



联合国
粮食及
农业组织

Food and Agriculture
Organization of the
United Nations

Organisation des Nations
Unies pour l'alimentation
et l'agriculture

Продовольственная и
сельскохозяйственная организация
Объединенных Наций

Organización de las
Naciones Unidas para la
Alimentación y la Agricultura

منظمة
الغذية والزراعة
للأمم المتحدة

F

COMMISSION DES MESURES PHYTOSANITAIRES

Quinzième session

Réunion à distance, 16 et 18 mars et 1^{er} avril 2021

Mise à jour présentée par l'Équipe spéciale sur les conteneurs maritimes

Point 11.3 de l'ordre du jour

Document établi par le Secrétariat de la CIPV

Introduction

Le présent rapport résume les activités entreprises en 2019 et 2020 par l'Équipe spéciale sur les conteneurs maritimes, un sous-groupe du Comité chargé de la mise en œuvre et du renforcement des capacités et du Secrétariat de la CIPV concernant les travaux, achevés ou en cours, liés aux risques phytosanitaires associés au transport de conteneurs maritimes.

L'Équipe spéciale¹ a été créée à la douzième session de la Commission des mesures phytosanitaires (CMP) en 2017 pour guider les travaux du programme sur les conteneurs maritimes, faciliter la mise en œuvre effective du Plan d'action complémentaire aux fins d'évaluation et de gestion des menaces liées aux organismes nuisibles qui peuvent se déplacer par l'intermédiaire de conteneurs maritimes² et faire rapport à la CMP pour fournir des recommandations sur la marche à suivre dans ce domaine. Lors de sa réunion virtuelle de juillet 2020, le Bureau de la Commission des mesures phytosanitaires a examiné la possibilité et la nécessité de proroger le mandat de l'Équipe spéciale jusqu'à la fin de 2021 pour compenser les restrictions liées à la covid-19 qui l'ont amenée à cesser un grand nombre de ses activités. Le Bureau a décidé de proroger le mandat de l'Équipe spéciale pour une année supplémentaire, jusqu'à la fin 2021. Par conséquent, l'Équipe spéciale fera rapport et fournira des recommandations sur la voie à suivre à la CMP à sa seizième session (2022).

Le Plan d'action complémentaire recense deux principaux types d'activités:

Section 1: Mesurer l'impact du Code de bonnes pratiques pour le chargement des cargaisons dans des engins de transport (Code CTU), élaboré conjointement par l'Organisation maritime internationale (OMI), l'Organisation internationale du Travail (OIT) et la Commission économique des Nations Unies pour l'Europe (CEE)³ en:

- a) élaborant un protocole commun à la CIPV, à l'OMI et aux acteurs du secteur pour la collecte de données sur la contamination des conteneurs maritimes;
- b) assurant le suivi de l'adoption et l'application du Code CTU au moyen des rapports réalisés par le secteur et du suivi effectué par les organisations nationales de protection des végétaux (ONPV).

Section 2: Faire mieux connaître les risques de déplacements d'organismes nuisibles par l'intermédiaire de conteneurs maritimes.

En 2019, l'Équipe spéciale a travaillé à distance et a tenu une réunion en présentiel à Baltimore (États-Unis d'Amérique) au mois de septembre. La réunion en présentiel de l'Équipe spéciale, qui devait se tenir en décembre 2020, a été annulée en raison des restrictions imposées aux déplacements au titre de la covid-19 et remplacée par une session virtuelle en octobre 2020. Les rapports de ces réunions sont publiés sur le Portail phytosanitaire international (PPI)⁴.

¹ Mandat de l'Équipe spéciale sur les conteneurs maritimes – https://assets.ippc.int/static/media/files/publication/fr/2020/05/SCTF_IC_Sub-group_Terms_of_Reference_2018-12-10.pdf.

² Plan d'action complémentaire aux fins d'évaluation et de gestion des menaces liées aux organismes nuisibles qui peuvent se déplacer par l'intermédiaire de conteneurs maritimes – https://assets.ippc.int/static/media/files/publication/en/2017/07/Complementary_Action_Plan_CPM12.pdf.

³ CTU: <https://www.imo.org/en/OurWork/Safety/Cargoes/CargoSecuring/Documents/1497.pdf>.

⁴ Page de l'Équipe spéciale sur les conteneurs maritimes – <https://www.ippc.int/fr/core-activities/capacity-development/capacity-development-committee/ic-sub-group/ic-sub-group-sea-container-task-force-sctf/>.

Section 1: Mesurer l'impact du Code CTU

Il est entendu que mesurer l'incidence de l'adoption du Code CTU sur la propreté des conteneurs et de leurs chargements à l'échelle mondiale et fournir des éléments factuels à l'appui des recommandations qui seront élaborées par l'Équipe spéciale est une bonne idée.

1.1 Questionnaire sur les conteneurs maritimes

Un questionnaire sur le suivi de la propreté des conteneurs maritimes a été envoyé aux parties contractantes en mars 2019 pour les aider à évaluer:

- le niveau de suivi actuel des conteneurs maritimes assuré par les ONPV;
- l'application par les ONPV des lignes directrices du secteur en vigueur actuellement sur la propreté des conteneurs;
- le type de données sur la propreté des conteneurs qui a été réellement collecté par les ONPV.

Ces organisations ont également été autorisées à présenter les données recueillies à l'Équipe spéciale. Le questionnaire a été ouvert pendant cinq mois mais le taux de réponses n'a pas été élevé. En effet, 36 pour cent seulement des parties contractantes (n=66) l'ont rempli en totalité ou en partie (2 parties non contractantes y ont également participé). En conséquence, les résultats ne reflètent pas entièrement les activités de toutes les ONPV, de sorte qu'ils doivent être interprétés avec prudence. L'Équipe spéciale n'a pas été en mesure de mesurer avec précision l'adoption du Code CTU en raison du manque de données pertinentes. Certaines ONPV ont bien envoyé des informations mais la faible quantité de données et le fait de ne pas avoir la possibilité de les comparer aux données de référence compromettent la validité statistique des résultats. Un résumé et un aperçu des résultats du questionnaire figurent à l'annexe 1 du présent document. Le rapport complet sur les résultats du questionnaire peut être consulté sur le PPI⁵.

1.2 Enquêtes nationales sur les conteneurs maritimes

Les enquêtes nationales des ONPV sur la propreté des conteneurs maritimes sont le principal moyen de rassembler des données sur la propreté de ces conteneurs. L'Équipe spéciale a élaboré des Directives relatives aux enquêtes sur les conteneurs maritimes à l'intention des ONPV⁶ afin de les aider à harmoniser les méthodes et procédures d'inspection des conteneurs et de consignation des données sur la contamination.

Les enquêtes nationales sur les conteneurs maritimes ne progressent pas aussi bien que prévu et seuls quelques pays comme l'Australie, le Canada, la Chine, les États-Unis d'Amérique, le Kenya et la Nouvelle-Zélande les réalisent effectivement.

L'Équipe spéciale a examiné la façon dont elle pourrait mesurer l'application du Code CTU mais a conclu qu'elle ne serait pas actuellement en mesure de l'évaluer en raison du manque de données pertinentes issues des enquêtes nationales, même si des données ont été recueillies par plusieurs ONPV. Il a été convenu que le volume de données nécessaires pour effectuer une analyse valable sur le plan statistique devrait être plus important. Il a également été noté qu'il aurait été utile de disposer de données de référence et qu'il était ambitieux de ne prévoir qu'une période de cinq ans pour mesurer l'application du Code CTU. L'Équipe spéciale comprend qu'il est difficile de mesurer l'incidence de l'adoption du Code CTU étant donné que les ONPV qui sont en mesure de mener des enquêtes sont rares, que les ONPV ne disposent pas de rapports du secteur sur les résultats des enquêtes et, enfin, qu'il n'existe

⁵ Résultats du questionnaire 2019 sur le suivi de la propreté des conteneurs maritimes – https://assets.ipcc.int/static/media/files/publication/en/2019/11/Sea_container_questionnaire_on_monitoring_of_sea_container_cleanliness_final_191111.pdf.

⁶ Directives relatives aux enquêtes sur les conteneurs maritimes à l'intention des ONPV – <https://www.ipcc.int/fr/publications/87069/>.

pas de données de référence pour mesurer l'impact de l'application du Code CTU. L'Équipe spéciale est convenue, lors de sa réunion virtuelle d'octobre 2020, d'examiner si le retrait de certains champs du modèle d'inspection des Directives relatives aux enquêtes sur les conteneurs maritimes à l'intention des ONPV pourrait améliorer la qualité des rapports élaborés par ces organisations. Elle a estimé, en outre, qu'il pourrait être utile que les ONPV élaborent et soumettent de courts articles sur les risques phytosanitaires dans la filière des conteneurs maritimes, qui seraient publiés sur le PPI et communiqués aux ONPV, aux organisations régionales de protection des végétaux (ORPV), au secteur et à différentes revues spécialisées. Enfin, l'Équipe spéciale poursuivra ses travaux sur les recommandations relatives aux conteneurs maritimes, qui seront soumises à la CMP en 2022. Il a été noté que des travaux supplémentaires étaient nécessaires pour encourager les parties contractantes à collecter des données permettant de mesurer l'application du Code CTU.

1.3 Enquêtes sur le secteur

Les représentants du secteur ont informé l'Équipe spéciale qu'ils n'étaient pas en mesure de réaliser une enquête sur le secteur comme convenu précédemment, mais que l'inclusion éventuelle des critères de propreté dans les programmes d'inspection de l'OMI pourrait contribuer à la collecte de données permettant de mesurer l'application du Code CTU. La collaboration avec l'OMI sur ce point se poursuit, mais les réunions et les activités de celle-ci sont actuellement suspendues en raison de la pandémie de covid-19. Récemment, l'OMI a lancé le quatrième cycle de discussions sur l'inclusion des questions de propreté dans le cadre de son groupe de correspondance qui est chargé d'élaborer des propositions visant à modifier les programmes d'inspection de l'Organisation. Pour appuyer ces travaux, le Secrétariat de la CIPV a fait une déclaration officielle de haut niveau lors de la cent deuxième session du Comité de la sécurité maritime de l'OMI, qui s'est tenue à distance en novembre 2020.

1.4 Examiner l'utilisation des opérateurs économiques agréés (OEA) et des modèles de données de l'OMD à des fins de propreté des conteneurs maritimes

L'Équipe spéciale a examiné la possibilité et la faisabilité de recourir à des opérateurs économiques agréés (OEA) pour assurer la propreté des conteneurs maritimes (l'utilisation des OEA à une plus grande échelle est actuellement à l'étude à l'Organisation mondiale des douanes [OMD]) et d'utiliser les modèles de données de l'OMD pour suivre les informations sur la propreté des conteneurs maritimes.

Le cadre actuel des OEA est fondé sur des formalités douanières et n'est pas adapté aux aspects phytosanitaires. L'Équipe spéciale a estimé qu'il faudrait envisager d'utiliser des OEA pour s'assurer que les exigences phytosanitaires sont respectées. Il faudrait également étudier la possibilité d'élaborer un cadre phytosanitaire analogue au Cadre de normes visant à sécuriser et à faciliter le commerce mondial (Cadre SAFE). L'Équipe spéciale a estimé que si une ONPV participe à la validation des OEA et si les critères sont mutuellement reconnus par toutes les organisations nationales concernées, les OEA pourraient alors être autorisés au niveau national et utilisés, entre autres, pour aider à garantir le respect des exigences phytosanitaires.

En ce qui concerne l'utilisation des modèles de données de l'OMD pour assurer le suivi de la propreté des conteneurs maritimes, il est nécessaire de mener une étude de faisabilité pour comprendre le processus et clarifier qui, comment et quand les parties prenantes de la filière des conteneurs maritimes participeront à la collecte et à la transmission de données. À cet égard, les expériences australienne et néo-zélandaise montrent à quel point la valeur des informations préalables à l'arrivée est cruciale. En effet, les deux pays exigent une déclaration de l'importateur confirmant la propreté des conteneurs maritimes et l'absence de déclaration déclenche des inspections ciblées. À l'heure actuelle, la tenue des dossiers se fait manuellement, mais un modèle de données pourrait faciliter le regroupement des informations et contribuer à renforcer l'efficacité des activités des ONPV et des parties prenantes concernées. L'Équipe spéciale sur les conteneurs maritimes est convenue d'étudier la possibilité

d'inclure des champs supplémentaires dans la déclaration en douane préalable à l'importation, lesquels pourraient être repris ultérieurement dans le modèle de données de l'OMD. Il existe actuellement une proposition au sein de l'OMD sur la coopération entre les douanes et les organismes agroalimentaires et il serait opportun que les ONPV fassent un effort pour contacter leurs homologues nationaux des douanes dans le but d'examiner les activités en cours et les données d'expérience disponibles au niveau national et d'encourager leurs homologues à appuyer les initiatives de l'Équipe spéciale lorsqu'ils participent aux réunions de l'OMD. Ces informations pourraient également être utilisées pour sensibiliser les communautés de la CIPV et de l'OMD aux possibilités de collaboration.

Les travaux d'étude sur l'utilisation des OEA et du modèle de données de l'OMD sont réalisés à deux niveaux. Les représentants des ONPV auprès de l'Équipe spéciale coopéreront avec leurs homologues nationaux, tandis que le Secrétariat de la CIPV abordera cette question d'un point de vue mondial grâce à la collaboration avec le Secrétariat de l'OMD. La réunion de l'OMD consacrée aux OEA a été reportée. Toutefois, les secrétariats de la CIPV et de l'OMD ont tenu une réunion virtuelle pour examiner les moyens possibles d'inclure les aspects/critères phytosanitaires dans le cadre mondial des OEA.

1.5 Programmes d'inspection de l'OMI

À sa sixième session, le Sous-Comité de l'OMI du transport des cargaisons et des conteneurs (CCC) a créé un groupe de correspondance chargé d'examiner les questions de contamination et de lutte contre les organismes nuisibles dans le cadre des programmes d'inspection des unités de transport de marchandises de l'OMI et compte tenu du Code CTU. L'Équipe spéciale et le Secrétariat de la CIPV se sont efforcés d'inclure des questions relatives à la propreté des conteneurs maritimes dans les programmes d'inspection de l'OMI grâce à la participation du Secrétariat, à celle des représentants du secteur auprès de l'Équipe spéciale au sein du groupe de correspondance et aux conseils fournis par divers ONPV par l'intermédiaire de leurs représentants auprès de ce groupe. Le fait d'inclure des questions liées à la contamination dans les programmes d'inspection de l'OMI aiderait la communauté de la CIPV à déterminer le nombre d'exemples de contamination par les organismes nuisibles qui peuvent être associés aux cargaisons des unités de transport, compléterait les données recueillies par les ONPV, et contribuerait ainsi à l'identification des moyens de gérer les risques phytosanitaires liés au transport des conteneurs et de leur cargaison au niveau mondial. À l'heure actuelle, le groupe de correspondance a entamé sa dernière série de discussions techniques sur l'inclusion éventuelle de critères de propreté dans le programme d'inspection de l'OMI. À sa septième session, le CCC examinera ensuite la question de l'inclusion de la «contamination» et prendra les décisions pertinentes. Il est de la plus haute importance que les parties contractantes à la CIPV collaborent avec leurs points de contact nationaux de l'OMI pour expliquer l'intérêt de ces travaux et veiller à ce que la décision de la septième session du CCC soit favorable à la communauté phytosanitaire.

Section 2: Mieux sensibiliser aux risques de déplacements d'organismes nuisibles par l'intermédiaire de conteneurs maritimes

2.1 Révision du Code CTU

La Commission économique pour l'Europe (CEE) et l'OMI, deux organisations coparrainant le Code CTU, ont décidé de le réviser. Un groupe d'experts sera constitué et chargé d'examiner les lacunes du Code et de formuler des propositions en vue de son amélioration. Le Secrétariat de la CIPV a conclu un accord préliminaire avec la CEE et l'OMI pour contribuer à cette révision. S'il était créé, le groupe d'experts examinerait également la possibilité d'utiliser ou de déployer une «application» à l'appui de l'adoption du Code CTU. L'Équipe spéciale a examiné différentes méthodes de formulation des observations en vue d'améliorer ce code. On a estimé que les questions liées aux risques phytosanitaires pourraient être regroupées dans une seule section du document. Le texte de l'ensemble du Code CTU sera revu en vue de mieux cerner les responsabilités et déterminer les mesures à prendre par ceux qui

ont la garde d'une cargaison chargée dans un engin de transport tout au long de la filière d'approvisionnement.

Le Secrétariat de la CIPV a été informé que la période de révision du Code CTU dépend de la contribution/confirmation de l'Organisation internationale du Travail, l'un des coparrains de ce code. La décision finale devrait être prise en 2021, ce qui laisse du temps à l'Équipe spéciale pour discuter en interne et proposer des modifications au Code CTU en ce qui concerne les questions de contamination. Le Secrétariat de la CIPV prévoit de contacter le Secrétariat de la Commission économique pour l'Europe (CEE) pour savoir si la révision du Code CTU a déjà été commandée. Sur la base des observations communiquées par la CEE, le calendrier d'élaboration des propositions de mise à jour du Code CTU par l'Équipe spéciale sera fixé.

2.2 Filières et propreté des conteneurs maritimes de la CIPV: directives de la CIPV sur les bonnes pratiques concernant les mesures destinées à réduire au minimum la contamination par des organismes nuisibles

Le document d'orientation de la CIPV intitulé «Chaîne logistique et propreté des conteneurs maritimes – Guide de la CIPV sur les bonnes pratiques visant à réduire au minimum la contamination par des organismes nuisibles» ainsi que le dépliant associé intitulé «Réduire la dissémination des organismes envahissants via les conteneurs maritimes» ont été élaborés par l'Équipe spéciale et approuvés par le Comité chargé de la mise en œuvre et du renforcement des capacités. Ces documents recensent les principales parties impliquées dans la filière internationale de transport des conteneurs maritimes et décrivent leurs rôles et responsabilités dans la réduction de la contamination visible, par des organismes nuisibles, des conteneurs maritimes et de leur cargaison, ainsi que les bonnes pratiques qu'elles peuvent adopter pour atteindre cet objectif. Ces documents sont destinés aux nombreuses et diverses parties prenantes impliquées dans les filières de transport des conteneurs maritimes et sont disponibles sur le PPI⁷.

2.3 Atelier international sur les conteneurs maritimes

L'Équipe spéciale a discuté de l'organisation de l'atelier ONPV – secteur industriel sur la propreté des conteneurs, sous la direction de l'Initiative nord-américaine sur les conteneurs maritimes et du Groupe de la Banque mondiale, qui devrait se tenir en 2021. Le but de cet atelier est d'aider à cerner et décrire les rôles et les responsabilités des différentes parties prenantes intervenant dans la filière de transport des conteneurs et de leur cargaison, et de trouver les moyens de réduire le risque de contamination de ces conteneurs et cargaisons par des organismes nuisibles. Outre les parties contractantes, les ONPV, les représentants du secteur et d'autres organisations internationales qui ont toujours été impliqués dans la question de la propreté des conteneurs maritimes, les détaillants, les importateurs et les exportateurs seront également invités, puis encouragés à communiquer avec les petits fournisseurs et emballateurs. Il serait bon que les participants viennent à l'atelier avec des propositions viables, réalisables et réalistes pour faciliter l'élaboration de recommandations à la seizième session de la CMP (2022).

2.4 Recommandation R-06 de la CMP: Conteneurs maritimes

L'Équipe spéciale a œuvré en faveur de la sensibilisation aux risques phytosanitaires associés au transport des conteneurs maritimes. Elle a examiné le recommandation R-06⁸ sur les conteneurs maritimes, qui avait initialement été adoptée en 2015 et à laquelle des corrections ont été apportées en 2017, et suggère qu'elle soit révisée pour tenir compte des travaux effectués sur cette question. Le

⁷ Document «Chaîne logistique et propreté des conteneurs maritimes – Guide de la CIPV sur les bonnes pratiques visant à réduire au minimum la contamination par des organismes nuisibles» et dépliant «Réduire la dissémination des organismes envahissants via les conteneurs maritimes» – <https://www.ippc.int/fr/publications/88509/>.

⁸ Recommandation R-06 de la CMP <https://www.ippc.int/en/publications/84233/>.

Comité chargé de la mise en œuvre et du renforcement des capacités a accepté cette demande et la CMP sera invitée à accepter également cette révision.

La CMP est invitée à:

- encourager les parties contractantes à élaborer/réaliser des enquêtes sur les conteneurs maritimes conformément aux Directives de la CIPV relatives aux enquêtes sur les conteneurs maritimes à l'intention des ONPV et à soumettre les résultats au Secrétariat de la CIPV;
- prendre note du résumé du questionnaire sur le suivi de la propreté des conteneurs maritimes (tel qu'il est annexé au présent document et tel qu'il sera joint au rapport de la CMP);
- prendre note des travaux du Secrétariat de la CIPV et de l'Équipe spéciale sur l'inclusion de la propreté des conteneurs maritimes dans les critères des programmes d'inspection des engins de transport de l'Organisation maritime internationale;
- encourager les parties contractantes à se mettre en rapport avec leurs points de contact nationaux de l'Organisation maritime internationale afin de contribuer à l'inclusion de la propreté des conteneurs maritimes dans les critères des programmes d'inspection des engins de transport de l'Organisation maritime internationale;
- demander au Secrétariat de la CIPV et à l'Équipe spéciale sur les conteneurs maritimes de continuer à étudier les possibilités d'utiliser les opérateurs économiques agréés et les modèles de données de l'Organisation mondiale des douanes;
- prendre note des dispositions prises par le Secrétariat de la CIPV et l'Équipe spéciale sur les conteneurs maritimes concernant la mise à jour du Code de bonnes pratiques pour le chargement des cargaisons dans des engins de transport (Code CTU) élaboré conjointement par l'OMI (Organisation maritime internationale), l'OIT (Organisation internationale du Travail) et la CEE (Commission économique pour l'Europe) et le coparrainage éventuel du Code CTU par l'Organisation des Nations Unies pour l'alimentation et l'agriculture;
- prendre note du document d'orientation «Chaîne logistique et propreté des conteneurs maritimes – Guide de la CIPV sur les bonnes pratiques visant à réduire au minimum la contamination par des organismes nuisibles»;
- prendre note du dépliant «Réduire la dissémination des organismes envahissants via les conteneurs maritimes»;
- demander à l'Équipe spéciale de revoir et de réviser la recommandation R-06 sur les conteneurs maritimes conformément aux procédures établies pour les recommandations de la CMP.

ANNEXE 1 – Résumé et aperçu des résultats du questionnaire sur le suivi de la propreté des conteneurs maritimes

Résumé

Les organismes nuisibles envahissants se déplacent dans le monde entier sur les produits agricoles et forestiers qui sont commercialisés et à l'intérieur de ceux-ci. Ils peuvent également emprunter les millions de wagons, remorques et conteneurs de fret maritime qui sillonnent les océans et les continents à bord de trains, de camions et de navires.

L'Équipe spéciale sur les conteneurs maritimes a été créée pour appuyer la mise en œuvre du Plan d'action complémentaire sur les conteneurs maritimes visant à réduire les risques phytosanitaires associés à leur transport, approuvé par la CMP à sa douzième session. L'Équipe spéciale a distribué un questionnaire aux organisations nationales de protection des végétaux (ONPV) pour évaluer le niveau actuel de leur suivi des conteneurs maritimes et ses résultats, leur mise en œuvre des lignes directrices existantes et la nature des données qui sont enregistrées et qui pourraient être examinées par ses soins.

Le questionnaire a été élaboré et mis en œuvre en ligne à l'aide du logiciel Survey Solutions de la Banque mondiale. Les 183 parties contractantes à la CIPV ainsi que les 40 points de contact et d'information locaux de parties non contractantes ont reçu une invitation par un courrier électronique incluant un lien vers le questionnaire en ligne. Les invitations ont été envoyées entre le 18 et le 20 mars 2019 et la date limite de soumission a été fixée au 16 août.

Malgré des rappels mensuels et une demande adressée au Bureau de la CMP pour qu'il incite les parties contractantes à répondre, la participation a été faible. En effet, 36 pour cent seulement des parties contractantes (n=66) ont rempli entièrement ou partiellement le questionnaire (2 parties non contractantes y ont également participé – voir la section du Portail phytosanitaire international consacrée aux [conteneurs maritimes](#) pour en savoir plus). En outre, 32 points de contact ont répondu à un courriel demandant les raisons pour lesquelles les parties contractantes n'avaient pas répondu. Le manque de temps et des problèmes de personnel (par exemple les changements de personnel) ont été mentionnés le plus souvent. Sept ONPV ont répondu qu'elles n'étaient pas en mesure de fournir des réponses car le sujet n'était pas considéré comme pertinent (parce que leur pays était sans littoral ou d'autres raisons). Cinq ONPV ont exprimé explicitement leur intérêt pour le sujet. Une ONPV a répondu que les données avaient été recueillies non par elle-même mais par une administration portuaire.

Le faible taux de réponse signifie qu'il est peu probable que les résultats reflètent les points de vue et les activités globales des ONPV liés aux conteneurs maritimes et à leur cargaison, et qu'ils doivent donc être interprétés avec prudence.

La participation par région s'est avérée inégale. La participation la plus élevée a été enregistrée en Amérique du Nord (2 pays sur 2) et la plus faible au Proche-Orient (seulement 20 pour cent de toutes les parties contractantes du Proche-Orient y ont participé). En chiffres absolus, la plupart des réponses provenaient de pays africains (22), suivis des participants européens (14), d'où l'incidence plus importante de ces pays dans les résultats globaux présentés dans le présent rapport. En raison du faible nombre d'observations, les résultats par région ne sont pas présentés séparément (car ils seraient basés sur un très petit nombre d'observations pour certaines régions).

Résultats

Les principaux résultats sont examinés ci-dessous et présentés dans le tableau 1 au bas du résumé.

La quasi-totalité des ONPV qui ont répondu considèrent que les conteneurs et leur cargaison sont un risque. Environ un quart (18 pays sur 68) estiment que c'est le cas uniquement lorsque les conteneurs transportent des articles réglementés. Seuls trois pays ne les ont pas considérés comme un risque, mais deux d'entre eux ont motivé leur réponse en déclarant qu'ils étaient sans littoral et ne recevaient donc pas directement de conteneurs maritimes. Ce résultat peut indiquer qu'il est nécessaire de sensibiliser

les pays sans littoral et d'apporter des éclaircissements à ce sujet dans les futurs questionnaires, d'autant que les conteneurs maritimes qui entrent indirectement dans un pays peuvent toujours présenter un risque.

Près de la moitié des ONPV qui ont répondu (32 sur 68 pays) ont indiqué qu'elles avaient mis en place des règlements leur permettant de faire face aux risques liés aux conteneurs maritimes et à leur cargaison. Il s'agit vraisemblablement d'une sous-estimation car certains pays semblent avoir mal compris que la question portait uniquement sur l'existence de réglementations portant spécifiquement sur les conteneurs et non sur celles qui leur permettraient d'inspecter les conteneurs et de lutter contre les organismes nuisibles détectés.

Sur les 66 ONPV qui ont répondu à cette question, 54 ont déclaré inspecter les conteneurs et leur cargaison, principalement dans le cadre d'inspections ciblées (n=32), mais aussi dans le cadre d'inspections ne visant pas directement les conteneurs (n=22). Le plus souvent, les ONPV qui inspectent les conteneurs le font conformément aux procédures ou directives nationales officielles (30 des 46 pays qui ont inspecté les conteneurs). Un seul pays ayant répondu a mentionné les directives existant dans le secteur, notamment le Code CTU et les directives sectorielles communes sur la propreté des conteneurs. Les inspections ont principalement eu lieu dans le port de chargement ou de déchargement, dans un dépôt de conteneurs ou dans un lieu d'emportage ou de dépotage.

Selon 51 des 62 pays qui ont répondu à cette question, des mesures ont été prises ou autorisées lorsque des risques concernant les conteneurs importés ou leur cargaison ont été détectés, tandis que 43 ONPV ont déclaré faire de même avec les conteneurs prêts à exporter. Sur les huit pays qui ont déclaré ne pas prendre de mesures, certains ont indiqué qu'il n'y avait aucun risque, et un pays a indiqué qu'aucune disposition n'était prévue à cet effet dans sa législation. La mesure la plus courante pour les conteneurs importés est celle du rejet, mais le nettoyage et/ou le traitement était aussi une réponse fréquente. S'agissant des conteneurs prêts à l'exportation, la mesure la plus courante était le nettoyage et/ou le traitement. Les pays étaient aussi nombreux à indiquer qu'ils l'appliqueraient avec ou sans dépotage préalable (la plupart font les deux).

Près des trois quarts des ONPV qui ont répondu à cette question (46 des 61 répondants) ont été confrontées à des organismes nuisibles ou d'autres formes de contamination. Les 16 autres ONPV ont déclaré qu'elles n'avaient pas été confrontées à ces organismes ou n'avaient pas inspecté les conteneurs. Les réponses possibles les plus fréquemment choisies (par au moins la moitié des ONPV ayant répondu) dans la liste prédéterminée étaient les suivantes:

- les insectes (coléoptères, mouches, etc.) – réponse choisie par 39 pays⁹;
- les sols – réponse choisie par 36 pays;
- les plantes/produits végétaux/débris végétaux – réponse choisie par 31 pays;
- les semences – réponse choisie par 30 pays.

Tous les 43 pays, sauf quatre, qui avaient détecté des organismes nuisibles dans les conteneurs et qui ont répondu à cette question sur le suivi ont indiqué qu'il s'agissait d'organismes soumis à quarantaine (32 pays) et non soumis à quarantaine (35 pays), et 28 ONPV ont indiqué les deux. Une liste complète de ces organismes nuisibles figure dans les annexes. Il n'y a pas beaucoup de chevauchements entre les organismes nuisibles indiqués, et aucun organisme soumis à quarantaine n'a été mentionné par plus de trois répondants; quatre répondants ont mentionné des organismes nuisibles qui n'étaient pas soumis à quarantaine. La plupart des organismes nuisibles ont été trouvés vivants, ou morts et vivants. Quasiment personne n'a indiqué qu'il n'avait trouvé que des exemples d'organismes nuisibles morts.

⁹ Dans le questionnaire, cette réponse figurait en bas de la liste des réponses prédéterminées et était formulée comme suit: «Autres insectes (y compris les coléoptères, les mouches, etc.)». Les fourmis, les noctuelles, les guêpes et les abeilles ont été incluses dans d'autres réponses prédéterminées et ne figurent donc pas dans cette réponse.

Sur les 58 ONPV qui ont répondu à cette question, 36 ont déclaré qu'elles ne disposaient pas d'un système de gestion de l'information dans lequel des renseignements sur les conteneurs et leur cargaison étaient enregistrés. Les pays dotés d'un système de ce type saisissent le plus souvent des données sur la présence d'organismes nuisibles (n=18) et le type de contamination (n=17). Plus de la moitié des pays disposant d'un système (n=14) saisissent également le lieu de contamination, mais le niveau de contamination (par exemple, élevé/faible) est moins souvent enregistré (n=9). Seul un petit nombre de pays (n=5) enregistrent des informations sur l'absence de contamination, ce qui indique que la conservation des données structurelles nécessaires pour déterminer la proportion de conteneurs abritant des organismes nuisibles est peu fréquente. La plupart des pays disposant d'un système de gestion de l'information se sont déclarés disposés à partager cette information avec l'Équipe spéciale (17 pays).

Tableau 1. Récapitulatif des principaux résultats

Questions	Nombre de pays
Les conteneurs et leur cargaison sont-ils considérés comme un risque de propagation des organismes nuisibles?	68
Oui, quel que soit le type de cargaison	47
Oui, mais uniquement si des articles réglementés sont transportés	18
Non	3
Des règlements sont-ils en place pour faire face aux risques liés aux conteneurs et à leur cargaison?	68
Oui	32
Des plans sont prévus	15
Non	21
Des inspections de conteneurs et de cargaisons sont-elles effectuées?	66
Oui, il s'agit d'inspections ciblant spécifiquement les conteneurs et leur cargaison	32
Oui, mais il ne s'agit pas d'inspections ciblant spécifiquement les conteneurs	22
Non	17
Des mesures sont-elles prises lorsque des risques sont détectés dans des conteneurs et leur cargaison?	62
Oui, concernant les conteneurs importés	51
Oui, concernant les conteneurs prêts à l'exportation	43
Non	8
Des organismes nuisibles, d'autres organismes ou une contamination sont-ils détectés dans des conteneurs et leur cargaison?	61
Oui, y compris des organismes soumis à quarantaine	32
Oui, y compris des organismes non soumis à quarantaine	35
Non, de tels organismes ne sont pas détectés ou les conteneurs et cargaisons ne sont pas inspectés	16
Existe-t-il un système de gestion de l'information concernant les conteneurs?	58
Non	36
Oui (à des degrés divers)	22