

ANNEXE 5

RÉSOLUTION FAL.17(48) adoptée le 12 avril 2024

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

LE COMITÉ DE LA SIMPLIFICATION DES FORMALITÉS,

RAPPELANT qu'à sa quarante-sixième session, le Comité de la simplification des formalités avait approuvé et publié les Directives pour la prévention et l'élimination de l'introduction clandestine d'espèces sauvages à bord des navires effectuant des voyages internationaux (FAL 5/Circ. 50),

RAPPELANT ÉGALEMENT qu'à ses quarante-sixième et quarante-septième sessions, respectivement, le Comité de la simplification des formalités avait adopté des amendements à la Convention visant à faciliter le trafic maritime international, 1965, telle que modifiée, en vertu desquels étaient recommandées des mesures visant à lutter contre les activités illicites, y compris le trafic illicite d'espèces sauvages,

RAPPELANT EN OUTRE les résolutions 69/314 du 30 juillet 2015, 70/301 du 9 septembre 2016, 71/326 du 11 septembre 2017, 73/343 du 30 août 2019, 75/311 du 23 juillet 2021 et A/77/L.99 du 25 août 2023, de l'Assemblée générale des Nations Unies, qui portaient sur la lutte contre le trafic d'espèces sauvages,

CONSCIENT de l'applicabilité des résolutions adoptées en vertu de l'accord entre les Gouvernements contractants de la Convention sur le commerce international des espèces de faune et de flore sauvages menacées d'extinction visant à garantir que le commerce international de spécimens de flore et de faune ne menace pas la survie des espèces,

CONSCIENT ÉGALEMENT de l'applicabilité, entre autres, de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer et du Code international pour la sûreté des navires et des installations portuaires, lequel appelle à la coopération entre les navires effectuant des voyages internationaux et les installations portuaires pour détecter et décourager les actes qui menacent la sûreté dans le secteur des transports maritimes,

NOTANT que l'Amendement de Djedda au Code de conduite de Djibouti, 2017, invite les États signataires et participants à coopérer dans toute la mesure du possible pour réprimer les actes relevant de la criminalité transnationale organisée dans le domaine maritime, parmi d'autres activités illicites menées en mer,

GARDANT À L'ESPRIT le travail entrepris par les organismes des Nations Unies et d'autres organisations internationales pour aider les Gouvernements contractants à prévenir et à éliminer le commerce illicite d'espèces sauvages sous toutes ses formes effectué par voie routière, aérienne et maritime,

RECONNAISSANT que pour prévenir et éliminer l'introduction clandestine d'espèces sauvages et de produits dérivés, il est nécessaire d'instaurer une coopération concertée afin d'assurer la survie des espèces menacées et de pallier les incidences environnementales, économiques et sociales du commerce illicite,

RECONNAISSANT ÉGALEMENT les liens étroits qui existent entre l'introduction clandestine d'espèces sauvages et les activités criminelles transnationales organisées, telles que le trafic illicite de migrants, le trafic d'armes, le blanchiment d'argent et le trafic de drogue et la nécessité d'améliorer la coordination de l'action menée aux niveaux national, sous-régional, régional et international afin de renforcer la lutte mondiale contre les menaces qui pèsent sur la sécurité internationale,

CONSCIENT des mesures prises par les parties prenantes du secteur, y compris pour faire mieux connaître la menace que constitue le trafic illicite d'espèces sauvages,

MESURANT la valeur intrinsèque de la diversité biologique et ses diverses contributions au développement durable, ainsi que la nécessité pour les Gouvernements contractants de coopérer et de veiller à ce que le commerce international de faune et de flore sauvages ne menace pas la survie des espèces du fait du commerce illicite,

RECONNAISSANT qu'il faut trouver un équilibre entre la facilitation du commerce international et la gestion des risques, afin de prévenir et d'éliminer l'introduction clandestine d'espèces sauvages à bord des navires,

1 ADOPTE les Directives révisées pour la prévention et l'élimination de l'introduction clandestine d'espèces sauvages à bord des navires effectuant des voyages internationaux, dont le texte figure en annexe à la présente résolution;

2 PRIE INSTAMMENT les Gouvernements contractants d'appliquer les Directives révisées à compter du 1^{er} mai 2024;

3 INVITE les administrations maritimes à faire mieux connaître le commerce illégal d'espèces sauvages en encourageant les parties prenantes du secteur des transports maritimes à participer aux activités proposées par les plateformes d'apprentissage en ligne existantes, y compris celle de l'OMI, sur laquelle a été lancé un nouveau cours d'apprentissage en ligne intitulé "Introduction à la lutte contre le trafic d'espèces sauvages dans les chaînes d'approvisionnement maritimes";

4 INVITE ÉGALEMENT les Gouvernements Membres, les organismes intergouvernementaux et les organisations non gouvernementales dotées du statut consultatif auprès de l'OMI à diffuser le plus largement possible les Directives révisées pour en garantir la promulgation et l'application généralisées et à les porter en particulier à l'attention des compagnies de navigation, des exploitants de transports maritimes, des gens de mer, des transporteurs, des transitaires et consolidateurs et des autres parties intéressées;

5 INVITE EN OUTRE, lorsqu'il y a lieu, les Gouvernements Membres à envisager de modifier leur législation nationale afin de donner effet aux Directives révisées;

6 ANNULE les Directives pour la prévention et l'élimination de l'introduction clandestine d'espèces sauvages à bord des navires effectuant des voyages internationaux approuvées par le FAL 46 (FAL 5/Circ.50).

ANNEXE

**DIRECTIVES RÉVISÉES POUR LA PRÉVENTION ET L'ÉLIMINATION DE
L'INTRODUCTION CLANDESTINE D'ESPÈCES SAUVAGES À BORD
DES NAVIRES EFFECTUANT DES VOYAGES INTERNATIONAUX¹**

Préambule	5
Abréviations	9
Définitions	10
1 Introduction au commerce illicite d'espèces sauvages dans le domaine des transports maritimes internationaux	11
1.1 Espèces sauvages faisant l'objet d'un trafic	12
1.2 Méthodes utilisées par les trafiquants pour dissimuler des espèces sauvages illicites à bord d'un navire	12
1.2.1 Cargaison conteneurisée	12
1.2.2 Navires à passagers de croisière	14
1.2.3 Transbordeurs	14
1.2.4 Navires rouliers ("ro-ro")	14
1.2.5 Vraquiers	14
1.2.6 Membres d'équipage	14
2 Mesures visant à prévenir, détecter et signaler le trafic d'espèces sauvages à bord des navires	14
2.1 Mesures prises par les fonctionnaires des organismes publics compétents	14
2.1.1 Évaluation du degré de vulnérabilité au trafic d'espèces sauvages	15
2.1.2 Sûreté au port	16
2.1.3 Utilisation de systèmes électroniques et automatisés	16
2.1.4 Renseignements sur la criminalité liée aux espèces sauvages	16
2.1.5 Inspections des navires	17
2.1.6 Inspection des passagers, des bagages et de la cargaison	18
2.1.7 Collaboration interinstitutionnelle, intersectorielle et internationale	19
2.1.8 Enquêtes et poursuites	21
2.1.9 Mesures supplémentaires relatives aux enquêtes et aux poursuites	21
2.1.10 Prévention et dissuasion de la corruption	22
2.1.11 Enseignement et formation	22
2.1.12 Meilleures pratiques du secteur	23
2.2 Rôle des compagnies	24
2.2.1 Renforcement de la sûreté et réduction des risques	24
2.2.2 Notification	25
2.2.3 Coopération	25
2.2.4 Formation et sensibilisation	25
2.2.5 Autres	26

¹ Le texte est présenté en mode "suivi des modifications", en vertu duquel toutes les modifications et adjonctions sont surlignées en gris.

Annexe 1	Introduction à la Convention CITES et à ses annexes	27
	<i>Types de documents CITES</i>	28
	<i>Permis</i>	28
	<i>Certificats</i>	28
	<i>Notifications</i>	29
Annexe 2	Exemples de techniques de contrebande dont les autorités et les exploitants du secteur des transports maritimes doivent avoir connaissance	30
Annexe 3	Signaux d'alerte indiquant un risque de commerce illicite	31
1	<i>Envoi de marchandises incongrues par rapport au pays d'origine et/ou de destination</i>	31
2	<i>Différence de poids et d'apparence</i>	31
3	<i>Descriptions douteuses ou vagues</i>	31
4	<i>La valeur de la cargaison ne correspond pas à sa description ou à sa taille</i>	31
5	<i>Documentation suspecte</i>	31
6	<i>Expédition fractionnée en plusieurs envois</i>	31
7	<i>L'itinéraire d'expédition est anormal par rapport au produit et à la destination</i>	32
8	<i>Changement d'itinéraire de navigation après le départ du navire du port</i>	32
9	<i>Changement de connaissance</i>	32
10	<i>Demande d'utilisation d'une lettre de garantie sans motif valable</i>	32
11	<i>Utilisation des zones franches et des ports francs</i>	32
12	<i>Non-divulgation du véritable expéditeur ou destinataire</i>	33
13	<i>Réticence de l'expéditeur effectuant son premier envoi et de l'expéditeur à fournir des informations concernant leur activité et l'utilisation finale du produit</i>	33
14	<i>Demande de dernière minute de dédouanement de l'expédition</i>	33
15	<i>Paiements en espèces</i>	33
Annexe 4	Ressources utiles	34
	CITES	34
	<i>Trafic d'espèces sauvages et signaux d'alerte</i>	34
	<i>Cadre relatif à la sécurité et à la sûreté</i>	34
	<i>Renforcement des capacités des organismes publics et des compagnies pour empêcher le commerce illicite d'espèces sauvages et les autres échanges illicites dans les chaînes d'approvisionnement des transports</i>	35
	<i>Corruption et dénonciation d'abus</i>	36
	<i>Organisations internationales – lutte contre le commerce illicite d'espèces sauvages</i>	36
	<i>Organisations régionales – lutte contre le commerce illicite d'espèces sauvages</i>	36
	<i>Initiatives nationales</i>	37
	<i>Directives communes du secteur</i>	37

Préambule

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

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

Malgré les nombreux efforts déployés par l'OMI et les organisations connexes, notamment grâce à l'élaboration d'instruments internationaux visant à faciliter la réglementation du secteur des transports maritimes aux niveaux national, régional et international, de nombreux groupes criminels recourent frauduleusement à des services maritimes internationaux légitimes pour introduire clandestinement des espèces sauvages par l'intermédiaire du commerce maritime. Les présentes Directives établissent des procédures élémentaires pour détecter des activités illicites d'introduction clandestine d'espèces sauvages dans le secteur des transports maritimes, enquêter sur ces activités et engager des poursuites et font de la prévention le principal moyen de garantir que l'introduction clandestine d'espèces sauvages ne porte pas atteinte à l'économie et à la prospérité mondiales.

Les Directives constituent un outil supplémentaire pour prévenir et combattre l'introduction clandestine d'espèces sauvages, en sensibilisant et en faisant jouer un rôle plus grand aux propriétaires de navires, aux compagnies maritimes, aux exploitants du secteur des transports maritimes, aux chargeurs, aux gens de mer, aux passagers, aux organismes publics compétents et aux autres intervenants qui participent de près à l'exploitation des navires. Elles fournissent des informations sur la nature et le contexte de l'introduction clandestine d'espèces sauvages dans le domaine maritime, ainsi que sur la prévention, la détection et l'élimination coordonnée du trafic d'espèces sauvages. Elles peuvent également servir à compléter les orientations sur la prévention et la lutte contre d'autres formes de criminalité transnationale organisée dans le secteur maritime et d'autres activités illicites.

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

L'OMI reconnaît la pertinence de la Convention sur le commerce international des espèces de faune et de flore sauvages menacées d'extinction (CITES), qui accorde divers degrés de protection à plus de 38 000 espèces d'animaux et de plantes². La CITES vise à garantir que le commerce international des espèces de faune et de flore sauvages ne menace pas la survie des espèces. L'OMI est également consciente de la crise aiguë provoquée par le commerce illicite d'espèces sauvages, qui affecte la biodiversité mondiale, et son lien avec la criminalité transnationale organisée. L'OMI salue le travail accompli par les États Membres et les organisations régionales et internationales pour lutter contre le commerce illicite d'espèces sauvages. Il est incontestable que ce travail accompli est désormais reconnu à l'échelle internationale.

² <https://cites.org/eng/disc/species.php>

Les présentes Directives aideront :

- .1 les administrations maritimes à coordonner les activités des secteurs public et privé liées à la prévention et à l'élimination de l'introduction clandestine d'espèces sauvages à bord des navires;
- .2 les organismes publics compétents à exécuter leur mandat pour ce qui est de la prévention, de la détection et de l'interception des cas d'introduction clandestine d'espèces sauvages et des poursuites à engager à cet égard. Ces organismes comptent notamment les agents des recettes/des douanes, les autorités de police portuaire, les organes de gestion et autorités scientifiques CITES (faune, pêche, sylviculture), les agents des forces de l'ordre (services de garde-côtes, services nationaux de renseignement, services d'enquête criminelle) et les agents des services d'immigration;
- .3 les propriétaires de navires et les compagnies maritimes à envisager de mettre en place des procédures visant à renforcer la diligence raisonnable exercée dans le cadre des activités de transport maritime, ou d'améliorer les procédures en vigueur à cet égard, et à prévenir l'introduction clandestine d'espèces sauvages à bord des navires; ces procédures peuvent différer d'un navire à l'autre en fonction du type de navire, de la cargaison transportée et des routes desservies; et
- .4 les gens de mer, les affréteurs et les autres exploitants du secteur des transports maritimes à mieux connaître le trafic d'espèces sauvages en tant qu'infraction pénale pouvant donner lieu à des poursuites et à échanger davantage de renseignements, et elles les inciteront à signaler toute activité suspecte.

Plusieurs déclarations internationales de haut niveau ont été adoptées ces dernières années par l'ONU³, dans lesquelles le trafic d'espèces sauvages est désigné comme une préoccupation mondiale et les États Membres sont encouragés à prendre des mesures appropriées pour lutter contre le commerce illicite d'espèces sauvages. Les Conventions des Nations Unies ont établi des principes visant à régir l'action internationale concernant les questions d'intérêt mondial.

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

³ Résolution 69/314 de l'Assemblée générale des Nations Unies (2015) : <https://undocs.org/A/RES/69/314>.
Résolution 70/301 de l'Assemblée générale des Nations Unies (2016) : <https://undocs.org/A/70/301>.
Résolution 71/326 de l'Assemblée générale des Nations Unies (2017) : <https://undocs.org/A/RES/71/326>.
Résolution 73/343 de l'Assemblée générale des Nations Unies (2019) : <https://undocs.org/A/RES/73/343>.
Résolution 75/311 de l'Assemblée générale des Nations Unies (2021) : <https://undocs.org/en/A/RES/75/311>.
Résolution 77/325 de l'Assemblée générale des Nations Unies (2023) : <https://undocs.org/A/RES/77/325>.

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

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

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

Les présentes Directives tiennent compte des efforts déployés à l'échelle mondiale dans le cadre de la Déclaration de Buckingham Palace établie par l'équipe spéciale sur les transports de "*United for Wildlife*"⁴, dans laquelle les signataires reconnaissent les effets dévastateurs du commerce illicite d'espèces sauvages et prennent des engagements applicables au secteur du transport pour lutter contre le commerce illicite d'espèces sauvages.

Les Directives révisées prennent en considération la contribution apportée par l'OMI par l'intermédiaire du Code international pour la sûreté des navires et des installations portuaires. Ce code établit un régime complet de sûreté pour le secteur des transports maritimes internationaux, auquel doivent obligatoirement adhérer les Gouvernements contractants à la Convention internationale pour la sauvegarde de la vie humaine en mer (Convention SOLAS), les autorités portuaires et les compagnies maritimes. Cela permet ainsi de renforcer le système de sûreté dans les ports afin de détecter et prévenir les activités criminelles, notamment celles qui ont trait au trafic d'espèces sauvages.

Les Directives reprennent l'esprit et tiennent compte des éléments du Cadre de normes SAFE de l'Organisation mondiale des douanes visant à sécuriser et à faciliter le commerce mondial. Le Cadre SAFE est un instrument international qui établit des normes modernes de sûreté dans la chaîne d'approvisionnement et une approche de gestion des marchandises transfrontalières, tout en reconnaissant l'importance d'un partenariat plus étroit entre les douanes et les entreprises. Le Cadre SAFE garantit un bon équilibre entre les impératifs de la simplification des formalités et ceux du contrôle, tout en favorisant la sécurité des chaînes logistiques des échanges internationaux.

⁴ <https://www.wcoomd.org/-/media/wco/public/global/pdf/topics/enforcement-and-compliance/activities-and-programmes/environmental-crime/united-for-wildlife/ufw-transport-taskforce-buckingham-palace-declaration.pdf?la=en>

Les Directives sont aussi conformes à l'Amendement de Djedda au Code de conduite de Djibouti, 2017, qui invite les États signataires à coopérer dans toute la mesure du possible pour réprimer les actes relevant de la criminalité transnationale organisée dans le domaine maritime, notamment le trafic d'armes à feu, le trafic de stupéfiants et de substances psychotropes, le trafic illicite d'espèces sauvages et toute autre activité criminelle.

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

Les Parties membres de la CITES ont désigné des organes de gestion, des autorités scientifiques et des autorités de lutte contre la fraude, et établi des procédures appropriées afin de permettre la mise en œuvre efficace du système de permis de la CITES. Les États Membres de l'OMI sont donc encouragés, dans toute la mesure du possible, à examiner, promulguer, modifier ou adapter la législation existante, afin de renforcer la protection des espèces sauvages et le statut de protection des espèces nationales en voie de disparition, et de lutter contre le commerce illicite d'espèces sauvages. Les compagnies sont également encouragées à examiner et à renforcer les infrastructures et les cadres opérationnels existants afin d'empêcher le commerce illicite d'espèces sauvages dans le domaine des transports maritimes.

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

Abréviations

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

Définitions

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

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

Connaissement : Document faisant preuve d'un contrat de transport par mer et constatant la prise en charge ou la mise à bord des marchandises par le transporteur et par lequel ce dernier s'engage à livrer les marchandises contre remise de ce document. Cet engagement résulte d'une mention dans le document stipulant que les marchandises doivent être livrées à l'ordre d'une personne dénommée ou à ordre ou au porteur.

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

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

Expédition : Acte consistant à transporter plusieurs marchandises selon les modalités d'un seul connaissement.

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

Livraison surveillée⁵ : Technique d'enquête spéciale qui autorise la sortie du territoire, le transit ou l'entrée sur le territoire d'un ou de plusieurs États d'expéditions illicites ou suspectées de l'être, au su et sous le contrôle des organismes publics compétents, afin de pouvoir enquêter sur une infraction et d'identifier les personnes impliquées.

Exploitants du secteur des transports maritimes : Dans les présentes Directives, il s'agit des armateurs, des compagnies maritimes, des agents maritimes, des exploitants d'installations portuaires, des exploitants de terminaux, des transitaires, des agents de dédouanement, des consolidateurs de cargaison, des zones de groupage et de dégroupage des conteneurs, des dépôts vides, etc. Les termes "compagnie" et "exploitant du secteur des transports maritimes" peuvent être utilisés indifféremment.

Organismes publics compétents : Dans les présentes Directives, il s'agit des autorités portuaires/de contrôle, des administrations maritimes, des agents des douanes/des recettes,

⁵ <https://www.unodc.org/e4j/en/organized-crime/module-8/key-issues/special-investigative-techniques/controlled-deliveries.html>.

des organes de gestion et autorités scientifiques CITES (pêche, faune et flore sauvages, sylviculture), des services de renseignement nationaux et financiers, des services vétérinaires, des musées nationaux, des services des garde-côtes, des services d'enquête criminelle, des services du procureur général/du parquet et des autorités judiciaires.

Signaux d'alerte : Dans les présentes Directives, il s'agit d'indicateurs et de signaux d'avertissement, qui peuvent être explicites ou implicites, et qui suggèrent que quelque chose n'est "pas tout à fait normal" et qu'il pourrait être nécessaire d'examiner la question plus avant.

1 Introduction au commerce illicite d'espèces sauvages dans le domaine des transports maritimes internationaux

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

La demande croissante d'espèces sauvages, notamment celles utilisées pour la médecine traditionnelle, le mobilier haut de gamme et les articles de décoration, ainsi que comme animaux de compagnie exotiques, alimente un marché parallèle illégal évalué à plus de 200 milliards de dollars par an⁶. Il est estimé que le trafic d'espèces sauvages occupe la quatrième place parmi les types de commerce illicite, derrière le trafic de produits de contrefaçon, de drogues et d'êtres humains. Le commerce illicite d'espèces sauvages est une activité qui exige une importante logistique et un recours intensif aux transports. Bien que les espèces sauvages illicites de grande valeur soient souvent transportées par voie aérienne, si l'on tient compte du volume global, la navigation maritime semble être la méthode de transport privilégiée, car elle offre aux auteurs d'actes illicites des possibilités financièrement avantageuses d'introduire clandestinement d'importantes quantités d'espèces sauvages sans être détectés. Quatre-vingt-dix pour cent du commerce mondial se fait par mer, et moins de 2 % des conteneurs sont inspectés⁷; compte tenu de ces volumes importants, les contrôles peuvent dépendre dans une large mesure des renseignements fournis, parmi d'autres mesures prises à l'échelle nationale ou régionale.

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

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

⁶ <https://gfintegrity.org/report/transnational-crime-and-the-developing-world/>.

⁷ <https://www.unodc.org/ropan/en/BorderControl/container-control/ccp.html>.

1.1 Espèces sauvages faisant l'objet d'un trafic

Plus de 38 000 espèces sauvages⁸ sont inscrites aux annexes I, II et III de la CITES comme étant actuellement menacées d'extinction en raison du commerce international de ces espèces, pouvant devenir menacées dans le futur si leur commerce n'est pas contrôlé, ou protégées dans un pays et dont le commerce doit donc être contrôlé (voir l'annexe 1). Les espèces sauvages qui font l'objet de transactions commerciales illicites par voie maritime sont généralement des produits non périssables issus d'espèces couramment commercialisées, comme le bois, l'ivoire d'éléphant, les écailles de pangolin, les produits séchés d'origine animale tels que les ailerons de requin, les concombres de mer, les hippocampes, les coquillages, les os et les griffes de grands félins, les palourdes géantes et les cornes de rhinocéros, ainsi que les plantes séchées telles que l'aloès, le ginseng américain et d'autres médicaments dérivés de plantes. Ces produits sont souvent transportés sous forme brute mais peuvent également avoir été traités avant d'être expédiés. On sait également que des animaux vivants, comme les reptiles, les oiseaux et les mammifères, sont transportés à l'échelle internationale sur de courtes distances à bord de transbordeurs et de vraquiers.

Le commerce international de certaines espèces sauvages est complètement interdit (en vertu de la CITES ou d'une législation nationale spécifique prévoyant des restrictions à l'exportation). La seule façon d'introduire ces espèces clandestinement est de les cacher et de faire une fausse déclaration en vue de les faire passer pour des marchandises licites. S'agissant des espèces sauvages dont le commerce est légal, le caractère illicite découle de la non-présentation du permis ou des éléments appropriés requis pour démontrer la conformité avec la CITES et les règlements nationaux pertinents.

1.2 Méthodes utilisées par les trafiquants pour dissimuler des espèces sauvages illicites à bord d'un navire

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

Les navires peuvent être utilisés à mauvais escient et servir au trafic d'espèces sauvages. Certaines des méthodes communément utilisées par les trafiquants sont décrites dans les paragraphes qui suivent :

1.2.1 Cargaison conteneurisée

Fausse déclaration

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

- .1 cachées parmi d'autres produits légitimes;

⁸ <https://cites.org/fra/disc/species.php>

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

Utilisation de permis et d'autres documents qui sont faux ou falsifiés pour légitimer frauduleusement le commerce d'espèces devant faire l'objet de permis spécifiques

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

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

1.2.2 Navires à passagers de croisière

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

1.2.3 Transbordeurs

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

1.2.4 Navires rouliers ("ro-ro")

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

1.2.5 Vraquiers

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

1.2.6 Membres d'équipage

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

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

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

2.1 Mesures prises par les fonctionnaires des organismes publics compétents

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

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

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

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

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

- .1 Mettre en place un système de définition des risques qui permettra de détecter les expéditions à haut risque susceptibles de contenir des chargements illégaux le plus tôt possible dans la chaîne d'approvisionnement, au port de départ ou en amont. Ce système utilise une série d'indicateurs de risques qui permettent de déceler les conteneurs, les cargaisons ou les passagers suspects. Les critères peuvent inclure le code de la marchandise, le pays d'origine, la destination de l'envoi, l'indicateur d'octroi de permis, la valeur, l'opérateur économique, le niveau de conformité, l'objet du séjour sur le territoire douanier, les conséquences financières, la situation financière de l'opérateur, les ports impliqués dans le commerce illicite d'espèces sauvages et les compagnies ou navires suspects qui ont déjà été impliqués dans le commerce illicite d'espèces sauvages.
- .2 Vérifier l'authenticité ou la légitimité des documents soumis. Le processus de vérification peut viser à déterminer si les documents soumis sont authentiques ou s'il s'agit de faux, si les documents contiennent des indications ou des informations que l'on retrouve habituellement dans les expéditions liées à l'introduction clandestine d'espèces sauvages, s'il y a des incohérences dans le manifeste complet de cargaison et dans les autres documents commerciaux, s'il y a des divergences en matière de poids, de densité ou d'aspect de l'expédition par rapport aux informations figurant dans les documents fournis, s'il y a des incohérences dans les permis ou certificats CITES, s'il y a des incohérences entre l'origine et la destination de l'expédition ou du navire et les itinéraires commerciaux habituels, ou s'il manque des documents.
- .3 Dans la mesure du possible, il convient de vérifier s'il y a des divergences entre la masse brute déclarée et la masse brute réelle du conteneur empoté, en tenant compte de la vérification obligatoire de la masse brute des conteneurs empotés.
- .4 Un mécanisme efficace d'évaluation des risques nécessite une mise à jour régulière de la base de données en fonction des dernières saisies et tendances, entre autres.
- .5 Lorsque le navire transporte une cargaison d'espèces sauvages et que les espèces peuvent être identifiées, il convient de vérifier dans les annexes à la CITES si les espèces sont soumises à des restrictions commerciales, si elles peuvent être commercialisées et si les documents requis ont été fournis.
- .6 Il convient de demander le plan du navire et de savoir si le navire a récemment fait l'objet d'aménagements structurels ou d'une réorganisation. En cas de doute, il faudra organiser une inspection matérielle.

2.1.2 Sûreté au port

Les organismes publics compétents sont encouragés à :

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

2.1.3 Utilisation de systèmes électroniques et automatisés

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

- .1 Mettre en place un système électronique de dédouanement sécurisé et normalisé qui permet d'accélérer les procédures douanières et le dédouanement tout en garantissant l'interopérabilité. Ces systèmes permettent de suivre les expéditions en temps réel et de détecter les anomalies et les fraudes potentielles.
- .2 Mettre en place un système de guichet unique maritime sécurisé qui s'intègre aux autres systèmes d'exploitation portuaire, notamment ceux relatifs aux contrôles CITES, afin d'aider les utilisateurs du port à soumettre des documents par voie électronique grâce à un seul point d'entrée, qui permet d'accélérer l'accomplissement des formalités concernant les navires, les équipages, les passagers et les cargaisons.
- .3 Mettre en place un système électronique de délivrance des permis CITES (pour les Parties membres de la CITES) afin de décourager l'utilisation de faux documents. En outre, il convient d'envisager également son intégration au guichet unique maritime parmi à d'autres systèmes portuaires connexes.

2.1.4 Renseignements sur la criminalité liée aux espèces sauvages

Afin de disposer de renseignements sur la criminalité liée aux espèces sauvages, il faut recueillir, regrouper et analyser des informations qui peuvent servir à établir des évaluations des renseignements tactiques, opérationnels et stratégiques, afin de lutter contre les délits tels que l'introduction clandestine d'espèces sauvages. Il est possible de recourir à différents indicateurs pour faciliter la mise en place d'une base de données de renseignements utiles,

qui soit conforme à la législation nationale. Les organismes publics compétents sont encouragés à adopter les mesures suivantes :

- .1 Créer un service commun spécialisé de renseignements portuaires, composé d'agents des douanes et d'agents des services de détection et de répression issus de divers organismes connexes, afin de recueillir et d'analyser les renseignements.
- .2 Créer une base de données et mettre régulièrement à jour les déclarations concernant les saisies précédentes et les indicateurs de risque⁹.
- .3 Créer un réseau en vue de l'échange d'informations entre les organismes publics compétents, les exploitants du secteur des transports maritimes, les chargeurs, les gens de mer et les autres parties prenantes, afin d'encourager le signalement des cas de trafic d'espèces sauvages.
- .4 Créer un système de réception des renseignements qui facilite la vérification des renseignements et l'interception des espèces sauvages faisant l'objet d'un commerce illicite, y compris un système permettant de soumettre de manière anonyme des rapports sur les activités suspectes.
- .5 Créer et mettre à jour une base de données sur les activités suspectes des navires, qui pourrait recenser¹⁰ :
 - .1 les mouvements suspects des navires (les déroutements inattendus et inexpliqués ou les retards prolongés à l'arrivée par exemple);
 - .2 les arrêts de l'émetteur-récepteur du système d'identification automatique des navires, qui entraîne la disparition temporaire du navire; et
 - .3 les navires ne répondant pas aux appels; et
- .6 Examiner minutieusement les documents en provenance de zones à haut risque, que des espèces sauvages aient ou non été déclarées.

2.1.5 Inspections des navires

Lorsque des navires ont été reconnus comme suspects, les organismes publics compétents qui sont habilités à procéder à l'inspection des navires sont encouragés à prendre des mesures, y compris ce qui suit :

- .1 Coordonner l'unité mixte nationale de contrôle portuaire pour qu'elle procède à l'inspection.
- .2 Mettre en œuvre des directives générales qui servent à assurer l'efficacité des inspections et à garantir que les procédures et processus adéquats sont suivis.
- .3 Escorter le navire jusqu'à un lieu sûr dans le port.

⁹ On trouvera la liste des indicateurs à l'annexe 3.

¹⁰ On trouvera la liste des indicateurs à l'annexe 3.

- .4 Délimiter la zone.
- .5 Protéger le navire.
- .6 Établir un système d'accès contrôlé au navire.
- .7 Procéder à un inventaire à bord du navire.
- .8 Si des espèces sauvages se trouvent à bord, prendre contact avec l'organisme national compétent pour déterminer et vérifier si elles sont exportées et importées avec le permis ou le certificat requis.

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

2.1.6 Inspection des passagers, des bagages et de la cargaison

Les organismes publics compétents sont encouragés à réaliser les inspections conformément aux directives générales établies. Ils sont également encouragés à envisager de mettre en place les mesures suivantes :

- .1 Adopter ou mettre en place du matériel d'inspection non intrusif, tel que des scanners, des appareils à rayons X et des détecteurs de rayonnement, qui permette d'inspecter les conteneurs, les cargaisons et les bagages.
- .2 Utiliser des chiens renifleurs pour inspecter les bagages des passagers et les cargaisons.
- .3 Dans la mesure du possible, soumettre les cargaisons conteneurisées au système de définition des risques, puis à un passage au scanner.
- .4 Soumettre la cargaison conteneurisée à une inspection physique lorsqu'une image numérisée ou un chien renifleur a détecté des anomalies. Dans la mesure du possible, assigner une zone sécurisée spéciale réservée à l'inspection confidentielle des conteneurs.
- .5 Utiliser un système d'identification biométrique pour les passagers.
- .6 Pour les cargaisons contenant des espèces sauvages, vérifier les permis ou les certificats pour s'assurer que les espèces sauvages transportées sont accompagnées de la documentation nécessaire et ne sont pas dissimulées illégalement au milieu d'autres produits légitimes.
- .7 Les organismes publics chargés des inspections vétérinaires et phytosanitaires et les autres organismes effectuant des contrôles spécifiques sur les expéditions sont encouragés à collaborer avec leurs homologues chargés de la détection et de la répression en cas de suspicion de commerce illicite d'espèces sauvages.

- .8 Appliquer dans la mesure du possible la technique de la livraison surveillée (voir la section "Définitions") au ou aux destinataires de l'envoi d'espèces sauvages illicites.
- .9 Obtenir et enregistrer les déclarations de l'équipage, prendre des preuves photographiques ou vidéo, et mettre en lieu sûr et sauvegarder les preuves et/ou les pièces à conviction. Lorsque des espèces sauvages vivantes sont découvertes, prendre des mesures pour les protéger et les préserver, en consultation avec les autorités CITES nationales.

2.1.7 Collaboration interinstitutionnelle, intersectorielle et internationale

La création d'une unité mixte de contrôle portuaire ou d'une unité de renseignement, composée de fonctionnaires de divers organismes publics, permet de renforcer les capacités de prévention, de détection, d'inspection, d'enquête, d'interception et de poursuite des personnes s'adonnant à l'introduction clandestine d'espèces sauvages et à d'autres délits connexes graves. Ces unités établissent un système sécurisé d'échange d'informations et de renseignements concernant les envois suspects.

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

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

- .1 les agences de renseignements;
- .2 l'administration douanière/fiscale;
- .3 l'autorité portuaire ou l'organisme de contrôle;
- .4 l'administration maritime;
- .5 les autorités CITES (agences de la pêche, de la faune et de la flore sauvages et des forêts);
- .6 les services vétérinaires;
- .7 les groupes d'enquête criminelle;
- .8 les laboratoires de criminalistique;
- .9 le parquet/le bureau du procureur général;
- .10 les autorités judiciaires;
- .11 les services de renseignement financier; et
- .12 les musées nationaux.

Les organismes publics compétents sont en outre encouragés à conclure des accords avec des organisations ou des associations régionales et internationales afin de contribuer à l'amélioration des cadres juridiques et institutionnels nationaux et faciliter l'échange

d'informations aux fins de la prévention, de la détection, de l'interception, des enquêtes et des poursuites en cas d'introduction clandestine d'espèces sauvages.

Certaines de ces institutions fournissent des renseignements qui pourraient faciliter la mise en œuvre de la technique de la livraison surveillée aux fins des enquêtes et de l'identification des personnes s'adonnant à ces activités. Ces organisations régionales et internationales comptent notamment :

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

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

Les organismes publics compétents sont en outre encouragés à mettre en place des réseaux informels, des centres régionaux d'information maritime et des réseaux avec les services de renseignements militaires, afin de favoriser l'échange et la circulation des informations. Les organismes publics compétents sont encouragés à examiner, adopter et mettre en œuvre les programmes régionaux, internationaux et intergouvernementaux, notamment ceux qui ont été élaborés pour contribuer au renforcement de la sûreté et de l'efficacité de la chaîne d'approvisionnement dans le secteur du commerce international, ceux qui sont liés à la lutte contre le commerce illicite et ceux qui sont liés à la lutte contre le blanchiment de capitaux et les circuits de financement du terrorisme à l'échelle mondiale. Il s'agit notamment du Cadre de normes SAFE visant à sécuriser et à faciliter le commerce mondial adopté par l'OMD¹¹, de la Recommandation du Conseil de l'Organisation de coopération et de développement économiques sur les instruments juridiques de l'OCDE visant à lutter contre le commerce illicite, des recommandations du GAFI sur les normes mondiales pour la lutte contre le blanchiment de capitaux et le financement du terrorisme, et du Programme de contrôle des conteneurs de l'ONUDD-OMD.

¹¹ Parmi les outils complémentaires, on trouve le Guide de l'auditeur d'opérateur économique agréé, le Guide stratégique sur les accords/arrangements de reconnaissance mutuelle, le Guide de mise en œuvre sur les renseignements préalables concernant le fret (RPCF), les Directives relatives à la gestion de la chaîne logistique intégrée (mises à jour), les Directives sur le numéro d'identification des entreprises et le Manuel sur l'analyse des données (voir http://www.wcoomd.org/fr/topics/facilitation/instrument-and-tools/frameworks-of-standards/safe_package.aspx).

2.1.8 Enquêtes et poursuites

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

- .1 Classer ou catégoriser les espèces animales et végétales selon qu'elles sont en voie de disparition ou pas.
- .2 Définir l'infraction et prévoir les sanctions adéquates dans la législation nationale; tenir compte dans la mesure du possible de la cohérence régionale pour faciliter les initiatives transfrontalières.
- .3 Prévoir des sanctions sévères pour les infractions relatives aux espèces en voie de disparition et en danger critique d'extinction.
- .4 Encourager les enquêtes et les poursuites transfrontalières.
- .5 Élaborer des directives générales (guide ou manuel de référence rapide) pour faciliter les enquêtes et les poursuites ainsi que la collecte et la conservation des preuves, notamment des Directives sur la récupération des pièces à conviction.
- .6 Permettre aux services de détection et de répression de mener des enquêtes financières, d'obtenir l'accès aux comptes bancaires et de les geler pendant les enquêtes.
- .7 Adopter dans la mesure du possible des lois qui habilitent les fonctionnaires des autorités CITES nationales à engager des poursuites, par délégation, en cas de commerce illicite d'espèces sauvages.
- .8 Mettre en place un système de gestion des affaires et un système d'échange d'information avec les États partenaires afin de faciliter les saisies transfrontalières.
- .9 Examiner, modifier ou adapter la législation nationale en vigueur qui prévoit les sanctions en cas d'infractions accessoires et inchoatives liées à l'introduction clandestine d'espèces sauvages.

2.1.9 Mesures supplémentaires relatives aux enquêtes et aux poursuites

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

- .1 Définir les profits tirés du commerce illicite d'espèces sauvages et ordonner la confiscation des biens pour récupérer les revenus d'origine criminelle et les avoirs connexes.
- .2 Mener des enquêtes financières en parallèle pour retrouver les auteurs et déterminer les liens avec d'autres types d'activités illicites ou illégales.

- .3 Recueillir des preuves supplémentaires pour contribuer à la constatation des infractions principales liées aux espèces sauvages.
- .4 Renforcer les accords bilatéraux en matière d'entraide juridique et d'extradition afin de faciliter les enquêtes et les poursuites à l'encontre des auteurs d'infractions liées au commerce illicite d'espèces sauvages.
- .5 Mettre en place des accords de coopération entre les banques centrales ou les associations de banquiers afin de mieux connaître leurs clients pour faciliter le travail des services chargés des enquêtes financières.
- .6 Affecter des ressources à la surveillance pour contribuer à identifier d'autres membres du réseau criminel.
- .7 Créer un cadre de collaboration faisant intervenir à la fois les organismes publics et les compagnies de services de transport maritime afin de faciliter la coordination et l'harmonisation des différentes mesures d'intervention, et d'établir une plateforme consacrée à l'échange d'informations.

2.1.10 Prévention et dissuasion de la corruption

Les organismes publics compétents sont encouragés à examiner, modifier et appliquer la législation nationale existante en matière de lutte contre la corruption. À cette fin, ils sont encouragés à adopter et à mettre en œuvre les mesures suivantes :

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

2.1.11 Enseignement et formation

Il convient d'encourager et de mener à bien la formation continue du personnel des organismes publics compétents chargés de la prévention, de la détection et de la répression de l'introduction clandestine d'espèces sauvages. Les fonctionnaires affectés aux systèmes de définition des risques devraient également régulièrement suivre des formations afin d'être tenus informés des derniers indicateurs de risque. Les fonctionnaires affectés à l'analyse d'images de cargaisons conteneurisées devraient être régulièrement formés afin de disposer des dernières connaissances en ce qui concerne les méthodes de dissimulation des espèces sauvages introduites clandestinement, et d'être en mesure de reconnaître ces méthodes. Les agents des douanes/des recettes et les agents des services de détection et de répression qui travaillent dans l'enceinte portuaire devraient recevoir une formation périodique sur les réglementations CITES, les méthodes de détection, l'identification, les méthodes efficaces de fouille des conteneurs, les cargaisons et les bagages, la saisie d'espèces sauvages introduites clandestinement et le prélèvement d'échantillons d'espèces sauvages aux fins d'analyse criminalistique. Il convient d'envisager, dans la mesure du possible, de faire appel à des chiens

entraînés à la détection des espèces sauvages dans les conteneurs, les cargaisons et les bagages. Une formation continue sur la sûreté portuaire, la sûreté des navires et la sûreté des cargaisons devrait être dispensée au personnel des services de détection et de répression qui œuvre dans l'enceinte portuaire. Les agents des services de détection et de répression des organismes publics compétents devraient suivre régulièrement des formations sur les dernières méthodes de dissimulation.

Les organismes publics compétents sont encouragés à envisager de mettre en place des formations conjointes ou des forums conjoints de renforcement des capacités destinés aux secteurs public et privé qui portent sur la prévention, la détection et le signalement des cas d'introduction clandestine d'espèces sauvages. Ils sont également incités à organiser des forums de renforcement des capacités à l'intention des gens de mer, des exploitants du secteur des transports maritimes, des chargeurs et des autres parties prenantes du secteur des transports maritimes, qui portent sur les différents aspects du trafic d'espèces sauvages et le rôle de ces acteurs dans la lutte contre le commerce illicite d'espèces sauvages.

Il est recommandé que le personnel des organismes publics compétents qui oeuvre dans l'enceinte portuaire reçoive une formation périodique sur les mesures de prévention de la corruption et le signalement de la corruption.

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

2.1.12 Meilleures pratiques du secteur

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

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

Les organismes publics compétents sont également encouragés à :

- .1 renforcer la couverture médiatique des saisies auprès des parties prenantes du secteur privé concernées afin de les sensibiliser à la question, notamment par l'intermédiaire des bulletins d'actualité publiés sur les sites Web, des journaux, des bulletins d'information, des publications et des médias nationaux; et
- .2 mettre en place un système de récompense des lanceurs d'alerte afin de mieux faire connaître cette pratique et d'encourager le recours aux systèmes de dénonciation existants.

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

2.2 Rôle des compagnies

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

En fonction du rôle qu'elles jouent, les compagnies sont encouragées à adopter les mesures suivantes :

2.2.1 Renforcement de la sûreté et réduction des risques

- .1 Mettre en œuvre des programmes de sûreté de la chaîne d'approvisionnement tels que le Programme des Opérateurs économiques agréés (OEA) de l'OMD et le partenariat douanes-commerce contre le terrorisme. Ces programmes, qui portent également sur la cybersécurité, la sûreté de la cargaison et le contrôle de l'accès physique aux navires et aux installations, aident les entreprises à réduire les risques d'exposition aux activités illicites tout en profitant de transactions commerciales simplifiées.
- .2 Mettre en œuvre des procédures permettant de faire les enquêtes qui s'imposent et de filtrer les employés, les passagers, les partenaires commerciaux, les chargeurs et les destinataires (notamment les meilleures pratiques en matière de "connaissance de l'identité des clients" et de "connaissance de l'identité des fournisseurs"). La mise en œuvre des meilleures pratiques en matière de "connaissance de l'identité des clients" et d'une approche fondée sur les risques lors de l'arrivée de nouveaux clients et employés est particulièrement importante pour les compagnies qui assurent des services dans des pays connus pour être à haut risque en matière de trafic d'espèces sauvages.
- .3 Mettre en œuvre la conservation des données transactionnelles conformément au cadre juridique national.
- .4 Appliquer des outils de contrôle des cargaisons pour faciliter la détection des envois suspects.
- .5 Intégrer des indicateurs de signaux d'alerte propres au trafic d'espèces sauvages dans les systèmes d'évaluation des risques des cargaisons des compagnies, qui sont parfois déjà en place pour détecter d'autres formes de contrebande (voir l'annexe 3). Les tendances du trafic, les itinéraires et les méthodes de dissimulation évoluant avec le temps, les compagnies devraient se tenir informées des faits nouveaux. Elles devraient également encourager les services locaux de détection et de répression, comme les services de douanes par exemple, à échanger des informations exploitables avec les différentes parties de la chaîne d'approvisionnement (sans compromettre les sources et les méthodes de renseignement).

- .6 Utiliser en priorité des systèmes électroniques et automatisés pour les transactions commerciales (le connaissance électronique par exemple) afin d'améliorer la traçabilité et la transparence des opérations. Cela permettra de détecter plus rapidement les irrégularités, les éventuelles tentatives de fraude et la corruption. Cela permettra également l'intégration avec d'autres systèmes afin d'améliorer l'interopérabilité des systèmes.
- .7 Mettre en place des directives générales pour améliorer l'intégrité physique des cargaisons, la sécurité des installations des compagnies, le contrôle et la vérification des documents relatifs à la cargaison et les mesures prises en cas de comportement suspect des clients ou d'envois potentiellement illicites.

2.2.2 Notification

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

2.2.3 Coopération

- .1 Coopérer avec les organismes publics compétents pour détecter et interrompre le trafic illicite. Appuyer le travail des organismes publics locaux compétents en fournissant en temps utile la documentation et l'accès aux manifestes des navires afin de permettre une analyse des risques et des enquêtes efficaces concernant les cargaisons et les passagers. Faciliter l'accès services de détection et de répression aux manifestes des navires afin de permettre l'analyse des risques ou l'élaboration d'outils de renseignement.
- .2 Travailler en réseau avec des initiatives locales, nationales, régionales ou internationales visant à renforcer la coopération entre les secteurs public et privé en matière d'échange d'informations ou de renseignements sur le trafic d'espèces sauvages et de diffusion des meilleures pratiques.
- .3 Travailler en réseau avec les associations professionnelles concernées afin de faciliter l'échange de renseignements et de meilleures pratiques en matière de prévention et de signalement des activités de commerce illicite d'espèces sauvages.

2.2.4 Formation et sensibilisation

- .1 Organiser et entreprendre le renforcement des capacités et la formation continue des employés et des compagnies sous-traitantes en ce qui concerne les dernières tendances, les méthodes de dissimulation, les itinéraires de contrebande et les directives générales connexes concernant la manière de traiter et de signaler les activités suspectes.
- .2 Former les employés à l'application et à l'utilisation d'outils de contrôle des cargaisons pour faciliter la détection des envois suspects.

- .3 Sensibiliser les partenaires commerciaux, les clients et les passagers aux risques liés au trafic d'espèces sauvages. Intégrer les actions de lutte contre le trafic d'espèces sauvages aux pratiques de responsabilité sociale et de sûreté des entreprises, et adopter une politique d'entreprise de tolérance zéro pour tout acte lié au trafic d'espèces sauvages et les comportements corrompus qui y sont associés, transmettre directement les informations à cet égard à tous les employés, sous-traitants, clients et passagers. Passer en revue les dispositions de la politique de transport concernant le transport des espèces sauvages introduites clandestinement.

2.2.5 Autres

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

Annexe 1

Introduction à la Convention CITES et à ses annexes

Adoptée en 1973 et entrée en vigueur en 1973, la Convention sur le commerce international des espèces de faune et de flore sauvages menacées d'extinction (CITES) est un accord juridiquement contraignant entre les gouvernements signataires. En décembre 2020, la Convention comptait 183 Parties¹² (182 et l'Union européenne). Cet accord vise à garantir que le commerce international des espèces sauvages ne menace l'existence d'aucune espèce. La CITES réglemente le commerce international d'environ 38 000 espèces de faune et de flore sauvages. Le commerce des spécimens d'espèces inscrites aux trois annexes de la CITES nécessite la délivrance d'une documentation commerciale officielle sous la forme d'un permis ou d'un certificat CITES.

Les annexes à la CITES sont les suivantes :

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

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

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

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

¹² Liste des Parties à la CITES :
https://cites.org/fra/disc/parties/chronolo.php?order=field_country_official_name&sort=asc.

Types de documents CITES

Chaque importation, exportation, réexportation et introduction en provenance de la mer de spécimens d'espèces visées par la Convention doit être autorisée par un permis ou un certificat CITES. Chaque Partie à la CITES désigne un ou plusieurs organes de gestion CITES¹³ chargés d'administrer le système d'autorisation et une ou plusieurs autorités scientifiques chargées de conseiller l'organe national de gestion CITES ou les autres autorités en ce qui concerne les incidences du commerce sur le statut des espèces.

Permis

Selon les définitions de la CITES et la résolution Conf. 12.3 (Rev. CoP18)¹⁴, un permis est un document officiel délivré par un organe de gestion CITES pour autoriser l'exportation d'un spécimen d'une espèce inscrite à l'annexe I ou II, l'exportation d'un spécimen d'une espèce inscrite à l'annexe III en provenance de l'État qui a inscrit l'espèce à cette annexe, ou l'importation d'un spécimen d'une espèce inscrite à l'annexe I. Pour être valide, un permis doit être conforme aux prescriptions de la Convention et aux résolutions de la Conférence des Parties. Par exemple, un permis d'exportation ne peut être délivré que si le spécimen a été obtenu légalement, si le commerce ne nuit pas à la survie de l'espèce et, pour les espèces figurant à l'annexe I, si une autorisation d'importation a déjà été délivrée.

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

Un document CITES est requis chaque fois qu'un spécimen d'une espèce inscrite à la CITES franchit une frontière internationale. Il convient de noter qu'il n'est pas nécessaire d'avoir des permis distincts pour le transit, si les spécimens demeurent sous le contrôle de l'administration douanière¹⁵.

Certificats

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

- .1 certificat de réexportation;
- .2 certificat pré-Convention;
- .3 certificat d'origine;
- .4 certificat pour des animaux élevés en captivité;
- .5 certificat pour des plantes reproduites artificiellement; et
- .6 certificat d'introduction en provenance de la mer.

¹³ <https://cites.org/fra/parties/country-profiles/national-authorities>.

¹⁴ <https://cites.org/sites/default/files/document/F-Res-12-03-R18.pdf>.

¹⁵ Modèle de permis CITES : <https://cites.org/sites/default/files/fra/res/12/F-Res-12-03R16-A2.pdf>.

Pour plus d'informations sur les permis et certificats CITES, il convient de consulter le site https://cites.org/fra/prog/Permit_system.

Notifications

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

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

Annexe 2

Exemples de techniques de contrebande dont les autorités et les exploitants du secteur des transports maritimes doivent avoir connaissance

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

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

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

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

Exemple 5 : Sept grandes embarcations de commerce de troc à toit ouvert ont été interceptées alors qu'ils transportaient illégalement 3 000 oiseaux exotiques et 1 960 grumes entre le pays G et le pays H.

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

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

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

Exemple de convergence : Il existe une forte convergence entre le trafic d'ivoire et de pangolin et le commerce du bois, certains individus s'adonnant tant au commerce d'espèces sauvages qu'au commerce de produits issus du bois. Le bois sert également de moyen de dissimulation pour le trafic d'ivoire et de pangolin, ces produits étant souvent emballés ensemble dans des conteneurs mesurant de 20 à 40 pieds.

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

Annexe 3

Signaux d'alerte indiquant un risque de commerce illicite

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

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

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

2 Différence de poids et d'apparence

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

3 Descriptions douteuses ou vagues

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

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

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

5 Documentation suspecte

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

6 Expédition fractionnée en plusieurs envois

Le fractionnement des envois peut avoir lieu pour des raisons et des objectifs légitimes. Toutefois, il peut également s'agir d'une tactique utilisée par les trafiquants pour répartir les risques de perte en cas d'interception par les services de détection et de répression. Cette technique est également utilisée pour tirer profit de plus petits volumes, qui peuvent être

dissimulés plus facilement dans des envois de marchandises licites. La cargaison illicite est répartie dans plusieurs conteneurs correspondant à une seule réservation ou plusieurs réservations.

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

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

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

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

9 Changement de connaissance

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

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

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

11 Utilisation des zones franches et des ports francs

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

12 Non-divulgation du véritable expéditeur ou destinataire

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

13 Réticence de l'expéditeur effectuant son premier envoi et de l'expéditeur à fournir des informations concernant leur activité et l'utilisation finale du produit

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

14 Demande de dernière minute de dédouanement de l'expédition

Les demandes de dernière minute de dédouanement de l'expédition peuvent être une tentative d'éviter les contrôles douaniers s'appuyant sur le facteur temps.

15 Paiements en espèces

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

Annexe 4

Ressources utiles

CITES

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

Trafic d'espèces sauvages et signaux d'alerte

- .1 *Red flag indicators for wildlife and timber trafficking in containerized sea cargo: a compendium and guidance for the maritime shipping sector* (TRAFFIC et WWF, 2021): <https://apps5.wwf.org/hk/red-flag-compendium/>
- .2 Rapport mondial sur la criminalité liée aux espèces sauvages, Trafic d'espèces protégées (ONUDC, 2020) : https://www.unodc.org/documents/data-and-analysis/wildlife/2020/World_Wildlife_Report_2020_9July.pdf
- .3 Bulletin de renseignements de l'équipe spéciale de "United for Wildlife" - rapports mensuels communs destinés aux signataires de la Déclaration de Buckingham Palace et de la Déclaration de Mansion House sur des sujets particulièrement préoccupants concernant le trafic d'espèces sauvages et les secteurs de la finance et des transports (contacter report@unitedforwildlife.org)
- .4 *Wildlife Trade Portal* - outil interactif qui affiche les données de TRAFFIC concernant les saisies et les incidents liés aux espèces sauvages : <https://www.wildlifetradeportal.org/#/dashboard>
- .5 Environmental Investigation Agency Global Environmental Crime Tracker : <https://eia-international.org/global-environmental-crime-tracker/>

Cadre relatif à la sécurité et à la sûreté

- .1 Cadre de normes SAFE visant à sécuriser et à faciliter le commerce mondial établi par l'OMD : <http://www.wcoomd.org/-/media/wco/public/fr/pdf/topics/facilitation/instruments-and-tools/tools/safe-package/cadre-de-norme-safe.PDF?la=fr>
- .2 Codes du Système harmonisé de l'OMD : <https://www.wcotradetools.org/fr/harmonized-system>

- .3 Manuel sur le transit : pour l'établissement de systèmes efficaces de transit pour les pays en développement sans littoral (OMD, 2014) : <http://www.wcoomd.org/-/media/wco/public/fr/pdf/topics/key-issues/ecp/2015/transit-handbook-for-upload-fr.pdf?db=web>
- .4 Directives sur le transit : vers un régime de transit efficace (OMD, 2017) : <http://www.wcoomd.org/-/media/wco/public/fr/pdf/topics/facilitation/instruments-and-tools/tools/transit/transit-guidelines.pdf?db=web>
- .5 Recueil de directives pratiques sur la sûreté dans les ports qui complète les dispositions du Code ISPS : <https://wwwcdn.imo.org/localresources/en/OurWork/Security/Documents/ILOIMOCODEofPracticeFr.pdf>
- .6 Normes internationales sur la lutte contre le blanchiment de capitaux et le financement du terrorisme et de la prolifération, recommandations du GAFI 2012, mises à jour en novembre 2023 : <https://www.fatf-gafi.org/fr/publications/Fatfrecommendations/Fatf-recommendations.html>
- .7 Boîte à outils de l'ICCWC : <https://cites.org/sites/default/files/eng/prog/iccwc/Toolkit%20implementation%20-%20step%20by%20step%20v3.pdf>
- .8 Outil d'évaluation PortMate (surveillance du port et évaluation de la lutte contre le trafic) : https://www.traffic.org/site/assets/files/16117/portmate_categories_overview_and_template_sept2021.pdf
- .9 Recommandation du Conseil sur la lutte contre le commerce illicite : renforcement de la transparence dans les zones franches (OCDE, 2019) : <https://legalinstruments.oecd.org/fr/instruments/OECD%20LEGAL%200454>

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

- .1 Cours numérique d'introduction à la CITES : <https://www.informea.org/en/introductory-course-convention-international-trade-endangered-species-wild-fauna-and-flora-cites>
- .2 Cours numérique de la FIATA (Fédération internationale des associations de transitaires et assimilés) sur la prévention du trafic d'espèces sauvages, à l'intention des transitaires. Le cours est disponible en anglais, espagnol, français, chinois, arabe, russe et portugais : https://training.fiata.org/courses/course-v1:FIA+TRA001_Fre+2020/about
- .3 *Ports & the Supply Chain Online Course, Reducing Maritime Trafficking on Wildlife between Africa and Asia by Institute of Chartered Shipbrokers (ICS) & UNDP Training Programme* : <https://www.traffic.org/site/assets/files/16117/ics-undp-ports-training-course-flyer.pdf>
- .4 INTERPORTPOLICE : *International Organization of Airport and Seaport Police* : <https://interportpolice.org/>
- .5 *Due diligence: increasing safety and security throughout the supply chain (TT Club, 2020)* : <https://www.ttclub.com/media/files/tt-club/stop-loss/stop-loss-21-due-diligence.pdf>

Corruption et dénonciation d'abus

- .1 Indice de perception de la corruption (*Transparency International*) : <https://www.transparency.org/en/cpi/2019/results/tha>
- .2 Targeting Natural Resource Corruption : <https://www.worldwildlife.org/pages/tncr-about-the-project>
- .3 Faire reculer la corruption : un guide sur la lutte contre la corruption à l'usage des organes de gestion des espèces sauvages (ONUDC, 2020) : https://www.unodc.org/documents/Wildlife/Scaling_Back_Corruption_FR_ebook.pdf
- .4 Poisson pourri : un guide pour lutter contre la corruption dans le secteur de la pêche (ONUDC, 2019) : https://www.unodc.org/documents/Wildlife/Rotten_Fish_FR.pdf
- .5 Maritime Anti-Corruption Network : <https://macn.dk>

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

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

- .1 INTERPOL – Criminalité environnementale : <https://www.interpol.int/fr/Infractions/Criminalite-environnementale>
- .2 Consortium international de lutte contre la criminalité liée aux espèces sauvages : https://cites.org/eng/prog/iccwc_new.php
 - .1 Programme mondial de l'ONUDC sur les crimes qui portent atteinte à l'environnement : <https://www.unodc.org/unodc/en/environment-climate/>
 - .2 Programme de contrôle des conteneurs de l'OMD et de l'ONUDC : <https://www.unodc.org/unodc/en/ccp/index.html>
- .3 Complément d'information publié en 2017 sur la criminalité liée aux espèces sauvages (ONUDC, 2017) : https://www.unodc.org/documents/data-and-analysis/wildlife/Research_brief_wildlife_su.pdf.
- .4 Blanchiment d'argent et commerce illégal d'espèces sauvages (GAFI, 2020) : <https://www.fatf-gafi.org/en/publications/Environmentalcrime/Money-laundering-wildlife-trade.html>

Organisations régionales – lutte contre le commerce illicite d'espèces sauvages

Les ressources supplémentaires ci-après contiennent des informations actualisées :

- .1 Accord de Lusaka sur les opérations concertées de coercition visant le commerce illicite de la faune et de la flore sauvages : <https://lusakaagreement.org/>.

- .2 *East African Network for Environmental Compliance and Enforcement* :
<https://eanece.org>.

Initiatives nationales

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

Directives communes du secteur

- .1 *Combatting Illegal Wildlife Trade – A Shared Responsibility* :
<https://www.worldshipping.org/s/Combatting-Illegal-Wildlife-Documents-Publication.pdf>; <https://www.worldshipping.org/protectingwildlife>
- .2 *Red Flags for Suspicious Illegal Wildlife Trade* :
https://www.worldshipping.org/s/Red-flags-Leaflet_Publication-Version.pdf;
<https://www.worldshipping.org/protectingwildlife>
