

CONVENTION SUR LE COMMERCE INTERNATIONAL DES ESPECES
DE FAUNE ET DE FLORE SAUVAGES MENACEES D'EXTINCTION



Vingt-quatrième session du Comité pour les animaux
Genève (Suisse), 20 – 24 avril 2009

Transport des animaux vivants

ANALYSE DES DISPOSITIONS LEGISLATIVES DES PARTIES DANS LE CADRE DU PROJET SUR LES
LEGISLATIONS NATIONALES ET PROJET D'ORIENTATIONS LEGISLATIVES

1. Le présent document a été préparé par le Secrétariat.
2. A sa 14^e session (La Haye, 2007), la Conférence des Parties a adopté la décision 14.59, *Transport des spécimens vivants*. Le paragraphe d) de cette décision stipule que le Comité pour les animaux, en consultation avec le Secrétariat, devrait examiner, à sa 24^e session, les documents suivants émanant du Secrétariat:
 - i) *une analyse des dispositions législatives des Parties sur le transport des animaux vivants par la route, le rail et par bateau incluses dans les matériels réunis dans le projet CITES sur les législations nationales; et*
 - ii) *un projet d'orientations législatives sur le transport des spécimens vivants.*
3. Pour préparer ce document, le Secrétariat a étudié les législations nationales et supranationales d'application de la CITES en projet ou adoptée par des pays d'exportation et d'importation des six régions CITES (Afrique du Sud, Allemagne, Afghanistan, Albanie, Australie, Barbade, Bulgarie, Cambodge, Canada, Emirats arabes unis, Etats-Unis d'Amérique, Fidji, Ghana, Guyana, Hong Kong (région administrative spéciale), Indonésie, Jamaïque, Jordanie, Malawi, Malaisie, Namibie, Nouvelle-Zélande, Saint-Kitts-et-Nevis, Sainte-Lucie, Singapour, Slovaquie, Slovénie, Suisse, Swaziland, République-Unie de Tanzanie, République tchèque, Viet Nam et Union européenne).
4. Le Secrétariat a également examiné les dispositions pertinentes de la Convention, la résolution Conf. 10.21 (Rev. CoP14), *Transport des spécimens vivants*, un certain nombre de documents des sessions du Comité pour les animaux et de la Conférence des Parties, des exemples de lois sur la santé ou la protection des animaux ou des plantes (par ex. des pays suivants : Chypre, Estonie, Etats-Unis d'Amérique, Finlande, Irlande, et de l'Union européenne), des analyses législatives et des documents d'orientation publiés dans le cadre du projet CITES sur les législations nationales, les sites web et matériels pertinents de l'Association internationale du transport aérien (IATA), de l'Organisation mondiale de la santé animale (OIE), de la Convention internationale pour la protection des végétaux (IPPC), de l'Association mondiale des zoos et des aquariums (WAZA) et des informations du secteur des transports relatives aux chemins de fer, aux voies routières, aux canaux, à l'aviation civile, aux transports maritimes et aux transports combinés.
5. Dans le contexte du projet sur les législations nationales, rien n'indique que les dispositions législatives en vigueur concernant le transport des spécimens vivants pourraient être insuffisantes et

le Secrétariat n'a pas connaissance de problèmes juridiques concernant ces dispositions. Quoi qu'il en soit, la décision 14.59 a donné au Secrétariat l'occasion de comparer les manières dont les Parties traitent la question du transport des spécimens vivants dans leur législation d'application de la CITES et d'examiner comment les documents d'orientation et les conseils fournis dans le cadre du projet sur les législations nationales pourraient être ajustés afin de mieux aider les Parties à traiter de cet aspect du commerce international de la faune et de la flore sauvages. Ces activités viennent à point nommé dans la mesure où plusieurs Parties sont en train d'adopter une législation d'application de la CITES.

6. Le transport de spécimens vivants a été l'une des questions examinées à la première session de la Conférence des Parties en 1976. Une série de *Directives CITES pour le transport et la préparation du transport des animaux et plantes sauvages vivants* a été adoptée en 1979 et révisée en 1981. A sa quatrième session (Gaborone, 1983), la Conférence des Parties a adopté la résolution Conf. 4.20 qui déclare que la *Réglementation IATA du transport des animaux vivants* est généralement considérée comme conforme aux *Lignes directrices CITES* sur le transport aérien. Le respect des *Lignes directrices* et de la *Réglementation du transport des animaux vivants* a ensuite été promu comme condition du commerce CITES et est répercuté dans le formulaire de permis/certificat recommandé par la Conférence des Parties [voir annexes 1 et 2 de la résolution Conf. 12.3 (Rev. CoP14)].
7. A sa 9^e session (Fort Lauderdale, 1994), la Conférence des Parties a adopté la résolution Conf. 9.23, *Transport des spécimens vivants*, qui reprenait cinq résolutions antérieures sur ce sujet. Cette résolution a été remplacée en 1997 par la résolution Conf. 10.21, révisée en 2007 [voir résolution Conf. 10.21 (Rev. CoP14)]. La dernière version révisée de la résolution se réfère non seulement à la *Réglementation IATA du transport des animaux vivants* mais aussi à la *Réglementation des marchandises périssables*, laquelle contient plusieurs parties sur le commerce international de spécimens vivants d'espèces de plantes inscrites aux annexes CITES. La résolution recommande que ces spécimens soient transportés conformément à la *Réglementation des marchandises périssables*. La version la plus récente de la résolution recommande également l'établissement de contacts entre le Secrétariat et le Comité permanent et l'OIE et l'IPPC.
8. La Convention, la résolution Conf. 10.21 (Rev. CoP14) et les *Lignes directrices CITES* traitent des spécimens vivants d'espèces d'animaux et de plantes inscrites aux annexes CITES. La résolution charge le Comité pour les animaux et le Comité pour les plantes de traiter les questions relatives au transport des spécimens vivants. Le Comité pour les plantes a donc travaillé avec le Comité pour les animaux à mettre au point des lignes directrices sur le transport des spécimens vivants. C'est dans ce contexte qu'il a examiné, à sa 18^e session (Buenos Aires, 2009) un rapport des présidents du groupe de travail GT4 sur le transport des animaux et des plantes vivants (voir document PC18 Doc. 21.2).
9. La question du transport des animaux vivants est à présent régulièrement inscrite à l'ordre du jour des sessions du Comité pour les animaux, qui a reconnu que la mortalité durant ce type de transport est généralement faible. Les Parties ne sont donc plus invitées à soumettre de rapports périodiques sur la mortalité durant le transport (à moins qu'une législation supranationale ou nationale ne les y oblige). Elles sont en revanche invitées à communiquer au président du groupe de travail sur le transport des informations sur les cas de mortalité élevée de spécimens vivants, en utilisant le formulaire de rapport sur la mortalité pendant l'expédition (voir notification aux Parties n° 2008/050 du 30 juillet 2008). Selon le document AC24 Doc. 15.1, aucun cas de mortalité élevée pendant l'expédition n'a été notifié par une Partie. La déclaration figurant dans le préambule de la résolution Conf. 10.21 (Rev. CoP14), selon laquelle "pour certaines espèces la mortalité n'a pas diminué de manière notable" et "certaines espèces sont nettement plus difficiles que d'autres à mettre en état et à transporter sans risques de blessures, de maladie ou de traitement rigoureux", pourrait donc être réexaminée et sa justesse vérifiée.

Le projet sur les législations nationales en général

10. Le projet sur les législations nationales a été lancé en 1992 après l'adoption de la résolution Conf. 8.4 [à présent résolution Conf. 8.4 (Rev. CoP14)]. Il vise à identifier les Parties qui, au titre de leurs mesures internes, ne sont pas habilitées à faire appliquer pleinement la Convention et à fournir une assistance technique aux Parties dans l'élaboration de leurs mesures d'application de la Convention. Dans le cadre de ce projet, les Parties envoient au Secrétariat un exemplaire de leurs projets de lois ou des lois déjà adoptées relativement à la CITES. Le Secrétariat commente les projets

de lois afin que les Parties adoptent une législation appropriée pour l'application de la Convention. Les lois adoptées sont analysées et classées par catégories en fonction des quatre critères fixés dans la résolution (habilitation à désigner au moins un organe de gestion et une autorité scientifique, à interdire le commerce de spécimens en violation de la Convention, à pénaliser ce commerce et à confisquer les spécimens commercialisés ou possédés illégalement).

11. La législation considérée comme remplissant en général les critères d'application de la CITES est classée dans la catégorie 1. Celle considérée comme ne remplissant généralement pas à tous les critères est classée dans la catégorie 2. Celle considérée comme ne remplissant généralement pas les critères est classée dans la catégorie 3. Ce classement des législations des Parties (et de leurs territoires) est reflété dans un tableau sur la situation législative mis à jour périodiquement (voir annexe au document SC57 Doc. 18). Les analyses législatives et le classement dans les catégories du projet sont révisées à chaque adoption d'une nouvelle législation.
12. En utilisant les matériels déjà réunis dans le cadre du projet sur les législations nationales pour analyser les dispositions législatives adoptées par les Parties pour le transport des animaux vivants par la route, par le rail ou par bateau, le Secrétariat espérait éviter d'alourdir la charge de travail des Parties en matière d'établissement de rapports. Or, l'analyse montre que les textes législatifs relatifs au transport n'ont pas tous été recensés dans le cadre du projet sur les législations nationales et qu'il est nécessaire de demander des informations supplémentaires aux Parties. L'analyse législative et le projet d'orientations proposé dans le présent document pourraient donc être considérés comme la première étape d'un processus qui en comporterait plusieurs.

Lignes directrices des organisations internationales en matière de transport

13. Bon nombre d'organisations internationales sont impliquées dans le secteur du transport mais seules quelques-unes semblent avoir édicté des normes en relation avec le transport des animaux et plantes vivants. Ainsi, la Commission économique des Nations Unies pour l'Europe (CENUE) a conclu 57 accords sur le transport par la route, le rail, les voies navigables intérieures et par des moyens de transport combinés (par ex. l'Accord sur le transport international de denrées alimentaires périssables), mais aucun ne semble traiter spécifiquement du transport des animaux et des plantes. La CENUE joue un rôle moteur reconnu dans le domaine du transport des marchandises dangereuses et sans doute pourrait-on tirer d'utiles enseignements de ses activités et de celles d'autres organisations internationales pour harmoniser les pratiques internationales dans ce secteur.
14. L'Organisation internationale de l'aviation civile et l'Organisation maritime internationale sont les principales organisations du secteur des transports. Les autres organisations actives dans ce domaine sont notamment l'Union internationale des chemins de fer, l'Union internationale du transport routier et le Forum international des transports. Aucune de ces organisations ne semble avoir élaboré de lignes directrices ou de normes spécifiques pour le transport des animaux et plantes vivants.
15. L'Association du transport des animaux (AATA) est une organisation à but non lucratif créée en 1976 avec pour objectif d'assurer un transport sûr, humain et rapide des animaux vivants. Ses membres sont, entre autres, des représentants de compagnies aériennes, de sociétés de camionnage et de transport maritime, des organismes gouvernementaux, des universités et des instituts de recherche, des éleveurs, des importateurs/exportateurs, des vétérinaires et d'autres parties intéressées. A ses débuts, l'AATA ne s'occupait que du transport aérien mais elle a changé de nom pour tenir compte de la nécessité de couvrir le transport aérien, terrestre et maritime. Elle constitue un système indépendant d'évaluation des capacités des personnes chargées du transport et elle a œuvré en faveur de l'incorporation dans la *Réglementation du transport des animaux vivants*, de dispositions sur les compétences et l'évaluation des personnes chargées du transport des animaux. L'AATA compte au nombre de ses partenaires la Fédération internationale des associations de transitaires et assimilés et l'*International Air Cargo Association*.

IATA

16. L'IATA a été créée en 1945 pour succéder à l'Organisation internationale du trafic aérien, elle-même créée en 1919. Il s'agit d'une organisation sectorielle représentant 230 compagnies aériennes (y compris des services de courrier tels que UPS, FedEx et DHL), qui couvrent 93% du trafic aérien régulier. La Commission IATA pour les animaux vivants et les marchandises périssables est chargée,

avec l'aide d'un groupe consultatif, de réexaminer et mettre à jour périodiquement la *Réglementation du transport des animaux vivants* et la *Réglementation des marchandises périssables*. Elle consulte pour ce faire les Parties à la CITES et d'autres parties prenantes. Bien que plusieurs compagnies aériennes autres que des compagnies européennes et nord-américaines participent aux travaux de la Commission, il semble, de façon générale, que l'implication des pays producteurs ou exportateurs pourrait être renforcée.

17. La *Réglementation du transport des animaux vivants* contient des dispositions applicables aux gouvernements et aux compagnies, ainsi que des dispositions en matière de réservation, de mesures de prévention, de comportement vis-à-vis des animaux, d'inscription et de description des espèces, de documents d'accompagnement, de critères à respecter pour les conteneurs (construction, ventilation, sécurité, bien-être et santé des animaux, alimentation et apport en eau, densité de stockage), de marquage et d'étiquetage, d'acceptation et de manutention des cargaisons (par ex. chargement, alimentation et apport en eau, santé et hygiène), de logistique pour les animaux de laboratoire, de température ambiante maximale et minimale et d'envoi d'animaux vivants par courrier aérien. On ne peut pas se procurer sur Internet des exemplaires de la *Réglementation du transport des animaux vivants* (ni de la *Réglementation des marchandises périssables*); ils doivent être achetés auprès de l'IATA. Le Secrétariat a collaboré avec l'IATA pour fournir aux Parties intéressées des exemplaires de l'édition la plus récente de la *Réglementation du transport des animaux vivants* (mais apparemment pas de la *Réglementation des marchandises périssables*) mais seuls 12 Parties et un territoire dépendant ont répondu à cette offre (voir document AC24 Doc. 15.3 sur la distribution de l'édition actuelle de la *Réglementation IATA du transport des animaux vivants*). Le groupe de travail sur le transport a suggéré dans le document AC24 Doc. 15.1 que le Secrétariat envoie une notification aux Parties les encourageant à acheter la *Réglementation* mais sans doute faudrait-il aussi rechercher d'autres solutions (par ex. obtenir ou acheter chaque année à l'IATA des exemplaires des deux séries de réglementations en nombre suffisant pour pouvoir les distribuer au principal organe de gestion de chaque Partie ou permettre un accès Internet aux deux séries de réglementations via le site web de la CITES).
18. La *Réglementation des marchandises périssables* contient un certain nombre d'informations sur les réglementations des gouvernements et des compagnies, la classification des denrées périssables, le conditionnement, la documentation et l'étiquetage, l'acceptation et le contrôle, la traçabilité et la localisation, les installations et les procédures de manutention, les opérateurs au sol dans les aéroports, les réclamations, les capacités de ventilation, le chauffage ou le refroidissement dans les avions, les critères généraux de construction pour les conteneurs thermaux, isolés ou réfrigérés, le préconditionnement des plantes pendant le transport, l'expédition par le mode de transport le plus rapide possible, les soins appropriés pendant le transport, la notification de l'expédition avant l'arrivée et le respect des règles phytosanitaires.
19. Il y a de nombreuses références à la CITES dans les deux réglementations de l'IATA, dont certaines pourraient être mieux alignées sur les informations officielles du site web de la CITES. Ainsi, certaines références ne semblent pas faire de distinction entre les espèces inscrites à l'Annexe I et à l'Annexe II et considérer les deux catégories d'espèces comme en voie d'extinction. L'IATA pourrait peut-être être invitée à prendre en compte ces références et d'autres encore pour la préparation de la prochaine édition de sa *Réglementation*. Le Secrétariat, s'il est sollicité, pourrait examiner tout texte révisé et faire des observations.
20. Des cours de formation périodiques de l'IATA sur l'application de la *Réglementation du transport des animaux vivants* sont dispensés dans des villes telles que Genève, Beijing, Montréal et Singapour. Ils sont avant tout destinés aux transitaires, aux agents de transport de marchandises, aux expéditeurs, aux groupeurs de fret, au personnel des compagnies aériennes chargé de l'acceptation des cargaisons, aux spécialistes de la formation, aux employés responsables du service à la clientèle, aux membres du personnel responsables des cargaisons et aux spécialistes de l'import-export de fret. Le cours porte entre autres sur les réglementations gouvernementales et des compagnies aériennes, la classification et l'identification des animaux vivants, les procédures d'expédition, les règles spéciales pour les espèces en voie d'extinction et la façon de remplir les documents CITES. Dans la notification aux Parties n° 2008/050 du 30 juillet 2008, les Parties sont invitées à contacter l'IATA pour s'informer des opportunités et options de formation dans ces domaines. Dans le document AC24 Doc. 15.1, le groupe de travail sur le transport recommande que le personnel des zoos participe à la

formation du personnel des compagnies aériennes et suggère d'autres moyens de communiquer aux Parties des informations relatives au transport, ou d'en échanger avec elles. On pourrait sans doute faire davantage encore pour répondre aux demandes de formation à l'application des réglementations de l'IATA soumises par des pays en développement.

OIE

21. L'OIE a été créée en 1924 et compte aujourd'hui 173 pays et territoires. A la demande de ses membres, elle est devenue la principale organisation chargée de veiller au bien-être des animaux, et l'un de ses objectifs est la promotion de ce bien-être par des méthodes scientifiques. L'OIE a constitué en 2002 un groupe de travail permanent sur le bien-être des animaux, et a inclus en 2004 dans son Code sanitaire pour les animaux terrestres des lignes directrices sur le bien-être des animaux. Ces lignes directrices distinguent le bien-être de l'animal (c'est-à-dire son état) et le traitement qu'il reçoit (par ex. un traitement non rigoureux).
22. Cinq normes sur le bien-être des animaux ont été incluses en 2005 dans le *Code sanitaire pour les animaux terrestres*, dont trois concernent le transport maritime, terrestre et aérien des animaux vivants. Les normes relatives au transport aérien semblent moins complètes que celles relatives aux deux autres moyens de transport. Les normes pour le transport terrestre et maritime s'appliquent au transport de certains "animaux vivants domestiqués". Il semble qu'elles incluent les guanacos et les vigognes pour le transport terrestre, et les guanacos, les vigognes et les zèbres pour le transport maritime. Les normes pour le transport aérien semblent ne s'appliquer qu'au bétail. Il est expliqué, dans les normes pour le transport terrestre (qui couvrent le transport par le rail et le transport par la route), que "les animaux sauvages et ceux semi-domestiqués sont susceptibles de nécessiter des conditions distinctes". Il est indiqué dans le document AC24 Doc. 15.1 que l'OIE envisage de travailler sur la faune sauvage avec l'aide du président du groupe de travail CITES sur le transport.
23. Le document AC Doc. 15.1 note que dans presque tous les cas de transport aérien, le transport par voie terrestre fait partie du scénario d'ensemble (amener l'animal à un aéroport et aller le chercher à son arrivée). Il note également que les conteneurs requis par la *Réglementation IATA du transport des animaux vivants* peuvent aussi servir au transport par voie terrestre, sauf pour certains taxons qui nécessitent des modifications du conteneur et de la procédure de transport par la route. Cela a conduit le groupe de travail sur le transport à établir qu'il ne serait pas efficace de rédiger de nouvelles lignes directrices pour le transport terrestre. Comme il est également précisé dans le même document qu'il est rare que des spécimens vivants CITES soient transportés par bateau/en mer, le groupe de travail sur le transport a suggéré que l'on étudie la fréquence de l'utilisation du transport maritime et les méthodes de transport utilisées par les Parties pour les espèces CITES.
24. Les normes de transport de l'OIE concernent le comportement général des animaux, les responsabilités de toutes les personnes impliquées dans le transport, les compétences des personnes responsables des animaux durant les voyages, la planification des voyages (notamment la nature et la durée du voyage, la préparation des animaux au voyage, le moyen de transport utilisé, la conception et l'entretien du conteneur, l'espace disponible, le repos, l'approvisionnement en eau et en nourriture, les procédures d'intervention en cas d'urgence), les documents d'accompagnement, la période qui précède le voyage (notamment l'aptitude de l'animal à voyager), le chargement, le voyage, le déchargement et la manutention après le voyage, les mesures à prendre en cas de refus d'autorisation d'importation d'une cargaison et les problèmes propres à certaines espèces. Les normes de transport terrestre et maritime stipulent également que la durée du voyage des animaux devrait être réduite au minimum.
25. L'OIE collabore étroitement avec l'IATA, comme en témoigne l'élection du Directeur général de l'OIE, le 24 octobre 2007, pour un mandat de deux ans, en qualité de membre du groupe consultatif de l'IATA sur les animaux vivants et les marchandises périssables, et l'accord de coopération conclu entre les deux organisations en septembre 2008. L'OIE a également signé des accords de coopération avec l'Organisation mondiale des douanes (cet accord contient une référence à la CITES), l'Organisation des Nations Unies pour l'alimentation et l'agriculture, l'Organisation mondiale du commerce et la Société mondiale de protection des animaux.

IPPC

26. La Convention internationale pour la protection des végétaux (IPPC) a été adoptée en 1951 et révisée en 1979 et 1997. Elle constitue un cadre général pour l'élaboration et l'application de mesures phytosanitaires harmonisées et l'établissement de normes internationales à cet effet. En septembre 2008, il y avait 170 parties contractantes à l'IPPC et chacune avait créé une organisation nationale officielle de protection des plantes. Ces organisations sont notamment responsables de l'inspection des expéditions internationales de plantes et de produits de plantes et de la délivrance de certificats phytosanitaires. Les parties contractantes ont le pouvoir souverain de réglementer, conformément aux accords internationaux, l'entrée de plantes et de produits de plantes, et elles se sont engagées à réduire au minimum l'interférence avec le commerce international (par ex. en acceptant de n'adopter que des mesures phytosanitaires techniquement justifiées, correspondant au risque que présentent les nuisibles impliqués, qui soient les moins restrictives possible et qui fassent le moins possible obstacle aux déplacements internationaux des personnes, des marchandises et des véhicules.
27. L'IPPC a adopté 29 normes internationales pour les mesures phytosanitaires, dont bon nombre sont pertinentes pour le commerce international et la gestion des espèces envahissantes (par ex. régime d'exportation, régime d'importation, inspection, etc.). Un appel à propositions de sujets pour des nouvelles normes est lancé tous les deux ans, et il y en aura un en 2009. Les organisations nationales, régionales et internationales peuvent soumettre des sujets à l'examen des organes compétents de l'IPPC.

WAZA

28. L'Association mondiale des zoos et des aquariums (WAZA) a été créée en 2000 pour succéder à l'Union internationale des jardins zoologiques, elle-même fondée en 1935. En juillet 2008, elle comptait parmi ses membres 241 grandes institutions zoologiques, 25 associations régionales, sous-régionales ou nationales de zoos et d'aquariums et 14 organisations affiliées. En 2005, la WAZA a adopté la Stratégie mondiale de conservation des zoos et aquariums. L'une de ses recommandations est que le transport des animaux se fasse conformément aux règles établies, telles que la *Réglementation IATA du transport des animaux vivants* et les réglementations nationales pertinentes.

Lignes directrices d'autres entités

29. Le site web de la société de courrier UPS explique que les emballages contenant des animaux vivants doivent être conçus de façon que les soins de base et la sécurité de l'animal soient assurés pendant son transport. Tout emballage contenant un animal vivant doit être considéré comme une denrée périssable et n'être accepté pour le transport qu'aux risques de l'expéditeur pour tout dommage ou perte résultant de la nature périssable de l'article transporté. Les animaux vivants qui ne sont pas acceptés comme pouvant être transportés sont inscrits sur une liste. L'emballage utilisé pour le transport doit d'abord être testé par un laboratoire certifié par l'*International Safe Transit Association*.
30. Comme indiqué à l'Annexe E de la *Réglementation IATA du transport des animaux vivants*, la Convention postale universelle et l'Accord sur les colis postaux interdisent généralement l'envoi d'animaux vivants par lettre ou dans tout type de colis postal. Il y a des exceptions, pour les abeilles, les sangsues et les vers ainsi que pour les animaux vivants dont l'envoi est autorisé par la réglementation postale des pays concernés et qui sont étiquetés de façon appropriée.
31. Un ouvrage intitulé *Guidelines for the humane transportation of research animals* a été publié en 2006 par l'*Institute for Laboratory Animal Research* des Etats-Unis.

Dispositions de la Convention sur le transport des spécimens vivants

32. Le point de départ de toute analyse des dispositions législatives des Parties et de l'élaboration d'orientations pour la législation relative au transport de spécimens vivants est la Convention elle-même. Les dispositions pertinentes de la Convention concernent aussi bien les animaux et plantes vivants que les échanges à but lucratif ou non. Elles ne spécifient aucun mode de transport en particulier et s'appliquent donc à tous les modes de transport.

33. Les articles III, IV et V de la Convention exigent qu'avant de délivrer un permis d'exportation, les organes de gestion CITES obtiennent la preuve que le spécimen vivant sera mis en état et transporté de façon à éviter les risques de blessures, de maladie ou de traitement rigoureux. C'est également une condition préalable pour l'octroi de permis de réexportation de spécimens vivants des espèces inscrites aux Annexes I et II.
34. L'article IV, paragraphe 6, de la Convention exige qu'avant de délivrer un certificat pour l'introduction d'un spécimen en provenance de la mer, un organe de gestion ait la preuve que ce spécimen vivant sera traité de façon à éviter les risques de blessures, de maladie ou de traitement rigoureux.
35. L'article VII, paragraphe 7 c), de la Convention exige qu'un organe de gestion, avant d'autoriser le mouvement de spécimens qui font partie d'une exposition itinérante, ait la preuve que tout spécimen vivant sera transporté et traité de façon à éviter les risques de blessures, de maladie ou de traitement rigoureux.
36. L'article VIII, paragraphe 3, de la Convention exige des Parties qu'elles fassent en sorte "que tout spécimen vivant, au cours du transit, de la manutention ou du transport soit convenablement traité, de façon à éviter les risques de blessures, de maladie ou de traitement rigoureux". Il est stipulé dans le même paragraphe que les Parties doivent faire en sorte "que les formalités requises pour le commerce de spécimens s'effectuent dans les meilleurs délais. En vue de faciliter ces formalités, chaque Partie pourra désigner des ports de sortie et des ports d'entrée où les spécimens doivent être présentés pour être dédouanés".
37. Du fait des légères différences dans le libellé de ces dispositions, les Parties ont parfois des difficultés à refléter ces dispositions avec exactitude dans leur législation d'application de la CITES.

Résolution Conf. 10.21 (Rev. CoP14)

38. Des lignes directrices d'interprétation à long terme sur le transport des spécimens vivants sont données dans la résolution Conf. 10.21 (Rev. CoP14), dont plusieurs dispositions sont utiles pour l'analyse et l'élaboration des dispositions législatives nationales sur le transport des spécimens vivants.
39. La résolution recommande que la *Réglementation IATA du transport des animaux vivants* (pour les animaux) et la *Réglementation des marchandises périssables* (pour les plantes) soient considérées comme remplissant les obligations découlant de la CITES, et que, s'il y a lieu, elles servent de références pour indiquer les conditions qui conviennent pour le transport d'animaux et de plantes par des voies autres qu'aériennes. Il est en outre recommandé que la *Réglementation du transport des animaux vivants* et les parties de la *Réglementation des marchandises périssables* sur le transport de spécimens de plantes vivants soient incluses dans la législation ou les politiques des Parties.
40. D'autres recommandations de la résolution ne mentionnent pas de modes of transport particuliers et sont donc applicables à toutes les formes de transport. Il s'agit des recommandations visant à faire en sorte que:

Les requérants de permis d'exportation, de certificats de réexportation ou d'exposition itinérante soient informés qu'une des conditions de la délivrance du document est qu'ils doivent préparer et expédier les spécimens vivants conformément à la *Réglementation du transport des animaux vivants* (pour les animaux) et à la *Réglementation des marchandises périssables*;

Les envois de spécimens vivants soient inspectés et les mesures nécessaires prises par des personnes désignées dans le cadre de la CITES ou par le personnel de la compagnie de transport, pour s'assurer du bien-être des spécimens durant les périodes d'attente prolongée aux lieux de transit;

Lorsque des ports d'entrée et de sortie ont été désignés par les Parties, des installations pour la garde des animaux et des plantes vivants soient mises à disposition. Les Parties doivent s'assurer que les installations de garde des animaux et des plantes soient ouvertes, en accord avec la compagnie de transport, pour que les envois puissent être inspectés par des agents d'exécution ou

des observateurs désignés dans la cadre de la CITES; et que toutes les informations documentées soit mises à la disposition des autorités et des compagnies de transport intéressées.

Documents d'orientations législatives et conseils fournis dans le cadre du projet sur les législations nationales (PLN)

41. Les dispositions concernant le transport des spécimens vivants ont en général été traitées dans le cadre de la deuxième des obligations législatives du PLN, relative à la réglementation du commerce CITES. L'une des conditions à remplir pour pratiquer ce type de commerce est de s'assurer que les spécimens sont préparés, expédiés, transportés, manipulés et traités avec soin conformément aux dispositions de la Convention. Récemment encore, les documents d'orientations législatives et les autres conseils législatifs fournis dans le cadre du PLN recommandaient que les Parties incorporent dans leur législation nationale, par référence, les *Lignes directrices CITES pour le transport et la préparation au transport des animaux et des plantes sauvages vivants* et la *Réglementation IATA du transport des animaux vivants*. Cette incorporation rend les *Lignes directrices* et la *Réglementation* juridiquement contraignantes pour les personnes physiques et morales, et exécutoires sur ordre d'un tribunal, comme condition du commerce des espèces inscrites aux annexes CITES.
42. Comme les *Lignes directrices* CITES concernent à la fois les animaux et les plantes et tous les modes de transport, leur incorporation législative recommandée avait auparavant pour effet que les dispositions nationales pertinentes étaient applicables au transport de spécimens vivants par la route, par le rail et par bateau. Les *Lignes directrices* CITES étant devenues quelque peu dépassées, le Secrétariat a récemment dissuadé les Parties de s'y référer dans leur nouvelle législation. Il leur a conseillé d'appliquer à la place la *Réglementation IATA du transport des animaux vivants* à d'autres modes de transport, lorsque cela s'avère approprié. Ce conseil semble compatible avec les recommandations de la résolution Conf. 10.21 (Rev CoP14), et le Secrétariat recommande également à présent l'application de la *Réglementation des marchandises périssables* à d'autres modes de transport, lorsque cela s'avère approprié. Ce conseil est compatible avec la suggestion faite dans le document AC24 Doc. 15.1, selon laquelle la *Réglementation du transport des animaux vivants* peut dans la plupart des cas être utilisée pour le transport terrestre.
43. Une importante exception à la pratique du Secrétariat consistant à dissuader d'utiliser les *Lignes directrices* CITES a été l'acceptation par le Secrétariat de références aux *Lignes directrices* CITES dans tout formulaire de permis/certificat inclus dans la législation. Il reste des références aux *Lignes directrices* CITES dans le paragraphe n) de l'annexe 1 à la résolution Conf. 12.3 (Rev. CoP14) et dans le formulaire standard de permis/certificat contenu dans l'annexe 2 de la résolution (voir encadré 5 sur les conditions spéciales). Il n'a pas été discuté de ces références à la CoP14 et elles sont à présent incompatibles avec la résolution Conf. 10.21 (Rev. CoP14), *Transport des spécimens vivants*. Le Secrétariat fera donc une proposition de correction de cette incompatibilité à la 15^e session de la Conférence des Parties (Doha, 2010). Comme les formulaires de permis/certificat de nombreuses Parties se réfèrent aux *Lignes directrices*, il faudra les réviser, ce qui pourra nécessiter des amendements aux législations nationales.

Analyse des dispositions législatives des Parties sur le transport des animaux vivants par la route, par le rail et par bateau

44. Certaines dispositions législatives sur le transport de spécimens vivants ne sont qu'indirectement liées à la CITES et ne sont donc ni notifiées ni analysées dans le cadre du PLN. On peut citer l'exemple du Règlement CE n°1/2005 du Conseil de l'Union européenne relatif à la protection des animaux pendant le transport et les opérations annexes. Cette législation est applicable à tous les mouvements commerciaux de vertébrés et exige notamment le recours à un personnel compétent, l'enregistrement et l'agrément des transporteurs d'animaux, le dépôt d'un itinéraire pour chaque transport, etc. Un autre instrument législatif, le Règlement CE n°998/2003 du Parlement européen, fixe les conditions de police sanitaire applicables aux mouvements non commerciaux d'animaux de compagnie. Il existe aussi une Convention européenne pour la protection des animaux durant le transport international (1971, amendée en 1995 et 2002). Cette législation supranationale a conduit à l'adoption d'une législation correspondante au niveau national.

45. Aux Etats-Unis, la loi Lacey interdit et sanctionne entre autres tout transport effectué en violation des lois et réglementations des Etats, fédérales, tribales ou étrangères. Cet instrument est mis en œuvre au moyen de la partie 14 du Titre 50 du Code américain des réglementations fédérales relatives à l'importation, à l'exportation et au transport d'animaux sauvages et de la partie 24 relative à l'importation et à l'exportation de plantes. Les Etats-Unis ont également une loi sur le bien-être des animaux (*Animal Welfare Act, 7 USC 2131* et suiv.) qui fixe des normes pour la manutention, les soins, le traitement et le transport non rigoureux des animaux.
46. Un examen très succinct semble montrer que la réglementation générale sur le transport a pour but d'assurer un transport en toute sûreté et sécurité, efficace au niveau de la consommation d'énergie, économique et non polluant, par route, par rail et par bateau, et que la réglementation générale sanitaire et phytosanitaire a pour but d'empêcher la transmission des maladies ou la propagation des nuisibles par le transport international. Cela signifie que cette législation peut ne pas être directement pertinente eu égard aux critères CITES de transport des animaux et plantes vivants, quel que soit le mode de transport.
47. Comme expliqué ci-dessous, la législation d'application CITES des Parties se réfère au transport de spécimens vivants dans une série de dispositions qui portent entre autres sur le but général de la législation, les définitions, les conditions du commerce, les demandes et formulaires de permis/certificats, la tenue des registres, les exemptions et les procédures spéciales, les délits et les sanctions. Bon nombre de ces dispositions sont rédigées en termes relativement généraux et couvrent tous les modes de transport des spécimens vivants. On trouvera ci-après de plus amples informations sur les différents types de dispositions législatives en question.

Préambule, définitions et effet sur les autres législations

48. Il est rare que le transport de spécimens vivants soit mentionné dans le préambule d'une législation, à moins que l'ensemble de l'instrument ne soit consacré au transport d'animaux ou de plantes. En pareil cas, aucun mode de transport particulier n'est habituellement cité. Il arrive parfois qu'il soit fait référence à la Réglementation IATA dans les dispositions législatives nationales qui définissent les termes utilisés dans la législation. Dans plusieurs pays, les dispositions législatives stipulent que la législation d'application CITES ne se substitue pas implicitement à la législation en vigueur en ce qui concerne les animaux et les plantes vivants et qu'elle devrait être appliquée en même temps que cette législation.

Pouvoirs et devoirs de l'organe de gestion

49. Dans de nombreux pays, les dispositions législatives en vigueur autorisent l'organe de gestion à exiger le respect de certaines conditions pour l'émission de permis et certificats. Dans quelques pays, l'organe de gestion est spécifiquement habilité à réglementer et à contrôler le transport.
50. Les dispositions législatives d'un pays prévoient que l'organe de gestion est chargé de déterminer, après consultation de l'autorité scientifique et de tout autre ministère compétent, le mode d'expédition, y compris les conditions à respecter pour le conteneur et l'emballage nécessaires au transport d'un spécimen CITES.
51. Dans un autre pays, les dispositions législatives prévoient qu'il appartient à l'organe de gestion de rédiger les instruments juridiques nécessaires pour réglementer et contrôler aussi bien la production que le commerce de spécimens CITES, y compris le transport d'animaux vivants, conformément aux normes internationales, par voie aérienne, par bateau et par voie terrestre.

Réglementation du commerce

52. Les dispositions législatives adoptées par de nombreuses Parties reprennent, plus ou moins mot pour mot, les conditions du commerce (y compris celles applicables aux spécimens vivants) que l'on trouve aux articles III, IV et V de la Convention. Ces dispositions portent sur le commerce à but lucratif ou non et stipulent habituellement qu'un permis d'exportation, un certificat de réexportation ou un certificat d'introduction en provenance de la mer ne peut être délivré que si l'organe de gestion a la preuve que tout spécimen vivant sera mis en état et transporté de façon à éviter les risques de blessures, de maladie ou de traitement rigoureux. Certaines dispositions législatives exigent en

général que le commerce soit conforme aux articles III, VI et V. Ces deux types de dispositions législatives couvrent le transport des animaux vivants par la route, par le rail et par bateau.

53. De nombreuses dispositions législatives stipulent que l'exportation et la réexportation doivent être conformes aux *Lignes directrices* CITES lorsqu'un animal vivant ou une plante vivante est expédié par un mode de transport autre que la voie aérienne (par voie terrestre ou par bateau), et à la *Réglementation IATA du transport des animaux vivants* lorsqu'il est transporté par voie aérienne. Ces dispositions se réfèrent souvent à l'édition la plus récente de la *Réglementation* (ou à la *Réglementation* telle qu'amendée de temps en temps), mais peu de dispositions citent une édition particulière, et il y a là un problème potentiel. L'entrée en vigueur d'une nouvelle édition de la *Réglementation* est annoncée, après quoi l'édition précédente ne doit plus être utilisée. A ce jour, le Secrétariat n'a trouvé qu'une seule référence à la *Réglementation des marchandises périssables*, dans un projet de législation nationale.

Restrictions au commerce et autres mesures nationales plus rigoureuses

54. Certains pays ou entités supranationales d'importation (par ex. l'Union européenne) ont adopté des dispositions législatives qui les autorisent à restreindre les importations provenant de pays où le taux de mortalité durant le transport est élevé. Les dispositions législatives d'un pays autorisent l'organe de gestion à adopter des mesures nationales plus rigoureuses en ce qui concerne le transport.

Demandes et formulaires de permis/certificats

55. Dans certains pays, les dispositions législatives incluent une liste des informations que le demandeur d'un permis est tenu de fournir, ou contiennent un formulaire de demande de permis. Ces dispositions peuvent exiger une description du mode de transport ainsi que des informations sur la taille et la conception du conteneur ou sur les mesures prises pour approvisionner en eau les spécimens vivants pendant leur transport ou pour leur apporter les soins nécessaires.
56. Les dispositions législatives d'un pays autorisent expressément l'organe de gestion à refuser de délivrer un permis ou un certificat s'il y a lieu de croire que les mesures prises pour le transport par voie terrestre, maritime ou aérienne de tout animal vivant ou plante vivante sont insuffisantes ou présentent un risque grave de blessures ou autre atteinte à l'état des spécimens.
57. Le permis ou certificat CITES adopté par un pays figure souvent dans une annexe ou un appendice à la législation. Il comprend souvent une déclaration selon laquelle le document n'est valide que si les conditions de transport des spécimens vivants concernés sont conformes aux *Lignes directrices* CITES et à la *Réglementation IATA du transport des animaux vivants*.

Non validité, suspension ou révocation d'un permis ou d'un certificat

58. Les dispositions législatives prévoient souvent qu'il est automatiquement mis fin à la validité d'un permis ou d'un certificat si l'une de leurs conditions ou stipulations n'est pas respectée. Elles autorisent aussi fréquemment l'organe de gestion CITES à suspendre ou à révoquer un permis en cas de violation d'une condition ou d'une stipulation liée à sa délivrance.

Enregistrement

59. Les dispositions législatives de bon nombre de Parties exigent l'enregistrement des commerçants, des producteurs et des responsables du retraitement de spécimens CITES. Il est difficile de déterminer de façon précise si les procédures ou conditions de l'enregistrement en question concernent ou non les conditions de transport. Certaines dispositions sur la protection des animaux exigent l'enregistrement et la certification des transporteurs.

Tenue de registres

60. Dans certains pays, les dispositions législatives exigent des personnes auxquelles a été délivré un permis ou un certificat qu'elles tiennent un registre indiquant la mortalité des spécimens importés, exportés, réexportés ou introduits en provenance de la mer.

61. Les dispositions législatives d'un pays stipulent que les installations de stockage et de transit doivent pouvoir être inspectées et qu'il doit être établi un compte rendu officiel de ces inspections.

Désignation des ports

62. De nombreux pays ont adopté des dispositions législatives qui désignent les ports d'entrée et de sortie des spécimens vivants et autres spécimens CITES.

Transit/transbordement

63. Les dispositions législatives d'un pays exigent que le transit ait lieu conformément aux conditions de transport fixées par la loi pertinente et la législation douanière nationale.

64. Certaines dispositions législatives prévoient que lorsque des spécimens vivants doivent être gardés durant une période de transit ou de transbordement, ils doivent bénéficier de l'attention nécessaire pour réduire au minimum le risque de blessures, de maladie ou de traitement rigoureux. Il peut aussi y avoir des renvois à d'autres instruments législatifs pertinents sur la protection des spécimens vivants durant le transport.

65. Certains pays d'importation ont des dispositions législatives qui les autorisent à restreindre la détention ou le mouvement de spécimens d'espèces s'il s'agit d'espèces pour lesquelles il existe des restrictions à l'importation.

Expositions itinérantes

66. De nombreux pays ont des dispositions législatives exigeant qu'avant d'accorder des dérogations aux obligations des articles III, IV et V et d'autoriser les mouvements des spécimens qui font partie d'une exposition itinérante, l'organe de gestion ait la preuve que tout spécimen vivant sera transporté et traité de façon à éviter les risques de blessures, de maladie ou de traitement rigoureux.

Contrôle du respect de la législation

67. Certaines dispositions législatives exigent des autorités gouvernementales qu'elles contrôlent le respect de la législation et qu'elles prennent des mesures appropriées si elles avaient, à tout moment, des raisons de croire qu'il y a infraction à la législation.

68. La législation d'un pays stipule que l'organe de gestion doit contrôler le taux de mortalité des spécimens vivants CITES durant le transport, l'expédition, le mouvement, l'importation, l'exportation, la réexportation ou l'introduction en provenance de la mer.

Infractions

69. Dans certaines dispositions législatives, le commerce de tout spécimen pratiqué en contravention avec les dispositions de la Convention, de la législation nationale d'application de la Convention ou des conditions fixées pour la délivrance d'un permis ou d'un certificat, constitue une infraction administrative ou un délit passible de sanction.

70. Dans les dispositions législatives de nombreux pays, les fausses déclarations ou le fait de fournir sciemment de fausses informations pour obtenir un permis ou un certificat constituent un délit.

71. Dans les dispositions législatives de certains pays, l'expédition ou le transport illégal de spécimens vivants qui n'ont pas été mis en état de façon appropriée afin de réduire au minimum le risque de blessures, de maladie ou de traitement rigoureux, constitue une infraction passible de sanction.

72. Dans un pays, il est considéré comme une infraction passible d'une sanction le fait d'insérer dans une lettre, un colis, un paquet ou tout autre objet expédié par voie postale (y compris par des services de courrier), toute espèce en voie d'extinction ou d'utiliser sciemment pour le transport de toute espèce en voie d'extinction un sac postal ou une camionnette, un avion, un bateau ou tout autre véhicule postal utilisé pour le transport du courrier.

Confiscation et destruction

73. Les dispositions législatives de nombreuses Parties autorisent la confiscation, la détention ou la destruction des spécimens vivants faisant l'objet d'un commerce illégal. Elles autorisent également la confiscation des conteneurs, navires, véhicules et autres moyens de transport, ainsi que d'autres objets ayant servi à perpétrer le délit.
74. La législation d'un pays exige, en cas de rapatriement, des soins appropriés et une installation correcte durant le voyage ou le vol.

Projet d'orientations législatives pour le transport de spécimens vivants

75. Compte tenu des informations fournies ci-dessus, le Secrétariat s'est employé à mettre au point une série d'éléments d'orientation législatifs qu'il a classés comme essentiels (dérivés de la Convention), souhaitables (dérivés des résolutions applicables) et optionnels (dérivés des mesures nationales complémentaires et peut-être plus strictes adoptées par les Parties).
76. Les Parties disposant d'une législation de la catégorie 1 et les Parties qui sont en train d'adopter une législation appropriée pour l'application de la Convention devraient réexaminer leurs dispositions législatives en vigueur ou en projet relatives au transport de spécimens vivants, à la lumière des orientations législatives résultant du présent document. Elles devraient ensuite amender toute législation en vigueur ou en projet qui ne permet pas une application suffisante des dispositions de la Convention relatives au transport des spécimens vivants.

Éléments essentiels

77. La législation nationale doit exiger comme condition d'exportation, de réexportation, d'introduction en provenance de la mer et de mouvement des expositions itinérantes (conformément aux articles III, IV, V et VII de la Convention) que tout spécimen vivant soit mis en état, expédié, manipulé, transporté ou traité de manière à réduire au minimum les risques de blessures, de maladie ou de traitement rigoureux. Tout commerce de spécimens en violation de ces dispositions ou d'autres dispositions de la Convention doit être interdit et sanctionné.
78. En vertu de l'article VIII, la législation nationale doit exiger, autant que possible, que les formalités requises pour le commerce de spécimens s'effectuent dans les meilleurs délais et que tout spécimen vivant soit traité convenablement au cours du transit, de la manutention ou du transport, de façon à éviter les risques de blessures, de maladie ou de traitement rigoureux.

Éléments souhaitables

79. Les dispositions applicables pertinentes de la législation, de même que tout formulaire de permis ou de certificat contenu dans une annexe ou un appendice, et les instructions d'accompagnement, devraient exiger que le transport de spécimens vivants par voie aérienne et par d'autres modes de transport, le cas échéant, soient conformes à l'édition la plus récente de la *Réglementation IATA du transport des animaux vivants* (pour les animaux) et de la *Réglementation des marchandises périssables* (pour les plantes). Les Parties devraient éviter de se référer à toute édition spécifique de la *Réglementation du transport des animaux vivants* ou de la *Réglementation des marchandises périssables*, ces réglementations étant amendées chaque année. La législation nationale devrait stipuler que le non-respect de la *Réglementation IATA* et des autres réglementations que la législation nationale rend applicables ou qu'elle contient constitue une infraction administrative passible de sanction ou un délit pénal. A moins qu'elles ne décident d'actualiser les *Lignes directrices* CITES, les Parties devraient amender la législation en vigueur afin d'en supprimer toute référence à ces *Lignes directrices* et s'assurer que la nouvelle législation ne contient aucune référence aux *Lignes directrices*.
80. La législation nationale devrait désigner des ports d'entrée et de sortie pour le transport des spécimens vivants d'animaux et de plantes par voie aérienne, terrestre ou maritime.
81. La législation principale d'application de la CITES devrait renvoyer aux autres législations pertinentes pour le transport des spécimens vivants (par ex. les législations sur le transport international

d'animaux ou de plantes, sur la santé ou la protection des animaux ou des plantes, ou la législation maritime).

82. La législation nationale devrait exiger que les envois de spécimens vivants soient inspectés et que les mesures nécessaires soient prises par des personnes désignées dans le cadre de la CITES ou par le personnel de la société de transport, pour s'assurer du bien-être des spécimens durant les périodes d'attente prolongée dans les lieux de transit. Elle devrait prévoir la construction d'installations d'entreposage appropriées pour les animaux et les plantes vivants aux ports d'entrée et de sortie désignés pour les spécimens vivants. La législation devrait exiger que les agents chargés de veiller au respect de la réglementation aient accès à ces installations, que les documents pertinents leur soient remis et qu'ils soient autorisés à inspecter ces installations.

Eléments optionnels

83. La législation nationale pourrait exiger que tous les spécimens vivants faisant l'objet d'un commerce, quelle que soit l'annexe applicable, quel que soit le type de commerce ou qu'il existe ou non une disposition particulière sur ce sujet, soient transportés conformément à la *Réglementation IATA*.

84. La législation nationale pourrait exiger que l'organe de gestion obtienne l'avis de l'autorité scientifique avant de déterminer s'il a la preuve que les mesures de transport pour l'exportation ou la réexportation de tout spécimen vivant sont suffisantes pour éviter les risques de blessures, de maladie ou de traitement rigoureux.

85. La législation nationale pourrait exiger que les entreprises qui se chargent du transport international de spécimens CITES vivants, que ce soit à but lucratif ou non, aient un statut légal et soient enregistrées.

86. La législation nationale pourrait, outre la Réglementation IATA, exiger le respect d'autres conditions pour le transport de spécimens vivants ou leur conservation et leur traitement avec soin avant et après le transport. A défaut, elle pourrait autoriser l'organe de gestion à étudier puis à proposer ces conditions, après consultation de l'autorité scientifique.

87. La législation nationale pourrait autoriser l'organe de gestion, en consultation avec le pays d'origine, conformément à une procédure spéciale et en tenant compte de tout avis de l'autorité scientifique, à établir des restrictions générales ou des restrictions concernant certains pays d'origine, à l'importation de spécimens vivants d'espèces inscrites à l'Annexe II qui présentent un taux de mortalité élevé durant le transport.

88. La législation nationale pourrait obliger les personnes concernées à tenir un registre des espèces sauvages indiquant le taux de mortalité des spécimens CITES vivants faisant l'objet d'un commerce et pourrait stipuler que ne pas tenir de tels registres constitue une infraction passible d'une sanction.

89. La législation nationale pourrait appliquer les critères utilisés pour la délivrance et l'acceptation des permis et des certificats nationaux pour des spécimens vivants à la délivrance et à l'acceptation des permis et certificats étrangers. Elle pourrait également exiger des demandeurs qu'ils fournissent des informations suffisantes pour que les autorités gouvernementales puissent avoir la preuve que l'activité commerciale proposée remplit tous les critères applicables.

Observations supplémentaires

90. En général, les commerçants et les transporteurs légaux (et même ceux engagés dans des activités illégales) ont intérêt, d'un point de vue économique, à s'assurer que le taux de mortalité reste faible durant le transport. Au cours des missions qu'il a effectuées dans différents pays, le Secrétariat a noté que les organismes gouvernementaux, les commerçants et les compagnies aériennes semblent bien connaître et respecter les obligations, en matière de conteneurs et autres, de la *Réglementation IATA du transport des animaux vivants*. Dans un pays en développement, l'on a constaté qu'une exportatrice d'oiseaux vivants était même allée volontairement au-delà de ce qu'exige la *Réglementation IATA* et avait fait preuve d'innovation pour mieux garantir le transport sûr et humain des spécimens vivants. Elle avait même utilisé des matériaux et des aliments locaux pour les conteneurs afin d'offrir à la population locale des opportunités de recettes.

91. Comme la CITES, le secteur des transports est intéressé par toute procédure susceptible de faciliter et d'accélérer les formalités d'expédition ainsi que l'identification et la traçabilité des articles transportés, comme des documents électroniques et la méthode dite du "guichet unique". Le Secrétariat CITES a tenu récemment à Genève une réunion avec des fonctionnaires de l'IATA basés dans cette ville, pour discuter de l'utilisation de documents électroniques et des synergies possibles concernant le transport de spécimens CITES vivants. Le secteur des transports est lui aussi intéressé par le rapport général coût/efficacité et la nécessité de maintenir les coûts les plus bas possible. Des décisions antérieures de la CoP ont montré que les Parties à la CITES sont également intéressées par les solutions offrant un bon rapport coût/efficacité en ce qui concerne les conteneurs et les matériaux d'emballage pour tous les modes de transport.
92. Les politiques nationales de santé ou de protection des animaux et des plantes sont extrêmement variées et reflètent différentes conceptions de la relation entre l'homme et la faune et la flore sauvages. Les déclarations politiques, les lignes directrices législatives ou les principes directeurs techniques élaborés et utilisés dans le contexte de la CITES devraient donc être fondés sur des normes acceptées au niveau international et alignées aussi étroitement que possible sur la Convention.
93. Les normes sanitaires de l'OIE pour les animaux et de l'IPPC pour les plantes constituent des références dans le cadre de l'Accord de l'Organisation mondiale du commerce sur l'application de mesures sanitaires et phytosanitaires. Lors d'une réunion qui a eu lieu le 14 mars 2009 entre les dirigeants de l'OIE et de l'OMC, au cours de laquelle ce type de mesures a fait l'objet de discussions, l'OIE s'est référée à ses travaux d'établissement de normes dans le domaine de la santé animale. Il semble que certains pays aient exprimé leur intérêt pour l'incorporation d'éléments de protection de la santé des animaux dans les règles acceptées par les Etats membres de l'OMC. L'implication éventuelle de l'OMC dans ces questions permettrait de s'assurer que les normes qui s'y rapportent ne constituent pas des obstacles techniques au commerce international.
94. La question du transport des spécimens vivants faisant l'objet d'un commerce pourrait être influencée par l'adoption de politiques et de pratiques visant à mettre sur pied une économie à faible rejet de carbone. L'article 2 2) du Protocole de Kyoto à la Convention cadre des Nations Unies sur les changements climatiques (CCNUCC) exige des parties visées à l'Annexe I de la CCNUCC qu'elles cherchent à limiter ou à réduire les émissions de gaz à effet de serre non réglementées par le Protocole de Montréal provenant des combustibles de soute utilisés dans les transports aériens et maritimes en passant par l'intermédiaire de l'Organisation internationale de l'aviation civile et de l'Organisation maritime internationale, respectivement. Ont été créés à cet effet un Groupe de l'OIAC sur l'aviation internationale et les changements climatiques et un Groupe de travail de l'OMI sur les émissions de gaz à effet de serre par les navires. Les résultats des travaux de ces groupes doivent être présentés à la 15^e session de la Conférence des Parties à la CCNUCC (Copenhague, décembre 2009). L'article 2 3) du Protocole de Kyoto dispose que les parties visées à l'Annexe 1 de la CCNUCC s'efforcent d'appliquer les politiques et les mesures prévues à l'article 2 du Protocole de manière à réduire au minimum les effets négatifs, notamment les effets néfastes des changements climatiques, les répercussions sur le commerce international et les conséquences sociales, environnementales et économiques pour les autres parties, surtout les pays en développement.

Recommandations

95. Les représentants et les observateurs du Comité pour les animaux sont invités à faire part de leurs commentaires sur le projet d'orientations législatives présenté aux points 77 à 89. Le Secrétariat s'emploiera à les incorporer dans la version finale des orientations législatives avant que celles-ci ne soient ajoutées à l'ensemble de ses documents d'orientation législative et publiées sur le site web de la CITES. L'inclusion prévue de la législation d'application CITES (ou de liens vers les bases de données législatives nationales) sur le site web de la CITES permettrait aux Parties et au secteur privé d'avoir un meilleur accès aux dispositions législatives pertinentes.
96. Il faudrait rechercher les moyens d'impliquer davantage les pays d'exportation dans les activités pertinentes, en particulier dans la révision et le développement futur de la Réglementation IATA et des autres principes directeurs ou normes techniques applicables au transport de spécimens vivants. Il faudrait également s'efforcer d'éviter d'élaborer des principes directeurs et des normes qui

imposeraient une charge trop lourde aux pays en développement, seraient déraisonnables ou d'un mauvais rapport coût/efficacité pour les parties du secteur privé ou constitueraient des obstacles techniques au commerce.

97. Il faudrait trouver une solution pour fournir des exemplaires de la *Réglementation IATA*, régulièrement et à prix réduit ou gratuitement, aux organes de gestion CITES. Il vaudrait aussi la peine de rechercher des moyens permettant d'encourager l'échange d'informations sur les procédures et les expériences en matière de transport.
98. Le Comité pour les animaux et le Comité pour les plantes devraient continuer à travailler en étroite collaboration pour toutes les activités relatives au transport des spécimens vivants.
99. Les Comités CITES, la Conférence des Parties et le Secrétariat devraient continuer à examiner, en liaison avec l'IATA, l'OIE, l'IPPC, la WAZA, l'AATA et les autres organisations concernées (par ex. celles intéressées par la recherche scientifique, le commerce des insectes ou des animaux de compagnie, les cirques, la conservation *ex situ*, les projets de réintroduction, etc.), les questions liées au transport des spécimens CITES vivants. Comme ce transport est déjà très réglementé et comme l'IATA, l'OIE, l'IPPC et la CITES ont toutes la possibilité d'élaborer des lignes directrices, tout devrait être fait pour éviter d'éventuels problèmes de double emploi ou chevauchement des critères à respecter pour le transport aux niveaux national et international.
100. Les *Lignes directrices* CITES ont été très utiles pendant de nombreuses années et il pourrait être intéressant de les mettre à jour afin de pouvoir disposer d'orientations simples et concrètes pour le transport des spécimens vivants par des modes de transport autres que la voie aérienne. Les Parties à la CITES devraient envisager cette possibilité et prendre une décision finale quant à l'actualisation des *Lignes directrices* ou à leur abrogation complète.