



## COMMISSION DES MESURES PHYTOSANITAIRES

### DIX-SEPTIÈME SESSION

#### INFORMATIONS ACTUALISÉES ÉMANANT DU GROUPE DE RÉFLEXION DE LA CMP CHARGÉ DES CONTENEURS MARITIMES ET DE L'ATELIER SUR LES CONTENEURS MARITIMES

#### POINT 13.2 DE L'ORDRE DU JOUR

*(Document établi par le Président du Groupe de réflexion chargé des conteneurs maritimes)*

#### Contexte

- [1] À sa réunion virtuelle de juin 2022, le Bureau de la CMP a formé le Groupe de réflexion chargé des conteneurs maritimes («le Groupe de réflexion»), conformément aux décisions de la Commission.
- [2] À cette même réunion, le Bureau de la CMP a nommé M. Greg Wolff, du Canada (membre remplaçant inscrit du Bureau pour l'Amérique du Nord), représentant du Bureau de la CMP au sein du Groupe de réflexion.
- [3] Le Bureau de la CMP a également pris note de la présence du représentant du Comité chargé de la mise en œuvre et du renforcement des capacités, M. Dominique Pelletier, et du représentant du Comité des normes, M. Hernando Morera GONZÁLEZ (Costa Rica) au sein du Groupe de réflexion. Celui-ci comprenait en outre des représentants de l'Organisation maritime internationale (OMI), de l'Organisation mondiale des douanes (OMD) et du Groupe de la Banque mondiale (composition indiquée à l'annexe 1).
- [4] Aux termes de son mandat<sup>1</sup>, le Groupe de réflexion doit examiner l'ensemble des documents et recommandations pertinents, concevoir des solutions viables qui aideront à gérer les risques phytosanitaires, et adresser à la CMP des recommandations, y compris la possibilité d'élaboration d'une NIMP; en outre, il a été chargé d'établir un projet de révision de la recommandation n°6 de la CMP.
- [5] Le Groupe de réflexion s'est réuni plusieurs fois en 2022, deux fois en mode virtuel et une fois en présentiel. Le projet de rapport de l'atelier sera publié sur la [page](#) des groupes de réflexion de la CIPV.
- [6] La première réunion s'est tenue le 25 août 2022 afin d'élire un président permanent, de convenir de la logistique des réunions et de définir et hiérarchiser les activités. En outre, le Groupe de réflexion a créé des sous-groupes chargés: a) d'étudier l'intérêt que pourrait présenter le recours à des programmes d'opérateurs économiques agréés et d'ajouter des éléments de données qui pourraient aider à suivre l'état de propreté des conteneurs dans le cadre du modèle de données de l'Organisation mondiale des douanes (OMD); b) de travailler sur la proposition d'actualisation du code CTU avec des éléments de prévention de la contamination par des organismes nuisibles qui sera soumise au groupe informel d'experts de la CEE-ONU.
- [7] Suite à l'atelier de la CIPV sur les conteneurs maritimes tenu en septembre 2022 à Londres, le Groupe de réflexion de la CMP chargé des conteneurs maritimes a tenu sa deuxième réunion les 4 et 5 octobre. La plupart de ses membres avaient participé à l'atelier. Le Groupe a examiné les informations échangées lors des présentations et des débats de l'atelier, ainsi que ses conclusions. Les résultats de l'atelier aideront à définir les solutions réglementaires ou non que l'on pourrait appliquer pour gérer de manière efficace et efficiente les risques phytosanitaires liés aux mouvements de conteneurs maritimes.

<sup>1</sup> [https://assets.ippc.int/static/media/files/publication/en/2022/07/CMP\\_ToR\\_FG\\_SeaContainers.pdf](https://assets.ippc.int/static/media/files/publication/en/2022/07/CMP_ToR_FG_SeaContainers.pdf)

- [8] Le Groupe de réflexion a déduit des conclusions de l'atelier qu'il n'y avait pas de différence entre les conteneurs vides et empotés en termes de risque phytosanitaire global et qu'il pouvait y avoir récurrence de la contamination en raison des nombreux points de la chaîne d'approvisionnement (bien qu'il faille garder à l'esprit que l'origine de toute contamination dépend fortement des conditions qui prévalent au point d'emportage et que cette contamination peut se produire plus d'un cycle d'emportage et de dépotage auparavant). Par conséquent, bien qu'il soit important de se concentrer sur les points d'emportage, cela ne permettrait pas en soi d'obtenir la réduction des risques nécessaire, la contamination des conteneurs vides étant également un facteur de risque fondamentalement important. Le Groupe de réflexion a également commenté le fait que les informations présentées à l'atelier montraient que l'inspection et le nettoyage peuvent s'effectuer à certains endroits de la chaîne logistique des conteneurs maritimes, de manière courante, sans fortement réduire la rapidité de déplacement des conteneurs (par exemple, dans les dépôts), et qu'il existe un certain nombre de programmes volontaires ainsi que des programmes d'application des règles de conformité qui réduisent les taux d'inspection et les retards dans la chaîne d'approvisionnement.
- [9] Comme cela a été noté pendant l'atelier, il est extrêmement important de pratiquer une communication efficace si l'on veut parvenir à réduire les risques liés à la filière des conteneurs maritimes. Si les parties concernées ne sont pas toutes conscientes des problèmes et de la manière dont elles peuvent contribuer à les résoudre, on ne pourra pas atteindre les objectifs de réduction des risques. Il est essentiel de continuer à sensibiliser un public plus large, y compris les acteurs qui ne sont pas parties prenantes au commerce de végétaux et de produits qui en sont dérivés. Il est aussi apparu clairement qu'un programme efficace de réduction des risques doit être conçu de manière à perturber le moins possible la logistique des conteneurs et intégrer plusieurs solutions indépendantes (à l'image de l'approche systémique).
- [10] Le Groupe de réflexion a estimé qu'il est évident, quand bien même la CIPV est responsable de la gestion des risques phytosanitaires inhérents à la filière des conteneurs maritimes, que le traitement de ces risques peut également porter sur d'autres contaminants. Aussi importera-t-il de collaborer avec l'Organisation mondiale de la santé animale (OMSA) pour s'assurer que toute solution proposée par le Groupe de réflexion sera prise en compte et acceptée pour les questions de santé animale, le but étant d'obtenir une approche rationalisée, prévisible et applicable de la question ou, du moins, de coordonner les travaux et d'éviter que n'émergent des orientations contradictoires<sup>2</sup>. La première étape consisterait, pour les secrétariats, à déterminer quels sont, s'il y en a, les travaux connexes menés à l'OMSA. Il pourrait alors être approprié d'inviter un représentant de l'OMSA à certaines ou à toutes les réunions du Groupe de réflexion.
- [11] Le Groupe de réflexion est convenu de l'importance de tenter de déterminer les points communs qui, pour d'éventuelles inspections obligatoires, auraient le moins de répercussions attendues sur la logistique (par exemple, les dépôts parce que lorsqu'ils s'y trouvent, les conteneurs sont hors des cycles logistiques d'utilisation immédiate), ainsi que les instruments volontaires et les systèmes de qualité qui pourraient être appliqués afin de bien cerner la question en vue d'un examen ultérieur.
- [12] Enfin, le Groupe de réflexion a fait sienne la recommandation des participants à l'atelier tendant à ce que soit organisé, en juin/juillet 2023, un atelier de suivi chargé d'examiner les progrès accomplis par les différentes parties prenantes et de recueillir des contributions supplémentaires à la proposition faite par le Groupe de réflexion sur les moyens de réduire l'introduction d'organismes nuisibles par la filière des conteneurs maritimes, proposition qui sera soumise à la CMP à sa dix-huitième session (2024). Cet atelier est considéré comme une étape essentielle de l'élaboration de recommandations pour cette session, le but étant d'éviter que des préoccupations ne soient soulevées à un stade tardif en examinant les propositions avec les parties prenantes. En outre, l'atelier sera un élément important des consultations menées sur le projet de révision de la recommandation n°6, dans l'éventualité où la CMP l'approuverait

---

<sup>2</sup> Il est entendu que le Codex a déjà fourni des orientations concernant les résidus chimiques et la propreté des aliments transportés dans des conteneurs maritimes.

pour consultation. L'atelier a été proposé en grande partie en raison des succès et des avancées enregistrés lors de celui tenu en 2022.

- [13] La troisième réunion du Groupe de réflexion a eu lieu les 27 et 28 octobre 2022 à Rome, avec la participation de certains membres en ligne. Le but était principalement d'entreprendre la révision de la recommandation de la CMP sur les conteneurs maritimes (n° 6), qui sera présentée au titre du point 11 de l'ordre du jour.

## **Atelier international sur la réduction de l'introduction d'organismes nuisibles par la filière des conteneurs maritimes (Atelier sur les conteneurs maritimes)**

- [14] L'atelier s'est tenu les 19 et 20 septembre 2022 à Londres, avant la Conférence internationale sur la santé des végétaux. Y ont assisté 130 personnes qui représentaient des ONPV, des ORPV, des organisations internationales et des acteurs du secteur tels que des propriétaires de conteneurs, des compagnies maritimes, des fabricants de conteneurs, des transitaires, des chargeurs, des autorités portuaires, des opérateurs de terminaux maritimes, des expéditeurs, des importateurs et des exportateurs.
- [15] L'atelier a démontré l'importance de mener un dialogue ouvert et d'associer diverses parties prenantes pour examiner la manière d'aborder les niveaux de risque actuels. Bien que les participants se fussent accordés sur le fait que l'on ne connaissait pas suffisamment bien les risques présentés par les conteneurs maritimes et qu'il n'existait pas de niveau de risque clairement établi, il est ressorti des conversations, des présentations et des débats qu'il fallait s'appuyer sur l'ensemble du travail que l'Équipe spéciale sur les conteneurs maritimes et d'autres organismes avaient accompli pour trouver les solutions pratiques que nous pouvons envisager, tout en sachant fondamentalement que, quoi que nous fassions, il nous faudra faire très attention à ne pas causer de dommages inacceptables aux fragiles filières logistiques des conteneurs maritimes.
- [16] Si la CIPV n'était pas en mesure d'élaborer des orientations efficaces sur la réduction des risques phytosanitaires liés aux conteneurs maritimes, et si ces orientations n'étaient pas largement acceptées par tous les principaux partenaires commerciaux, l'introduction, par les pays, d'exigences d'importation indépendantes et potentiellement contradictoires pourrait avoir d'immenses conséquences, y compris sur le commerce et les moyens d'inspection.
- [17] L'atelier de deux jours, c'est une évidence, a permis de réaliser davantage de progrès que les trois années précédentes, ce qui est dû en grande partie à la participation physique, l'énergie et la synergie entre les participants étant palpables et plusieurs possibilités de réunions parallèles en marge de l'atelier ayant été mises à profit. Il en est résulté une transparence, une confiance, une coopération et une innovation indéniables, ainsi que plusieurs possibilités d'analyse rapide et directe des informations qui émergeaient.
- [18] De manière générale, l'avancée majeure de l'atelier a été la définition d'une approche systématique qui pourrait en combiner plusieurs, réglementaires ou non. Il a commencé à émerger une approche fondée sur un ensemble de mesures qui s'assemblent de manière systématique. Cette approche s'apparente à celle, systémique, de la CIPV, dans laquelle plusieurs mesures indépendantes ne peuvent être efficaces individuellement, mais entraînent, lorsqu'on les combine, une réduction acceptable des risques. Les participants ont débattu du potentiel qu'offrait ce type d'approche dans le cas des conteneurs maritimes. Il pourrait s'agir là d'une base sur laquelle on pourrait appliquer des mesures supplémentaires pour réduire le niveau de risque sans nuire à la logistique ni aux opérations.
- [19] Cette base pourrait inclure une nouvelle conception des conteneurs afin d'éliminer les planchers en bois (mesure sans incidence financière sur la logistique si elle est introduite dans le cadre des cycles de remplacement normaux), couplée à l'utilisation potentielle de peinture insectifuge (et/ou de peinture de couleur claire pour faciliter l'inspection) et à la recherche obligatoire de contaminations lorsque des conteneurs vides circulent dans les dépôts.
- [20] Ces activités fondamentales pourraient s'accompagner de la réalisation d'inspections et de nettoyages ciblés en fonction des risques dans les dépôts, de l'utilisation d'une documentation électronique augmentée et de l'introduction d'une «responsabilité de garde» renforcée qui serait promulguée par des communications complémentaires. Il a été convenu qu'il faudrait que les parties concernées envisagent des solutions où la partie qui prend en charge le conteneur part du principe que la partie précédente a effectué le nettoyage et lui signale, si ce n'est pas le cas, toute non-conformité. Il importe donc que nous étudions les moyens d'encourager l'application de mesures de réduction des risques, de responsabiliser toutes les parties concernées, de surmonter la résistance des utilisateurs et de faire en sorte que cela devienne une pratique normale sans compromettre la chaîne logistique des conteneurs maritimes.

- [21] Pour les inspections obligatoires, on pourrait utiliser les points d'exploitation des conteneurs qui ont le moins d'incidence sur la logistique, comme les dépôts. Cependant, il faudra, pour cela, prendre soigneusement en compte la fréquence d'apparition de chaque conteneur dans ces dépôts. Cette fréquence reste à clarifier et à définir, mais ce qui importe, c'est que lorsque les conteneurs entrent dans un dépôt, ils sortent de la chaîne logistique et une recherche poussée de contamination peut s'y effectuer sans nuire à cette dernière. Cet aspect est potentiellement fondamental. Dans de nombreux cas, les dépôts servent de point de départ et d'arrivée d'un conteneur lorsqu'il est vide, ce qui inclut une période d'inspection structurelle. C'est par conséquent là que l'inspection des conteneurs vides peut avoir le moins d'incidence négative sur les flux et la logistique. Cette mesure, il faudrait l'envisager dans le cadre d'une approche systématique en vertu de laquelle la partie destinataire tiendrait la partie précédente responsable de la propreté des conteneurs.
- [22] Les nouvelles technologies, qui devraient progresser rapidement, pourraient également s'intégrer dans une approche systématique. À cet égard, il a été présenté des exemples d'ensembles de caméras fixées aux grues qui déplacent les conteneurs du navire vers le terminal. Ces caméras, couplées à l'utilisation de l'intelligence artificielle et de l'apprentissage automatique, permettent d'examiner les six faces des conteneurs pour déterminer si elles sont contaminées avant que les conteneurs n'entrent dans le circuit des opérations portuaires. Les informations en temps réel fournies par ces caméras pourraient alimenter une base de données de la CIPV à partir de laquelle d'autres ports, même dans d'autres pays, pourraient déceler l'apparition de foyers de contamination provenant d'une même compagnie ou origine et aider à cibler les inspections plus efficacement. Lorsque les conteneurs sont prêts à entrer dans le port, il est possible de déterminer s'il faut les retirer, parce qu'il y a un problème, ou s'ils peuvent continuer de circuler, parce qu'ils présentent peu de risque.
- [23] Il est à noter que l'atelier a conclu que les conteneurs vides forment une importante partie du problème, présentant des risques de contamination par des organismes nuisibles, et qu'il n'y a pas, en matière de risque phytosanitaire, de différence globale entre les conteneurs vides et empotés et qu'il peut y avoir récurrence de la contamination en raison des nombreux points de la chaîne d'approvisionnement, étant entendu que l'étape de l'emportage est celle où l'infestation est la plus susceptible de se produire.
- [24] Une préoccupation majeure et bien connue qui a été reconfirmée à l'atelier tient à l'immense sensibilité de la logistique des conteneurs aux chaînes d'approvisionnement connexes, comme l'a très clairement démontré la pandémie de covid-19. Bien qu'il semble qu'une partie de l'inspection et du nettoyage puisse avoir lieu en certains points du système qui n'ont que peu d'incidences sur la logistique, cela ne semble pas en soi pouvoir réduire suffisamment les risques de contamination.
- [25] Les participants sont également convenus que le problème de la contamination de conteneurs maritimes et de leur cargaison par des organismes nuisibles peut provenir de pays enclavés ou présenter des risques pour ces derniers. Il ne faudrait donc pas que la proposition concernant les moyens de traiter le problème de la contamination de ces conteneurs se limite aux pays qui possèdent des ports maritimes.
- [26] Les participants ont exprimé la nécessité d'organiser en 2023, pour examiner les progrès réalisés par le Groupe de réflexion de la CMP chargé des conteneurs maritimes, un atelier de suivi, étape essentielle vers la prise de décisions clés sur les orientations de la CIPV en 2024. Cet atelier, qui est en préparation, se tiendra à Brisbane (Australie) du 17 au 21 juillet 2023.
- [27] Les participants ont été invités à soumettre au secrétariat leurs idées et commentaires supplémentaires sur les débats de l'atelier, ce que plusieurs pays ont fait (voir la page web de l'atelier).
- [28] Le projet de rapport de l'atelier sera publié sur la [page](#) dédiée de la CIPV.

## Recommandations à la CMP

[29] La CMP est invitée à:

- 1) *prendre note* des informations actualisées;
- 2) *prendre note* des composantes prospectives de la nouvelle approche systématique définie dans le cadre de l'atelier 2022, à les commenter et à suggérer toute idée supplémentaire à prendre en considération;
- 3) *prendre note* des [préoccupations soulevées par plusieurs ONPV](#) quant au manque de données fondées sur les risques relatives aux conteneurs maritimes et à faire en sorte, dans la mesure du possible, de fournir au groupe de réflexion toute information connexe qui pourrait être disponible;
- 4) *noter* que le secrétariat de la CIPV se mettra en rapport avec l'OMSA pour déterminer les questions, les plans ou les projets sur lesquels elle travaille en ce qui concerne les conteneurs maritimes et la santé animale, et que des responsables de l'OMSA pourront être invités à observer certaines réunions du groupe de réflexion;
- 5) *prendre note* des dispositions prises pour tenir un deuxième atelier sur les conteneurs maritimes en Australie à la mi-2023 et à prévoir d'y envoyer des participants s'il y a lieu.

### **Annexe 1: Composition finale du Groupe de réflexion de la CMP chargé des conteneurs maritimes**

<b>N°</b>	<b>Nom</b>	<b>ONPV, ORPV, secteur, organisation internationale</b>
1	M. Matias Gonzalez Buttera	Argentine
2	Mme Wendy Asbil	Canada
3	Mme Guanghao Gu	Chine
4	M. Martijn Schenk	Pays-Bas
5	Mme Sina Waghorn	Nouvelle-Zélande
6	M. Fredrick Koome Makathima	Kenya
7	Mme Shaimaa Ibraheem Badr	Égypte
8	M. Rama Karri	Organisation de protection des végétaux pour le Pacifique (Australie)
9	Mme Wendolyn Beltz	Organisation nord-américaine pour la protection des plantes (États-Unis d'Amérique)
10	M. Greg Wolff	Représentant du Bureau de la CMP
11	M. Dominique Pelletier	Représentant du Comité chargé de la mise en œuvre et du renforcement des capacités
12	M. Hernando Morera González	Représentant du Comité des normes
13	M. Lars Kjaer	CCIAG
14	M. Uffe Vendelin Ernst-Frederiksen	CCIAG
15	Mme Taeyeon Kim	OMD
16	M. Shane Sela	Groupe de la Banque mondiale
17	M. Bingbing Song	OMI