la morphine-base.

Les opiacés peuvent revêtir diverses formes :

Opium brut

L'opium brut se présente comme une substance épaisse, brun foncé ou presque noire et visqueuse, qui durcit jusqu'à prendre la consistance de la réglisse, puis, devient avec le temps, brune/noire, se transformant en une masse légèrement visqueuse comme la cire à cacheter en fonction de son âge.

Il faut normalement faire attention à ce qu'il ne sèche pas car il perdrait alors une grande partie de sa valeur s'il devenait dur et cassant. À l'état brut, l'opium ne peut pas être fumé. Ceci n'est possible qu'après qu'il a été transformé en opium préparé. L'opium brut ne peut pas vraiment être identifié. Il peut être enveloppé dans du papier cellophane ou du polyéthylène imperméable pour éviter qu'il ne sèche. Des sacs de cellophane ou de polyéthylène ont été trouvés dans des boîtes de conserve ou enveloppés dans des sacs marins ou de la toile à voile.

L'opium brut a une odeur âcre, huileuse et douceâtre qui rappelle celle du foin. Ce n'est pas une odeur désagréable à distance mais de près ou dans un lieu fermé dépourvu d'aération elle est nauséabonde. La méthode d'emballage vise à réduire les possibilités de détection par l'odeur.

Opium préparé

L'opium préparé est produit à partir de l'opium brut qui est traité à l'aide de diverses méthodes d'extraction de l'eau, de filtration et d'évaporation pour obtenir un produit qui puisse être fumé. Il se présente en général sous la forme d'une masse ou d'une raclure noire et cassante qui peut sentir mauvais, quoique moins que l'opium brut.

Résidus d'opium

Il s'agit de la substance qui reste dans la pipe une fois l'opium fumé. Du fait de la combustion incomplète et de la volatilisation, cette substance peut conserver certaines caractéristiques de l'opium et contenir une quantité importante de morphine. Elle a une apparence charbonneuse et l'odeur de l'opium une fois celui-ci fumé, persistera dans l'air pendant longtemps.

Opium médical

L'opium médical ou en poudre provient de l'opium séché à une température modérée et réduit à une fine poudre, en général de couleur brun clair. Son odeur est caractéristique de l'opium, bien qu'elle puisse être dissimulée à l'aide d'additifs tels que le camphre. Le produit peut être utilisé dans des médicaments, qui seront classés comme opium médical si leur teneur en morphine est supérieure à 0,1 %.

Morphine

La morphine est un dérivé chimique de l'opium. Sous sa forme pure elle est composée de cristaux blancs. Elle est parfois adultérée et sa couleur peut varier entre le blanc, le crème, le beige et le café foncé. Elle existe également sous la forme d'injection médicale, constituant un liquide incolore contenu dans de petites ampoules. Les pilules comme les ampoules sont produites dans le commerce. Sous cette forme, la morphine peut dégager une légère odeur d'ammoniac ou de poisson pourri.

Diamorphine (héroïne)

La diamorphine est un autre produit distillé de la morphine; son apparence est en général semblable à celle des poudres de riz, peut-être un peu plus épaisse, et sa couleur varie entre le crème et le brun clair. Elle est généralement inodore mais sent parfois légèrement le vinaigre. Cette substance peut être produite dans le commerce sous la forme de pilules, de gélules ou d'ampoules. Les toxicomanes la préfèrent à la morphine car elle permet de faire un "trip" plus rapide et plus intense.

Produits de synthèse : par exemple, la péthidine.

Ces produits se présentent en général sous la forme de pilules ou d'ampoules. Les pilules, sans odeur, sont généralement blanches mais peuvent être de diverses couleurs.

Produits de demi-synthèse : par exemple, Hydromorphe et Omnipon (poudre d'opium).

Ces produits se présentent en général sous la forme de comprimés ou d'ampoules.

Codéine

Ce produit se présente en général sous la forme de pilules ou de comprimés.

Administration

L'opium et ses dérivés se fument, s'inhalent ou s'injectent sous la peau (par voie sous-cutanée) ou directement dans le sang (par voie intraveineuse).

Matériel utilisé

Il peut consister de pipes, de bols en porcelaine, de bâtonnets, de petites lampes à huile d'arachide, de siphons, de papier d'aluminium argenté et roussi, de couvercles de boîtes d'allumettes, d'aiguilles hypodermiques, de compte-gouttes pour les yeux, etc. La possession de matériel destiné à la consommation de l'opium constitue en soi un délit dans de nombreux pays.

Notes :

- Il est possible d'identifier les pilules ou les gélules en se référant aux documents du fabricant. Les renseignements concernant le diamètre de la pilule ou du comprimé, sa couleur, sa forme ou toute autre indication portée sur sa surface peuvent être transmises par radio et permettre de procéder à l'identification requise.
- Les navires sont généralement autorisés à transporter une provision d'opium sous toutes ses formes, à l'exception de l'opium brut et de l'opium préparé, en petites quantités sous contrôle du capitaine ou du médecin de bord.

Note spéciale de sécurité : Les vapeurs des narcotiques se dégagent à une température de 40°C. Si l'on découvre de l'opium ou ses dérivés, il faut les emmagasiner dans un lieu froid. Les vapeurs ne doivent pas être inhalées.

Degré de dépendance

Dépendance psychique : forte
Dépendance sociale : forte
Dépendance physique : forte
Tolérance de l'organisme : élevée

Influence et symptômes

À doses modérées, les opiacés purs produisent généralement divers effets physiques doux (à l'exception de l'analgésie). Comme les sédatifs, ils dépriment le système nerveux, y compris les réflexes tels que la toux, la respiration ou le rythme cardiaque. Ils dilatent également les vaisseaux sanguins, créant une sensation de chaleur modérée et dépriment aussi les fonctions intestinales, entraînant une constipation.

Immédiatement après avoir été consommé, ce type de stupéfiant entraîne une contraction des yeux chez le consommateur. Ensuite, les pupilles se dilatent et la drogue amène le sommeil et un état de torpeur; le toxicomane souffre de constipation et ses réactions aux stimulants sont lentes. Si la consommation est suspendue, des symptômes similaires à ceux de la grippe ou du paludisme, toutefois plus durables, apparaissent. À long terme, la consommation entraîne une perte d'appétit et une apathie générale; le toxicomane maigrit sensiblement, est en mauvaise santé et a une mauvaise hygiène.

Les marques des aiguilles seront visibles sur les veines du toxicomane, qui consomme en général près de 0,25 gramme par jour.

Mythes populaires

Fiction : les opiacés obtenus sur le marché noir sont d'une très grande pureté.

Réalité : le degré de pureté des substances vendues dans la rue est en général de 5 à 10 %. Le sucre, la poudre de brique, la caféine, le ciment, le lait en poudre, l'urine, la poudre de verre, etc., sont notamment utilisés pour adultérer la "pure smack" (diamorphine).

Fiction : il est facile de se soigner.

Réalité : les études montrent que 10 % des toxicomanes traités arrêtent de se droguer pendant plus de six mois; mais que seulement 2 ou 3 % d'entre eux cessent de se droguer pendant plus de deux ans.

Fiction : la substance n'est pas vraiment dangereuse.

Réalité : l'espérance de vie moyenne d'un toxicomane (morphine ou héroïne) est de 6 à 8 ans. Certains parviennent à survivre beaucoup plus longtemps; nombreux sont ceux qui mourront dans les 4 à 5 ans. Le sida peut être transmis par l'utilisation d'aiguilles ou de seringues infectées.

Quantités expédiées

En général, entre 5 et 75 kilos.

COCAÏNE

Origine

La cocaïne est dérivée des feuilles de l'arbuste de coca des Andes et possède de puissantes propriétés stimulantes semblables à celles des amphétamines. On la produit principalement dans le nord de l'Amérique du Sud, notamment en Colombie et au Venezuela, où les recettes tirées de sa vente ont une vaste influence sur l'économie. Le principal problème auquel se trouvent confrontés les producteurs réside dans le transport de cette substance vers les zones de consommation.

Cette substance peut être transportée sous trois formes : les feuilles de coca, la pâte de coca et la cocaïne.

Feuille de coca

Elle se présente comme une feuille elliptique dont la couleur va du brun verdâtre au rouge; elle est en apparence semblable aux grandes feuilles de laurier et est normalement sèche. Elle est inodore.

Pâte de coca

Semblable au mastic, de couleur blanc verdâtre ou crème, elle dégage une forte odeur chimique qui rappelle celle de l'huile de lin.

Cocaïne

Poudre cristalline blanche et légère, brillante comme de la neige, bien qu'elle soit parfois transportée sous la forme d'une solution incolore. Elle est inodore.

"Crack"

Il est apparu comme la drogue "à la mode" au début des années 80, aux États-Unis. Il est maintenant consommé dans divers pays. Il est produit en mélangeant le chlorhydrate de cocaïne avec du bicarbonate de soude ou de l'ammoniac et/ou de la poudre d'amphétamines. On ajoute ensuite de l'eau pour former une pâte qui est ensuite chauffée et séchée. Après avoir été séché, le "crack" se brise en petits morceaux.

S'agissant d'un produit adulteré de la cocaïne pure, le "crack" n'est en général pas expédié en grande quantité étant donné qu'il est plus volumineux que la forme pure de la cocaïne.

Administration

Cette substance peut être inhalée, injectée ou frottée sur les gencives, les parties génitales ou l'anus. Les utilisateurs réguliers qui disposent d'un approvisionnement suffisant (et de suffisamment d'argent) peuvent en consommer entre 1 et 2 grammes par jour. Le "crack" se fume également au moyen d'une pipe en verre chauffée.

Matériel utilisé

Le matériel est composé de seringues, d'aiguilles, de compte-gouttes, de petites cuillères pour inhaler, de lames de rasoir, de miroirs, de fioles ou boîtes à pilules, de pailles, etc. La panoplie à "sniffer" peut consister en objets antiques ou tubes métalliques coûteux, à incrustations de pierres précieuses qui servent d'ornements. Les toxicomanes moins fortunés utilisent des cuillères en plastique, des pailles, des réservoirs vides de stylos à billes, etc.

Degré de dépendance

Dépendance psychique : forte
Dépendance sociale : forte
Dépendance physique : aucune à légère
Tolérance de l'organisme : légère

Influence et symptômes

Comme les amphétamines, la cocaïne engendre une excitation psychique accompagnée d'une allégresse, une diminution de l'appétit, une indifférence à la douleur et à la fatigue et des sentiments de force et de capacité mentale énormes. Les utilisateurs ont les pupilles rétrécies, sont dans un état d'excitation extrême et manifestent un comportement erratique. Ils deviennent loquaces et leurs rythmes cardiaque et respiratoire peuvent s'accélérer. En cas de doses répétées pendant une courte période de temps, le toxicomane peut arriver à un état extrême d'agitation, d'anxiété, de paranoïa, et, peut-être, avoir des hallucinations.

En cas d'inhalation, les effets physiques atteignent leur paroxysme après 15 ou 30 minutes, puis diminuent. Il s'ensuit notamment une fatigue et une dépression. La dose doit donc être prise à intervalles réguliers, toutes les 20 minutes environ pour que l'effet persiste. Les symptômes de manque sont la dépression, un désir très poussé d'avoir une autre dose et un sentiment de persécution.

Les signes physiques de l'abus comprennent les marques des injections, les abcès aux gencives, etc., les importantes sécrétions nasales et le larmoiement.

Les symptômes du "crack" se manifestent par un "trip" immédiat qui dure environ 30 minutes et est suivi d'une très forte dépression. L'utilisateur peut devenir psychotique, violent, paranoïaque et extrêmement confus. Les effets physiques comprennent les attaques cérébrales, la perte de conscience et les troubles pulmonaires.

Mythes populaires

Fiction : à la différence de l'héroïne, il n'y a pas d'accoutumance physique.

Réalité : vrai. Il y a toutefois une accoutumance mentale et les membranes nasales de même que la structure qui sépare les fosses nasales peuvent être endommagées. Le toxicomane risque souvent l'overdose et, selon l'origine du produit, le degré de pureté varie entre 30 % en général et 90 %.

Fiction : il est inoffensif.

Réalité : le sida est fréquemment transmis au moyen d'aiguilles ou de seringues contaminées. Il n'existe pas de remède connu contre le sida.

Quantités expédiées

En général entre 5 et 75 kg.

HALLUCINOGENES

Diéthylamide de l'acide lysergique (LSD)

Le LSD est une poudre blanche synthétique qui peut se présenter sous la forme de pilules grossières. On le rencontre aussi sous la forme de papiers imprégnés de la taille de timbres postaux, sur lesquels figurent souvent des signes mystiques, des représentations de personnages de dessins animés ou des images miniatures. Sous sa forme pure, il s'agit d'une solution incolore ou pâle.

Mescaline

Cette substance est semblable à des boutons de couleur noire ou brune, à des champignons filiformes ou à une poudre noirâtre.

Psilocine et/ou psilocybine

Cette substance se présente comme un liquide jaune ou rose pâle, sous la forme de pilules ou de comprimés.

DMT

Cette substance a l'apparence de petites graines noires ou d'une poudre brune/noirâtre très fine.

Bufoténine

La bufoténine est inodore et on la trouve généralement sous la forme de comprimés ou de liquide.

Produits de synthèse

Ces produits se présentent sous la forme de poudre, de pilules grossières ou de comprimés, ou encore de liquides incolores.

Odeur

Toutes les formes sont inodores.

Administration

Ces substances peuvent être mangées, inhalées, injectées, fumées (parfois), manipulées ou frottées sur les gencives, les parties génitales ou l'anus.

Matériel utilisé

Il peut se composer d'emballages en papier aluminium argenté ou de papier photographique (le LSD se décompose à la lumière du jour). On peut également trouver des gélules de gélatine claire. Il s'agit en général de petites quantités (10 microgrammes absorbés à travers la peau peuvent être toxiques). Les hallucinogènes seront soigneusement enveloppés pour leur transport.

Note de sécurité spéciale : Des quantités minimales engendrent une toxicité (de 10 microgrammes dans le cas du LSD à environ 60 milligrammes pour les autres types). Certaines formes sont rapidement absorbées à travers la peau. Par conséquent, il faut les manipuler avec extrême précaution.

Degré de dépendance

Dépendance psychique : forte
Dépendance sociale : nettement forte
Dépendance physique : aucune
Tolérance de l'organisme : aucune à légère

Influence et symptômes

Ceux-ci varient selon la substance. Le toxicomane peut présenter un comportement très irrationnel et se montrer indifférent aux stimuli extérieurs, distrait, volubile ou convaincu de posséder des aptitudes surhumaines (par exemple, de pouvoir voler, flotter, d'être très fort). L'utilisateur peut être pris d'accès de schizophrénie apparente et de comportement dément. Il peut avoir des périodes de lucidité et des moments de "régression".

Mythes populaires

Fiction : les bons "trips" permettent aux toxicomanes de se mettre en contact avec Dieu, avec l'Univers, avec la Nature, etc.
Réalité : la majeure partie des "trips" sont mauvais et nuisent de manière permanente à la personnalité.

Quantités expédiées : on ne trouve en général pas de quantités commerciales dans les cargaisons maritimes.

STIMULANTS

Les principaux stimulants sont les suivants : amphétamines (sels et sulfate), phenmétrazine, hydrochloride de benzphétamine, chlorphentermine, fencamphamine, méthanphétamine, méthylènedioxyamphétamine (MDA), pémoline, phendimétrazine, phentermine, pipradol et prolintane.

Description

Les amphétamines, fabriquées légalement, contiennent la drogue sous forme de sulfate ou de sels de phosphate. Elles sont commercialisées dans différents pays sous la forme de comprimés, de gélules, de sirops ou d'élixirs. Sous leur forme pure, elles ont l'apparence de poudres blanches, à l'exception du pipradol qui se compose de cristaux blancs. Il existe plusieurs centaines de marques déposées. On les trouve en général sous la forme de pilules, de comprimés ou de gélules, et quelquefois en ampoules pour injection.

Toutes sont des substances stimulantes, mais la fencamphamine est vendue sans ordonnance. L'identification des pilules et des gélules est possible grâce aux renseignements fournis par le fabricant. Les informations relatives au diamètre de la pilule ou du comprimé, à sa couleur, sa forme et ses caractéristiques peuvent être communiquées par radio depuis le navire au prochain port d'escale, aux fins d'identification provisoire.

Les produits illicites sont de couleurs variées, allant d'un blanc verdâtre à un jaune ou brun selon le type, la quantité d'impuretés et le degré d'adultération. Ils sont souvent humides et dégagent une odeur désagréable due à la présence de résidus de solvants. On peut les trouver sous la forme de petites gélules de gélatine et de comprimés.

Toutes les préparations en apparence médicale découvertes en dehors de leur contexte normal doivent être considérées comme suspectes.

Odeur

Toutes ces substances sont inodores. Les formes pures de l'amphétamine peuvent dégager une légère odeur d'ammoniac ou de "poisson pourri".

Administration

Les pilules se prennent généralement par voie orale; lorsqu'elles sont en poudre, ces substances sont inhalées, fumées ou dissoutes dans de l'eau et injectées. Elles sont souvent consommées avec de l'alcool. Des doses de 200 comprimés par jour sont fréquentes chez les toxicomanes.

Matériel utilisé

En général, aucun matériel n'est nécessaire, à l'exception d'emballages vides. On utilise parfois des seringues et des aiguilles hypodermiques.

Degré de dépendance

Dépendance psychique :	forte
Dépendance sociale :	nettement forte
Dépendance physique :	aucune
Tolérance de l'organisme :	élevée

Influence et symptômes

Les amphétamines réveillent et dynamisent l'utilisateur de la même manière que l'adrénaline naturelle de l'organisme. Les rythmes cardiaques et respiratoires s'accroissent. Les pupilles sont dilatées et l'appétit diminue. L'utilisateur se sent plein d'énergie, confiant et excité. Il est également très joyeux et animé, et fait preuve d'un comportement erratique et d'une sociabilité extrême.

À doses élevées, les amphétamines peuvent engendrer un délire, la panique, des hallucinations et un sentiment de persécution qui, à long terme, peut se transformer en un état psychotique dont le traitement peut prendre plusieurs mois. Les personnes qui consomment ces substances régulièrement à doses élevées risquent de souffrir de troubles de la circulation sanguine et d'accidents cardiaques.

L'amenuisement des réserves énergétiques de l'organisme provoque l'anxiété, l'irritabilité, des agitations, l'insomnie et la faim.

Mythes populaires

Fiction : ces produits sont totalement inoffensifs. Ils dynamisent simplement.

Réalité : des cas d'insuffisance rénale ont été signalés et ces substances sont connues pour leurs effets sur les autres organes.

Fiction : toutes ces substances sont différentes.

Réalité : il existe, pour chacune d'entre elles, des centaines d'appellations déposées. Le toxicomane certifie souvent que seuls les "Coeurs pourpres" ont un effet tandis que les "Pêches" n'en ont pas. Toutes deux renferment la même quantité de la même substance. Seules leur couleur et leur présentation sont différentes.

Quantités expédiées

On ne trouve normalement pas de quantités commerciales dans les cargaisons maritimes.

SÉDATIFS

Les sédatifs dépriment le système nerveux central de la même manière que l'alcool et produisent des effets similaires. Ils se présentent sous deux formes : les barbituriques et la méthaqualone.

Sous leur forme pure, ce sont des poudres blanches. Il existe plusieurs centaines de noms déposés et les substances peuvent se présenter sous la forme de pilules, de comprimés et de gélules.

Toutes les préparations en apparence médicale découvertes en dehors de leur contexte normal doivent être considérées comme suspectes.

Odeur

Toutes les formes sont généralement inodores.

Administration

Les pilules s'administrent en général par voie orale, parfois avec de l'alcool; les substances peuvent parfois être injectées.

Matériel utilisé

En général aucun, à l'exception d'emballages vides. Parfois des aiguilles hypodermiques et des seringues.

Note :

Il existe de nombreuses autres formes de sédatifs disponibles sur ordonnance. Bien que les formes susmentionnées soient placées sous contrôle, de nombreux autres sédatifs peuvent faire l'objet d'un abus (par exemple, le diazépam, commercialisé sous le nom de librium, etc.).

Degré de dépendance

Dépendance psychique :	forte
Dépendance sociale :	nettement forte
Dépendance physique :	nettement forte
Tolérance de l'organisme :	nettement élevée

Influence et symptômes

L'utilisateur aura les pupilles dilatées, sera dans un état de somnolence et ses paroles seront indistinctes. Les réactions émotionnelles peuvent être extrêmes et imprévisibles, accompagnées d'une confusion mentale. À doses élevées, ces substances peuvent engendrer une perte de conscience, éventuellement une insuffisance respiratoire et la mort.

Mythes populaires

Fiction : ce n'est pas une substance dangereuse; on peut facilement cesser de la prendre et elle est moins chère que les substances "dures".

Réalité : il est très facile d'absorber une overdose. Lorsqu'il s'agit d'un produit vendu uniquement sur présentation d'ordonnance, les comprimés illicites coûtent parfois plus que la "poudre blanche".

Drogues de synthèse ou de confection : Les Nations Unies désignent ainsi les drogues illicites qui résultent de la modification chimique de substances matrices, lesquelles correspondent parfois à des composés pharmacologiques.)

Parmi les drogues de synthèse ou de confection figure le MDMA (ecstasy).

La 3,4 méthylènedioxyamphétamine (MDMA), connue populairement sous le nom d'ecstasy, est l'une des substances qui appartiennent à la catégorie des drogues de confection. Elle a été synthétisée en 1910 par Manis et Jacobson et le brevet en a été déposé en 1914 par les laboratoires Merck en Allemagne en tant qu'anorexigène, mais elle n'a jamais été mise sur le marché. À partir des années 70 et 80, elle est utilisée aux fins d'expérimentation pharmacologique; en 1985 elle est classée parmi les substances d'usage restreint, en raison de sa neurotoxicité démontrée sur les animaux. Elle est fabriquée dans des laboratoires clandestins pour un usage ludique; sous la forme MDMA, elle a donné une impulsion, tant en Europe qu'aux États-Unis, au mouvement "rave" qui se caractérise par des fêtes intenses lors desquelles des acides aminés et de la caféine sont ajoutés aux boissons pour obtenir des effets stimulants.)
