

## Projet de révision de la recommandation de la CMP visant à réduire à un degré minimal les risques phytosanitaires associés à la filière des conteneurs maritimes

### État d'avancement du document

Cet encadré ne fait pas officiellement partie de la recommandation de la CMP et il sera modifié par le secrétariat de la CIPV après l'adoption.	
<b>Date du présent document</b>	2023-01-12
<b>Catégorie du document</b>	Projet de révision de la recommandation R-06 de la CMP.
<b>Étape de la préparation du document</b>	Présentation à la Commission des mesures phytosanitaires (CMP), à sa 17 <sup>e</sup> session (2023), pour approbation aux fins de consultation.
<b>Principales étapes</b>	2022-04 À sa 16 <sup>e</sup> session, la CMP demande que la recommandation de la CMP sur les conteneurs maritimes (R-06), initialement adoptée en 2017, soit conservée et révisée, soit comme étape préalable à l'établissement d'une NIMP, soit comme approche finale.  2022 Le groupe de réflexion de la CMP chargé des conteneurs maritimes révisé la recommandation R-06 de la CMP.
<b>Notes</b>	Compte tenu du nombre important de modifications apportées à la recommandation R-06 de la CMP, celles-ci ne sont pas indiquées, dans le présent projet, sous forme de «suivi des modifications».  Le présent document est à l'état de projet.

### OBJECTIF

- [1] De toute évidence, les déplacements internationaux de conteneurs maritimes contaminés contribuent à la propagation des organismes nuisibles. Il est donc nécessaire de prévenir la contamination de tous les conteneurs, qu'ils soient vides ou pleins.

### FINALITÉ DE LA PRÉSENTE RECOMMANDATION

- [2] La présente recommandation a pour objectif de:
- communiquer sur les risques phytosanitaires liés au déplacement des conteneurs maritimes et de leurs cargaisons;
  - confirmer l'intention de la CIPV de mettre au point des orientations à long terme concernant cette question et de recommander provisoirement des activités connexes;
  - décrire les types de contamination qui préoccupent les parties prenantes et la communauté de la CIPV, ainsi que les méthodes communément utilisées pour les éliminer;
  - encourager l'utilisation généralisée de conteneurs équipés de planchers en acier pour remplacer ceux qui contiennent des planchers en bois car ces planchers constituent un environnement propice à certains types de contamination et rendent difficile leur détection et leur élimination;
  - solliciter la contribution de la communauté de la CIPV et d'autres parties prenantes concernant des mesures efficaces destinées à réduire la contamination et les risques associés à la filière de propagation que sont les conteneurs maritimes, ainsi que des informations connexes;
  - communiquer aux parties prenantes les prochaines étapes des activités de la communauté de la CIPV sur les conteneurs maritimes.

## CONTEXTE: RISQUES ET IMPLICATIONS POUR LA FILIÈRE DE PROPAGATION INTERNATIONALE DES CONTENEURS MARITIMES

- [3] Dans la mesure où la présente recommandation de la CMP est destinée à servir d'orientation provisoire et où les travaux connexes visant à élaborer des orientations à plus long terme continuent à progresser, il a été jugé important de fournir des informations contextuelles en complément des recommandations principales. Par conséquent, la présente recommandation de la CMP comprend des informations contextuelles concernant les risques phytosanitaires et la filière des conteneurs maritimes internationaux, la détermination des responsabilités partagées par les parties prenantes, une description des types de risques que présentent les conteneurs maritimes utilisés dans le commerce international et les contaminations connexes faisant l'objet de préoccupations, la nécessité de collaborer avec l'Organisation mondiale de la santé animale, ainsi que des informations sur les prochaines étapes prévues pour les activités menées sur les conteneurs maritimes sous la direction de la CMP.
- [4] Selon le consensus international existant entre les autorités compétentes, le déplacement international des conteneurs maritimes<sup>1</sup> et de leurs cargaisons peut éventuellement faciliter l'introduction et la propagation d'organismes nuisibles qui sont susceptibles de constituer un risque sérieux pour l'agriculture, la sylviculture et les ressources naturelles.
- [5] Les risques phytosanitaires associés à la filière des conteneurs maritimes représentent actuellement un défi important pour la communauté de la Convention internationale pour la protection des végétaux (CIPV). Par ailleurs, la bonne marche de l'économie mondiale, et de toutes les économies nationales, repose sur le déplacement efficace des conteneurs, qui permet d'assurer un fonctionnement prévisible et efficace des chaînes d'approvisionnement. En outre, le nombre et l'éventail des parties prenantes impliquées sont extrêmement variés, et la filière elle-même est principalement une filière non végétale, dans laquelle interviennent donc d'autres autorités responsables en sus des ONPV. Dans ce contexte, la Commission des mesures phytosanitaires de la CIPV travaille à l'élaboration d'orientations visant à réduire les risques phytosanitaires associés aux conteneurs et à leurs cargaisons; il est prévu que les décisions y afférentes soient prises en 2023 et 2024.
- [6] La logistique du transport de conteneurs est extrêmement complexe et influencée par des facteurs qui entravent les déplacements et le positionnement des conteneurs. Tout retard, aussi minime soit-il, dans leur déplacement peut avoir des conséquences plus importantes et potentiellement coûteuses sur les chaînes d'approvisionnement internationales. Lors de l'élaboration d'approches visant à réduire les risques phytosanitaires associés à la filière des conteneurs maritimes, il importe de respecter scrupuleusement l'équilibre entre la nécessité de mesures phytosanitaires et celle de diminuer autant que possible les incidences sur les chaînes d'approvisionnement.
- [7] Compte tenu de cette situation, la communauté de la CIPV et les parties prenantes devraient soutenir la mise en œuvre de mesures fondées sur des données scientifiques et sur les risques.
- [8] Il faut également reconnaître qu'une élimination complète des risques liés à la filière des conteneurs maritimes n'est pas réalisable; les activités et les orientations recommandées doivent donc avoir pour objectif la réduction des risques.

---

<sup>1</sup> L'expression «conteneurs maritimes» désigne les conteneurs multimodaux en acier tels que définis dans le Code CTU (lequel reprend la définition figurant dans le code maritime international des marchandises dangereuses [code IMDG]):

«Engin de transport de caractère permanent et, de ce fait, assez résistant pour permettre un usage répété, spécialement conçu pour faciliter le transport des marchandises, sans rupture de charge, pour un ou plusieurs modes de transport, conçu pour être assujéti et/ou manipulé facilement, des accessoires étant prévus à cet effet, et approuvé conformément à la Convention internationale de 1972 sur la sécurité des conteneurs (CSC), telle que modifiée».

Le terme «conteneur» n'englobe ni les véhicules porteurs, ni les dispositifs de transport, ni l'emballage; il inclut toutefois tous les conteneurs faisant l'objet d'un transport international par voie maritime, routière ou ferroviaire. Le terme comprend les conteneurs vides et pleins.

- [9] Le champ d'application de la CIPV couvre uniquement les mesures de lutte contre les organismes nuisibles aux végétaux (et les articles réglementés/filières connexes); ces organismes nuisibles sont donc au centre de la présente recommandation. Il est néanmoins reconnu que les mesures visant à améliorer la propreté des conteneurs et des cargaisons et qui sont efficaces contre les organismes nuisibles des végétaux peuvent également contribuer à réduire le risque de contamination par d'autres organismes et contaminants ne faisant pas l'objet de préoccupations phytosanitaires. Par conséquent, les travaux de la CIPV sur la filière des conteneurs maritimes peuvent présenter un intérêt pour d'autres organes normatifs.

## **RESPONSABILITÉS PARTAGÉES**

- [10] La communauté de la CIPV ainsi que d'autres acteurs de l'administration publique et du secteur productif ont un rôle à jouer dans la réduction des risques de contamination des conteneurs maritimes et de leurs cargaisons par des organismes nuisibles. Toutefois, il est à noter que le fondement juridique de la gestion des risques phytosanitaires liés aux déplacements de conteneurs maritimes varie selon les pays et les ONPV.
- [11] Toutes les parties intervenant dans les chaînes internationales d'approvisionnement par conteneurs devraient adopter des pratiques visant à réduire le risque de contamination par des organismes nuisibles lorsque le conteneur est en leur possession. La présente recommandation fournit un ensemble de pratiques qui, lorsqu'elles sont mises en œuvre, peuvent permettre de réduire la présence de contaminants dans les conteneurs et dans les cargaisons. Ces pratiques devraient être menées en accord avec les rôles et responsabilités des parties dans la chaîne d'approvisionnement et devraient tenir compte de toutes les difficultés pertinentes en matière de sécurité et d'exploitation.

## **RISQUES ASSOCIÉS AUX CONTENEURS VIDES**

- [12] Les conteneurs vides sont souvent exportés et peuvent également être contaminés par des organismes nuisibles. Le déballage et le nettoyage incomplets sont les principaux facteurs de cette contamination. Il est donc nécessaire que les destinataires déballent et nettoient complètement les conteneurs avant leur prochaine utilisation ou leur chargement sur un navire. Les dépôts jouent également un rôle particulièrement important car ils servent souvent de points de départ et d'arrivée pour les conteneurs vides. Afin de perturber le moins possible la logistique, l'inspection et, si nécessaire, le nettoyage de toute contamination d'un conteneur vide peuvent être effectués au niveau des dépôts de conteneurs.

## **RISQUES LIÉS AU TYPE DE CARGAISON**

- [13] La nature de la cargaison transportée dans les conteneurs maritimes peut contribuer aux risques associés aux organismes nuisibles. En outre, la manutention et le stockage des marchandises avant et au cours de l'emballage peuvent aboutir à la contamination des conteneurs maritimes. L'emballage est l'étape la plus propice à la contamination de ces conteneurs. En principe, les risques liés à la cargaison doivent être pris en compte jusqu'à l'étape de l'emballage. Cela inclut le temps passé dans la zone où a lieu l'emballage. En effet, tous les types de cargaisons, qu'il s'agisse de produits végétaux ou non (pièces détachées de voitures, tuyaux, pneus, etc.), ou de leur mode de manutention et de stockage, peuvent être une source de contamination potentielle des conteneurs par des organismes nuisibles (graines de mauvaises herbes, fragments de plantes, terre, insectes, eau stagnante, etc.).

## **DESCRIPTION DE LA CONTAMINATION PAR LES ORGANISMES NUISIBLES**

- [14] La présente recommandation étant destinée à toutes les parties intervenant dans les filières de transport de conteneurs, elle renvoie à des termes connus à la fois de la communauté de la CIPV et de toutes les parties prenantes.
- [15] Dans la Norme internationale pour les mesures phytosanitaires (NIMP) n° 5 – *Glossaire des termes phytosanitaires* –, la contamination est définie comme suit: présence d'un organisme nuisible contaminant ou présence non intentionnelle d'un article réglementé à l'intérieur ou à la surface d'une

marchandise, d'un emballage, d'un moyen de transport, d'un conteneur ou d'un lieu de stockage [CEMP, 1997; révisée CIMP, 1999; CMP, 2018].

- [16] Le Code de bonne pratique pour le chargement des cargaisons dans des engins de transport (Code CTU)<sup>2</sup> définit la contamination comme suit: formes visibles d'animaux, d'insectes ou d'autres invertébrés (vivants ou morts, à tout stade de leur cycle de vie, y compris les oothèques et les nids d'œufs en forme de barquette) ou toute matière organique d'origine animale (y compris sang, os, poils, chair, sécrétions et excréments); plantes ou produits végétaux viables ou non (y compris fruits, graines, feuilles, brindilles, racines, écorces) ou toute autre matière organique, y compris champignons, ou de la terre ou de l'eau, lorsque de tels produits ne figurent pas dans le manifeste de la cargaison transportée dans l'engin de transport.
- [17] Le Code CTU donne également la définition suivante d'un engin de transport propre dans lequel se trouvent des conteneurs: Un engin de transport exempt de:
- tout résidu de cargaisons précédentes;
  - tout matériel d'assujettissement utilisé lors de chargements précédents;
  - toute marque, toute plaque-étiquette ou tout panneau associé à des chargements précédents;
  - tous détritiques (déchets) qui peuvent s'être accumulés dans l'engin;
  - organismes nuisibles et autres organismes vivants ou morts visibles, y compris les parties, gamètes, graines, œufs ou propagules de ces espèces qui pourraient survivre et se reproduire; terre; matière organique;
  - tout autre élément contaminé, infesté ou couvert d'espèces exotiques envahissantes qui peut être détecté lors d'une inspection visuelle.

- [18] Étant donné que la définition de l'expression «organisme nuisible» donnée par la CIPV couvre «toute espèce, souche ou biotype de végétal, d'animal ou d'agent pathogène nuisible aux végétaux ou produits végétaux», la notion de contamination au sens du Code CTU est un sens plus large, mais elle porte essentiellement sur l'intérieur du conteneur et sa définition ne comporte pas l'expression «à l'intérieur ou à la surface» qui figure dans la définition de la NIMP 5 et met l'accent sur la propreté interne et externe. Néanmoins, une approche axée sur la propreté permettra d'obtenir un niveau efficace de réduction des risques pour toute contamination visible, quelle qu'en soit la nature exacte.

### **RECOMMANDATION: RÉDUIRE LE RISQUE DE CONTAMINATION DES CONTENEURS MARITIMES ET DE LEURS CARGAISONS**

- [19] La CIPV encourage toutes les parties intervenant dans les chaînes d'approvisionnement par conteneur à prendre les précautions nécessaires pour s'acquitter de leur responsabilité en matière de garde de conteneurs et vérifier que les conteneurs sont exempts de contamination visible par des organismes nuisibles, avant d'être confiés à la partie responsable suivante de la chaîne de transport.
- [20] Les parties ayant des responsabilités de garde de conteneurs sont, entre autres, les dépôts de conteneurs, les expéditeurs, les chargeurs, les emballeurs et conditionneurs, les prestataires de services de transport, les destinataires et les terminaux.
- [21] Toutes les parties intervenant dans les filières de transport de conteneurs doivent s'assurer que des mesures appropriées sont prises pour prévenir la contamination des conteneurs et de leurs cargaisons. Cela peut comprendre des mesures telles que la manutention, la localisation et le stockage des conteneurs et des cargaisons conformément aux pratiques optimales disponibles afin d'éviter la

---

<sup>2</sup> Le Code CTU et les documents connexes peuvent être consultés à l'adresse suivante: [Code de bonnes pratiques OMI/OIT/CEE-ONU pour le chargement des cargaisons dans des engins de transport \(Code CTU\)](#).

contamination par les habitats ou les populations d'organismes nuisibles (la distance dépendra de l'organisme nuisible). Parmi ces pratiques optimales, on peut citer:

- l'entreposage dans des lieux exempts de risques de contamination par la végétation, le sol et l'eau stagnante (utilisation de zones d'entreposage et de manutention entièrement pavées/étanches, par exemple);
- l'entreposage dans des emplacements éloignés des conteneurs et des cargaisons contaminés. D'autres mesures peuvent être appliquées dans des situations spécifiques pour éviter d'attirer des organismes nuisibles (lorsque des lumières artificielles sont utilisées, par exemple), ou pendant les périodes où ces organismes sont présents et en cas d'infestations continues<sup>3</sup>.

## **RECOMMANDATION: EXAMEN VISUEL DE LA CONTAMINATION DES CONTENEURS MARITIMES ET DE LEURS CARGAISONS**

[22] Selon l'accessibilité, l'intérieur et l'extérieur des six côtés des conteneurs maritimes (c'est-à-dire le toit, la base, les parois latérales et les parois terminales, y compris les portes), ainsi que leurs cargaisons, devraient faire l'objet d'un examen visuel par toutes les parties concernées, comme indiqué dans le document *Enquêtes sur les conteneurs maritimes – Directives à l'intention des organisations nationales de la protection des végétaux (ONPV)*<sup>4</sup>, en vue d'y déceler une éventuelle contamination. L'extérieur et l'intérieur des conteneurs vides doivent également être inspectés avant l'expédition, avant l'emballage et après le déballage, afin de vérifier qu'ils ne sont pas contaminés (voir également l'annexe 1 de la présente recommandation).

[23] Des informations plus détaillées concernant les parties qui peuvent souvent être contaminées, ainsi que des orientations quant à la manière d'effectuer des inspections de conteneurs maritimes en toute sécurité, y compris la base et le toit du conteneur, sont présentés dans le document susmentionné *Enquêtes sur les conteneurs maritimes – Directives à l'intention des organisations nationales de la protection des végétaux (ONPV)*.

## **RECOMMANDATION: MÉTHODES D'ÉLIMINATION DES CONTAMINATIONS**

[24] Lorsqu'une contamination est constatée, les méthodes utilisées pour éliminer les débris et les contaminants tels que la terre, les fragments de plantes ou les organismes peuvent comprendre:

- le balayage ou l'aspiration de l'intérieur du conteneur maritime;
- l'utilisation de souffleurs de feuilles;
- le lavage, le grattage ou d'autres moyens physiques permettant de nettoyer l'intérieur ou l'extérieur du conteneur maritime;
- l'utilisation de nettoyeurs à haute pression;
- le nettoyage des contaminants des grilles d'entrée de ventilation et des trous d'évacuation au sol.

[25] Il convient de prendre en considération l'élimination en toute sécurité des matières contaminantes afin d'éviter toute nouvelle diffusion des contaminants. Lors de l'utilisation de souffleurs de feuilles et de nettoyeurs à pression, par exemple, il faut veiller à ne pas disséminer de contaminants sur l'ensemble de la zone et à ne pas exposer les réserves d'eau à des dangers pour l'environnement, etc.

[26] Dans certaines circonstances, il peut être nécessaire de recourir à des traitements pour neutraliser la contamination. Les ONPV ou d'autres autorités peuvent avoir mis en place des exigences et des directives relatifs à l'utilisation de traitements.

[27] Les destinataires de conteneurs maritimes et de leurs cargaisons ayant fait l'objet d'un déplacement international doivent prendre conseil auprès de leurs organisations nationales respectives de la

---

<sup>3</sup>Guide de la CIPV sur les pratiques optimales visant à réduire au minimum la contamination par des organismes nuisibles, intitulé *Chaîne logistique et propreté des conteneurs maritimes*: <https://www.fao.org/3/ca7963fr/ca7963fr.pdf>

<sup>4</sup> <https://www.fao.org/3/ca7740fr/CA7740fr.pdf>.

protection des végétaux en ce qui concerne les mesures appropriées de gestion des risques et d'élimination de la contamination, y compris pour l'eau de lavage, si une contamination est détectée sur des conteneurs importés ou à l'intérieur de ceux-ci, y compris les conteneurs vides.

[28] Les méthodes utilisées pour éliminer les contaminants en toute sécurité devraient être suffisantes pour empêcher la propagation des organismes nuisibles et peuvent inclure:

- l'ensachage;
- l'incinération;
- l'enfouissement profond;
- le confinement;
- la congélation.

### **RECOMMANDATION: STRUCTURE DU CONTENEUR**

[29] Il est évident que la mise en œuvre de modifications apportées à la conception actuelle des conteneurs, dans l'ensemble de la flotte mondiale, peut nécessiter un temps considérable. Toutefois, des éléments probants montrent que l'élimination des planchers en bois dans les conteneurs réduit le risque de contamination. La CMP encourage donc les industriels du secteur, en coopération avec les fabricants de conteneurs, à envisager des moyens de favoriser une utilisation plus répandue des planchers en acier, notamment en introduisant des conteneurs maritimes avec des planchers métalliques dans le cycle de vie normal ainsi que les échéances/fréquences de remplacement des conteneurs.

[30] La prise en considération d'autres modifications de la conception des conteneurs existants (au niveau du châssis et des événements, par exemple) pourrait également contribuer à la diminution des risques. Des recherches plus approfondies concernant ces possibilités sont encouragées et pourraient être facilitées par la disponibilité d'informations provenant des ONPV au sujet des parties des conteneurs qui sont le plus souvent contaminées.

[31] À l'heure actuelle, il est difficile de modifier les revêtements existants afin de réduire la contamination par les organismes nuisibles. Des recherches plus approfondies dans ce domaine sont également recommandées, ainsi que la prise en considération de la possibilité de remplacer le revêtement bitumineux utilisé actuellement pour le châssis afin de le rendre moins «collant» et donc moins propice à l'adhésion des organismes nuisibles et des contaminants.

### **RECOMMANDATION: CONTRIBUTION À L'ÉLABORATION DE MESURES EFFICACES ET DE PRATIQUES OPTIMALES**

[32] En 2024, la CMP, à sa 18<sup>e</sup> session, sera appelée à prendre des décisions importantes concernant les orientations à plus long terme visant à réduire à un degré minimal les risques associés à la filière des conteneurs maritimes internationaux; le groupe de réflexion sur les conteneurs maritimes travaille entre-temps à l'élaboration de recommandations relatives à ces futures orientations. À ce titre, le groupe de réflexion sur les conteneurs maritimes souhaiterait recevoir des propositions de solutions émanant du secteur d'activité ou des États qui pourraient contribuer à la gestion des risques, ainsi que des suggestions de mesures et d'activités pouvant être mises en place et qui seraient efficaces si elles étaient largement adoptées. Des informations sur les technologies émergentes qui peuvent faciliter la gestion des risques liés aux organismes nuisibles seront également utiles à la réflexion menée par le groupe de réflexion.

[33] Les ONPV devraient travailler avec les parties prenantes concernées et continuer à recueillir des informations sur la présence d'organismes nuisibles et sur les risques que ceux-ci se déplacent par l'intermédiaire de conteneurs maritimes, et fournir ces informations au secrétariat de la CIPV. Le modèle contenu dans les directives de la CIPV relatives aux enquêtes sur les conteneurs maritimes constitue un outil important pour la collecte de ces données<sup>5</sup>.

---

<sup>5</sup> <https://www.ippc.int/fr/publications/87069/>.

[34] Toute information concernant ces questions doit être soumise au secrétariat de la CIPV: [adresse électronique [ippc@fao.org](mailto:ippc@fao.org), et/ou site web: [www.ippc.int](http://www.ippc.int)].

### **RECOMMANDATION: SENSIBILISATION**

[35] Les ONPV doivent informer les parties prenantes concernées de toutes les exigences phytosanitaires en matière d'importation pouvant s'appliquer aux conteneurs faisant l'objet de déplacements internationaux.

[36] Les ONPV devraient:

- promouvoir des pratiques permettant d'éviter la contamination des conteneurs maritimes et de leurs cargaisons et de gérer les risques associés;
- communiquer des informations à toutes les parties intervenant dans le fonctionnement des chaînes d'approvisionnement par conteneurs au sujet des risques de déplacements d'organismes nuisibles associés à la filière des conteneurs maritimes;
- promouvoir et soutenir l'inclusion de procédures appropriées pour le nettoyage de l'intérieur et de l'extérieur des conteneurs maritimes dans les directives sectorielles pertinentes, en intégrant les directives de la CIPV relatives à la propreté des conteneurs.

### **RECOMMANDATION: COLLABORATION AVEC L'ORGANISATION MONDIALE DE LA SANTÉ ANIMALE**

[37] Compte tenu du fait que la contamination par des organismes nuisibles lors de déplacements de conteneurs maritimes peut présenter des risques pour la santé végétale et animale, et afin d'éviter que soient élaborées des mesures redondantes ou contradictoires, il est demandé au secrétariat de la CIPV de collaborer avec l'Organisation mondiale de la santé animale (OMSA) pour assurer la coordination des activités pertinentes dans les deux organisations.

**Prochaines étapes pour l'élaboration d'orientations de la CIPV relatives aux conteneurs maritimes et à leurs cargaisons (nota bene: cette partie n'apparaîtra pas dans la recommandation qui sera finalement adoptée, mais qu'elle est présentée uniquement pour accompagner le projet pendant les consultations).**

- [38] Le groupe de réflexion sur les conteneurs maritimes travaille à l'élaboration d'orientations qui seront présentées à la Commission des mesures phytosanitaires à sa 18<sup>e</sup> session, en 2024. La Commission sera appelée, au cours de cette réunion, à prendre des décisions importantes concernant l'élaboration éventuelle d'orientations à long terme de la CIPV relatives aux conteneurs maritimes.
- [39] Afin de préparer les propositions dont il saisira la Commission lors de la 18<sup>e</sup> session, le groupe de réflexion se réunira pendant le reste de l'année 2023 et examinera toutes les informations recueillies suite aux recommandations ci-dessus.
- [40] Aux fins de l'élaboration de propositions solides en vue de la 18<sup>e</sup> session de la CMP, l'un des aspects importants sera le dialogue avec les parties prenantes des secteurs public et privé dans le but d'approfondir la communication et la consultation sur les risques et la nécessité de les atténuer, en faisant participer les parties prenantes et en examinant la faisabilité des propositions. Cette démarche permettra de s'assurer que ces propositions seront efficaces pour réduire les risques phytosanitaires liés aux déplacements de conteneurs maritimes tout en minimisant les incidences négatives sur la logistique et les chaînes d'approvisionnement connexes. Compte tenu de ces objectifs, un atelier de trois jours sur les conteneurs maritimes est prévu à Brisbane (Australie), en juillet 2023. Toutes les parties prenantes sont encouragées à participer à cet atelier.



## Appendice 1 - (en anglais uniquement)



# Look out for contaminating pests and contaminants in sea containers and their cargoes

Contaminating pests and contaminants\* can travel on or in sea containers. The goods in the container can also contain such pests, regardless of the type of the goods being carried. They can cause serious damage to agricultural industries, the environment and economy.

\* Plant and animal material, weeds, seeds, insects and soil. Soil can carry serious diseases such as foot-and-mouth disease.

**Before using a sea container, make sure it is clean and free of pests and contaminants.**

### Areas contaminating pests are commonly found:



- bottom rails
- forklift pockets and twist lock fittings
- tops and cross members.



Inspections should only be conducted where it is safe to do so. See this link for guidance: [fao.org/3/ca7740en/CA7740EN.pdf](http://fao.org/3/ca7740en/CA7740EN.pdf)



### Shared responsibility

Everyone along the supply chain has a responsibility to keep containers and their cargoes clean.

### Detections

If pests or contaminants are detected:

- Before vessel loading: take the appropriate action to remove them and ensure container is clean.
- After vessel discharge: seek guidance from your National Plant Protection Organisation

### Examples of contaminating pests of concern

<b>Khapra beetle</b> Look for piles of yellowish skins in joins between floors and walls, joins between floor panels and under floors.	Adults 1.6 – 3mm long	larvae 1.6 – 4.5 mm long	Skins in cross rail
<b>Invasive snails</b> Look for snails in a variety of colours, sizes and forms attached to sea containers.	Giant African snail ( <i>Lissachatina fulica</i> ) 50-100mm long	Chocolate-band snail ( <i>Massylaea vermiculata</i> ) 22-32mm long	Snail on external surface
<b>Spongy moth</b> Look for egg masses covered in yellowish scales on external sea container surfaces.	Adult female (40 – 70mm wingspan)	Egg masses (40 x 20mm in size)	Egg mass on external surfaces
<b>Nesting pests</b> Look for groups or nests in joins, gaps and spaces at ground level in and on sea containers.	Asian honey bee comb ( <i>Apis cerana</i> )	African big headed ant ( <i>Pheidole megacephala</i> )	Yellow crazy ant ( <i>Anoplolepis gracilipes</i> )
<b>Spotted lanternfly</b> Look for egg masses on external sea container surfaces. They look like mud smears.	Adults are 27mm long	Egg mass on tree	Egg mass on external surfaces