



NOTE DE TRAVAIL

GROUPE D'EXPERTS DE LA FACILITATION (FALP)

QUATORZIÈME RÉUNION

Montréal, 20 – 24 avril 2026

Point 3 : Amendements de l'Annexe 9 – Facilitation

**ÉVOLUTION DES DISPOSITIONS DE L'OACI POUR LUTTER CONTRE LE TRAFIC
D'ESPÈCES SAUVAGES DANS LE SECTEUR AÉRONAUTIQUE**

(Note présentée par la France)

RÉSUMÉ

Le trafic d'espèces sauvages est l'une des plus grandes activités internationales de commerce illicite. Ce document de travail présente un aperçu du travail mené par la France pour lutter contre le trafic d'espèces sauvages dans le secteur aéronautique. En fonction des progrès réalisés dans le soutien à la mise en œuvre et de la nécessité de renforcer davantage le rôle de la communauté aéronautique sur ce sujet, ce document de travail propose d'élever la Pratique recommandée existante 8.47 sur le trafic d'espèces sauvages, présente à l'Annexe 9 — Facilitation, aux normes et propose de nouvelles Pratiques Recommandées 8.XX et 8.XX.

Suite à donner par le Groupe d'experts FAL :

Le Panel FAL est invité à examiner les propositions décrites dans ce document et à convenir que l'Annexe 9 soit modifiée, comme indiqué dans l'Annexe.

1. INTRODUCTION

1.1 La troisième édition du Rapport mondial sur la criminalité sur la faune sauvage, publiée en 2024², dénombre plus de 140 000 saisies d'espèces sauvages entre 2015 et 2021. Deux messages clés de ce rapport sont que :

- a) Le trafic d'espèces sauvages persiste dans le monde entier malgré deux décennies d'actions concertées aux niveaux international et national — des progrès plus rapides et mesurables pourraient être réalisés si les interventions étaient éclairées par des preuves scientifiques plus solides.

¹ Version française fournie par la France

² <https://www.unodc.org/unodc/fr/data-and-analysis/wildlife.html>

- b) La criminalité contre les espèces sauvages est interconnectée aux activités de grands et puissants groupes du crime organisé opérant dans certains des écosystèmes les plus fragiles et diversifiés, de l'Amazonie au Triangle d'or — lutter contre le trafic d'espèces sauvages dans ces circonstances nécessite une stratégie plus large pour s'attaquer au crime organisé dans son ensemble.

1.2 Le trafic d'espèces sauvages est l'une des plus grandes activités internationales de commerce illicite. En 2016, la criminalité environnementale était devenue une industrie valant plusieurs milliards de dollars, valant entre 91 et 258 milliards de dollars par an, la criminalité relative à la faune représentant spécifiquement 7 à 23 milliards de dollars du total³.

1.3 En plus des fonds illégaux, le trafic d'espèces sauvages met en danger les espèces et entrave le tourisme et le commerce écologiques mondiaux. Au cours de la dernière décennie, des incidents de trafic d'espèces sauvages ont été enregistrés dans des aéroports d'au moins 136 pays dans presque toutes les régions du globe.

1.4 Concernant les questions de santé publique, en multipliant les contacts entre la faune et les humains, le trafic illégal augmente le risque de transmission d'agents pathogènes entre espèces, un problème majeur de santé publique. Plus de 60 %⁴ de toutes les maladies infectieuses émergentes dans le monde sont d'origine zoonotique et les zoonoses sont responsables des pandémies les plus récentes de l'histoire moderne, notamment le VIH, Ebola, le SRAS, le MERS et, plus récemment, la COVID-19.

1.5 Les groupes criminels transnationaux exploitent de plus en plus le système interconnecté du transport aérien pour poursuivre le trafic illégal d'espèces sauvages. Bien que les États aient la responsabilité principale d'identifier, d'appréhender et de poursuivre les trafiquants, il est reconnu que les personnels de l'aviation (dans les activités de passagers ou de fret) peuvent jouer un rôle important dans la prévention du trafic d'espèces sauvages.

1.6 L'Objectif de Développement Durable n° 15.7 (SGD15) de l'Assemblée générale des Nations Unies fixe pour objectif « de prendre des mesures urgentes pour mettre fin au braconnage et au trafic d'espèces sauvages de flore et de faune et répondre à l'offre et à la demande de produits sauvages illégaux ». L'International Air Transport Association (IATA) et l'Airports Council International (ACI) s'efforcent de collaborer avec d'autres partenaires industriels, des organisations de conservation et la société civile, les organismes de régulation et les agences de contrôle afin de contribuer à atteindre cet objectif.

1.7 De plus, en 2016, l'ACI et d'autres partenaires industriels ont signé la « Déclaration du United for Wildlife Transport Taskforce de Buckingham Palace » par la Royal Foundation of the Duke and Duchess of Cambridge, et l'IATA a adopté lors de sa 72^{ème} assemblée générale annuelle une résolution sur le commerce illégal des espèces sauvages qui fournit une déclaration claire et sans équivoque de la position des compagnies aériennes.

1.8 En 2019, lors de la 40^{ème} session de l'Assemblée de l'OACI, l'ACI et l'IATA ont présenté leurs efforts respectifs contre le trafic d'animaux⁵ sauvages.

³ <https://c4ads.org/reports/in-plane-sight/>

⁴ Global trends in emerging infectious diseases, Nature, vol 451

⁵ A40-WP/199, Prévention du trafic illicite d'espèces sauvages au moyen de l'aviation commerciale ; A40-WP/488, Airports' efforts against wildlife trafficking (Initiatives des aéroports dans la lutte contre le trafic d'espèces sauvages)

1.9 En juillet 2021, lors de la 12^{ème} réunion du Panel de facilitation de l'OACI, l'ACI et l'IATA ont invité le Panel à envisager l'adoption d'une nouvelle Pratique recommandée dans l'Annexe 9 - Facilitation à la Convention de l'aviation civile internationale afin de garantir que des procédures soient mise en place pour lutter contre le trafic d'espèces sauvages, y compris les systèmes de déclaration et les points de contact des autorités compétentes concernées pour les exploitants aéroportuaires et aéronautiques.

1.10 Le panel a approuvé à l'unanimité la proposition telle qu'elle était présentée⁶. L'amendement 29 à l'annexe 9 a ensuite été adopté par le Conseil lors de la neuvième réunion de sa 225^{ème} session le 9 mars 2022. Ainsi, la pratique recommandée 8.51 invite les États contractants à mettre en place des procédures pour lutter contre la faune et à mettre en place des systèmes de déclaration clairs ainsi que les points de contact des autorités compétentes pertinentes pour les aéroports et les compagnies aériennes.

1.11 En octobre 2022, lors de la 41^{ème} session de l'Assemblée de l'OACI sur une proposition d'ACI et de l'IATA, la Résolution 41-17 : Déclaration consolidée des politiques continues de l'OACI relatives à la facilitation, dans laquelle l'Assemblée exhorte les États membres à établir auprès de toutes les parties prenantes un système efficace de partage d'informations et de collaboration pour la prévention du trafic d'espèces⁷ sauvages. Cette disposition a été de nouveau adoptée lors de la 42^{ème} session de l'Assemblée de l'OACI en octobre 2025.

2. ANALYSE

Importations illégales de viande de brousse dans les bagages des voyageurs

2.1 Des milliers de tonnes de viande de brousse sont probablement introduites en Europe chaque année, pour un usage à la fois personnel et commercial. Le trafic de viande de brousse affecte non seulement les populations d'animaux sauvages dans les pays d'origine mais il existe également des risques prouvés de propagation de maladies infectieuses. Les autorités européennes doivent faire davantage pour lutter contre ce commerce illégal.

2.2 Par exemple, au cours des cinq dernières années, les douanes françaises ont saisi en moyenne 23 tonnes de viande illégale par an, dont 600 kg provenant d'espèces sauvages telles que le singe, le pangolin et la chauve-souris. Cependant, il s'agit probablement d'une sous-estimation en raison des difficultés d'identification des espèces CITES.

2.3 En France, les efforts pour lutter contre l'importation illégale de viande sauvage dans les bagages des voyageurs se sont intensifiés. À travers ces initiatives, la France cherche à atténuer les risques sanitaires, de conservation et de sécurité liés au commerce illégal de viande sauvage, tout en renforçant la sensibilisation du public et des cadres réglementaires efficaces. Un groupe de travail interministériel multidisciplinaire sur la viande de brousse illégale dans les bagages des voyageurs a été créé en 2023 dans le but d'élaborer un plan d'action. Un accent important est mis sur l'augmentation de la sensibilisation des passagers et des contrôles ciblés, le renforcement de la coopération avec les pays de provenance, l'affinement des réglementations, y compris au niveau de l'Union européenne (UE), et l'expérimentation de nouvelles méthodes de contrôle.

⁶ FALP/12-WP/25, Collaborative approach in the fight against wildlife trafficking (Approche collaborative dans la lutte contre le trafic d'espèces sauvages)

⁷ A41-WP/144_Pour des mécanismes efficaces de lutte contre le trafic d'espèces sauvages ; Doc 10184 de l'OACI

2.4 Une campagne de sensibilisation auprès des voyageurs a également été menée en 2024 à l'aéroport Lyon - St. Exupéry avec des expositions, des vidéos et des affiches multilingues. Les partenariats avec les compagnies aériennes, les gestionnaires d'aéroports, les organisations environnementales et d'autres organismes gouvernementaux ont été essentiels.

2.5 Des études menées à l'aéroport Paris - Charles de Gaulle ont mis en lumière une augmentation des importations de viande sauvage liée à l'augmentation du trafic aérien. Des efforts sont en cours pour quantifier le trafic par espèce, identifier les origines et évaluer les risques liés aux agents pathogènes. Des modifications réglementaires sont également en cours, visant à sanctionner de manière appropriée les particuliers en cas d'infraction, et à mettre en place un régime juridique simplifié et efficace pour interdire l'importation de viande par les passagers au niveau de l'UE, notamment en travaillant sur les exceptions actuellement trop nombreuses et contre-productives.

2.6 Au printemps 2024, les autorités de l'aviation civile et les autorités douanières françaises ont rencontré les compagnies aériennes transportant des passagers de pays à haut risque pour évaluer leurs pratiques et partager des supports de sensibilisation, tels que des affiches et des vidéos à exposer dans les aéroports de départ. Suite à ces échanges, certains transporteurs ont immédiatement ouvert un lien vers le site des douanes françaises.

2.7 La France a également réussi à introduire de manière innovante des clauses spécifiques de protection des espèces, notamment concernant la viande sauvage, dans des accords bilatéraux de services aériens avec certains pays tiers, notamment en Afrique. Les prochaines étapes sont des efforts coordonnés visant à renforcer l'application, la sensibilisation et la collaboration dans la lutte contre le commerce illégal d'espèces seront également élargies à davantage de compagnies aériennes et de pays.

Formation de sensibilisation

2.8 L'industrie a développé certains documents, par exemple l'IATA a produit des supports d'orientation et des vidéos visant à aider les compagnies aériennes à sensibiliser le personnel et les passagers aux problèmes liés au trafic d'espèces sauvages. L'ACI a également publié une collection de cas de bonnes pratiques provenant d'aéroports sélectionnés, qui présentent les actions à prendre pour lutter contre le trafic d'espèces sauvages. Il existe également des supports de formation gratuits disponibles sur le site de l'USAID Reducing Opportunities for Unlawful Transport of Endangered Species (ROUTES⁸).

2.9 Le secteur de l'aviation peut jouer un rôle important dans la lutte contre cette criminalité transnationale, en sensibilisant son personnel et ses passagers à cette question ; promouvoir une forte culture de sécurité permettant d'identifier et de signaler efficacement les activités suspectes sans alourdir les protocoles existants ; et, soutenir les services compétents de l'état qui doivent partager des renseignements et des informations entre eux ainsi qu'avec l'industrie.

Manque d'information

2.10 Bien qu'il existe une contrebande organisée systémique, il ne fait aucun doute que de nombreux passagers apportent des articles interdits pour leur usage personnel et ne connaissent pas les règles des pays de destination. Ces faits sont confirmés par les autorités douanières lors des saisies effectuées dans les aéroports.

⁸ <https://routespartnership.org/>

2.11 Dans le cadre de ce qui est prévu dans les réglementations de sécurité, de sûreté ou de santé, il semble nécessaire d'informer les passagers des réglementations applicables aux importations alimentaires, végétales ou produits dérivés. L'objectif n'est pas de faire porter la responsabilité sur les compagnies aériennes, mais plutôt sur le passager en l'informant dès que possible de ses obligations pour le rendre responsable.

2.12 Les initiatives des compagnies aériennes ont montré qu'il existe plusieurs moments clés où le passager peut être informé des réglementations d'importation applicables, soit via des informations numériques, soit avant le départ lors de l'enregistrement.

Partage d'informations

2.13 Les informations relatives à la nature, à l'ampleur et aux conséquences du transport illégal de faune sauvage sont rares. Pour aller plus loin dans la lutte contre le trafic d'espèces sauvages, les informations recueillies par les États contractants via la Recommandation 8.47 devraient être partagées. Un mécanisme de partage devrait être mis en œuvre au sein de chaque État contractant et idéalement entre États contractants.

3. RECOMMANDATIONS

3.1 Le Panel FAL est invité à :

- a) Notez les informations contenues dans ce document de travail ;
- b) Considérer la pertinence de l'élévation et de la modification de la Pratique Recommandée 8.47 à la norme (Annexe A, à laquelle se réfère) ; et
- c) Examiner les nouvelles pratiques recommandées 8.XX et 8.XX (comme indiqué dans l'Annexe).

APPENDICE A

8.47 **Pratique recommandée.** — Il est recommandé que les États contractants prennent des mesures pour s'assurer ~~veillent à ce~~ que des procédures soient en place pour lutter contre le trafic d'espèces sauvages, notamment des systèmes de signalement clairs, un système de partage d'information et de collaboration et des points de contact pour les exploitants d'aéroports et d'aéronefs et les transitaires de fret aérien auprès des autorités compétentes.

8.XX Pratique recommandée. — *Il est recommandé que les États contractants veillent à ce que le personnel des exploitants d'aéroports et d'aéronefs et le personnel des transitaires de fret aérien qui est en contact direct avec les voyageurs ou les marchandises reçoivent une formation de sensibilisation au trafic d'espèce sauvages.*

8.XX Pratique recommandée — *Il est recommandé que les États contractants veillent à ce que des dispositions soient prises par les exploitants d'aéronefs pour fournir aux passagers, suffisamment avant le départ, des informations concernant les exigences relatives aux produits interdits des pays de destination.*

APPENDIX B

**NEW or REVISED SARP PROPOSAL: AMENDMENT 30 ANNEX 9, CHAPTER 8,
 [STANDARD/RECOMMENDED PRACTICE]**

IMPACT ASSESSMENT

1. What is the problem that this proposal is designed to address?

Please include specific details

Combat wildlife trafficking to prevent the use of commercial aviation activities.

2. What alternatives to SARPs were considered to solve the problem?

None	Circular	Manual	Policy	Other (please explain)
		X		

3a. What is the impact of this proposal on a State?

	Strongly Agree	Agree	Neutral	Disagree	Strongly Disagree
Implementing this proposal will enhance civil aviation safety			X		
<i>Rationale:</i>					
Implementing this proposal will increase air navigation capacity and improve efficiency			X		
<i>Rationale:</i>					
Implementing this proposal will enhance global civil aviation security and facilitation (taking into account impact on human rights, health and privacy, if any)		X			
<i>Rationale:</i> Wildlife crime is interconnected with the activities of large and powerful organized crime groups operating in some of the most fragile and diverse ecosystems. Regarding public health issues, by multiplying contacts between wildlife and humans, illegal trafficking increases the risk of pathogen transmission between species, a major public health issue.					
Implementing this proposal will foster the development of a sound and economically-viable civil aviation system			X		
<i>Rationale:</i>					
Implementing this proposal will minimize the adverse environmental effects of civil aviation activities		X			

Rationale:

Wildlife crime is interconnected with the activities of large and powerful organized crime groups operating in some of the most fragile and diverse ecosystems.

3b. Do the benefits of this proposal justify the cost of its implementation?

Yes	No	Not sure	Not applicable
X			

4a. What is the impact of this proposal on **Industry**?

	<i>Strongly Agree</i>	<i>Agree</i>	<i>Neutral</i>	<i>Disagree</i>	<i>Strongly Disagree</i>
Implementing this proposal will enhance civil aviation safety			X		
<i>Rationale:</i>					
Implementing this proposal will increase air navigation capacity and improve efficiency			X		
<i>Rationale:</i>					
Implementing this proposal will enhance global civil aviation security and facilitation (taking into account impact on human rights, health and privacy, if any)		X			
<i>Rationale:</i> Airport and airlines are already engaged to combat wildlife trafficking. These proposals are an extension of IATA and ACI propositions.					
Implementing this proposal will foster the development of a sound and economically-viable civil aviation system					
<i>Rationale:</i>					
Implementing this proposal will minimize the adverse environmental effects of civil aviation activities		X			
<i>Rationale:</i> Airport and airlines are already engaged to combat wildlife trafficking. These proposals are an extension of IATA and ACI propositions.					

4b. Do the benefits of this proposal justify the cost of its implementation?

Yes	No	Not sure	Not applicable
X			

5. How long would it take for States and Industry to implement this proposal?

Already implemented	0-1 years	1-2 years	2-5 years	5-10 years	More than 10 years
			X		

6. Financial implications of the proposal

The cost impact on States would include: Audit, Training assessment.
The cost impact on the industry would include: Training.

IMPLEMENTATION TASK LIST AND OUTLINE OF GUIDANCE MATERIAL**1. IMPLEMENTATION TASK LIST****1.1 Essential steps to be followed by a State in order to implement proposed amendments¹*****[Combat wildlife trafficking]***

1.1.1 For States that already [implement the SARP or take action on the TOPIC], no action is necessary. For those that do not, the essential steps are the following:

Legislation, regulations, policies, procedures, training, implementation, modification, supervision, assessment, compliance, gap analysis, consideration,

- a) identify established legislation, regulations and/or policies;
- b) gap analysis between established legislation, regulations, and/policies,
- c) decisions on whether to introduce new provision to align with ICAO guidance material;
- d) modification and/or development of provision;
- e) official adoptions of provisions;
- f) implementation of newly adopted provisions by applicable entities;
- g) modification of an oversight framework; and
- h) develop materials (guidance, handbook) to train oversight inspector;
- i) develop materials to assist industry to train their staff (curriculum);
- j) supervision by the State of provisions, as appropriate.

¹ Amendment of a format or clarification nature are not allowed in this Appendix.

2. STANDARDIZATION PROCESS

2.1 Effective date: [] [Month/Year]: to be completed by Secretariat

2.2 Applicability date: [] [Month/Year]: to be completed by Secretariat

3. SUPPORTING DOCUMENTATION:

3.1 ICAO documentation:

Title	Type	Publication date
	Manual/Other Guidance Material/Web page	

3.2 External documentation:

Title	External Organization	Publication date

4. IMPLEMENTATION ASSISTANCE TASKS

Type	Global	Regional
[Seminar/Symposium/Workshop/etc.]		

**5. UNIVERSAL SECURITY AUDIT PROGRAMME (USAP)
OR UNIVERSAL SAFETY OVERSIGHT PROGRAMME
(USOAP)**

5.1 [No] [additional] protocol questions required under USAP [USOAP].