



Commission économique pour l'Europe**Comité des transports intérieurs****Groupe de travail du transport intermodal et de la logistique****Soixante-sixième session**

Genève, 18-20 octobre 2023

Point 7 de l'ordre du jour provisoire

**Code de bonnes pratiques pour le chargement
des cargaisons dans des engins de transport****Résultats des travaux préparatoires menés préalablement à
la création du groupe d'experts du Code de bonnes pratiques
pour le chargement des cargaisons dans des engins
de transport****Communication du Président du Groupe de travail****I. Introduction**

1. À sa soixante-cinquième session (Genève, 19-21 octobre 2022), le Groupe de travail du transport intermodal et la logistique (WP.24) a prolongé d'un an les travaux préparatoires informels sur le Code de bonnes pratiques pour le chargement des cargaisons dans des engins de transport (Code CTU) afin de poursuivre : i) le recensement des parties du Code CTU qui doivent être mises à jour en priorité ; et ii) l'examen des modalités d'utilisation du Code CTU dans une application mobile.

2. Dans le cadre des travaux préparatoires menés en 2023, deux réunions informelles ont eu lieu. La première s'est tenue les 29 et 30 mars 2023 et la seconde, les 5 et 6 juillet 2023. Plusieurs appels de suivi intersessions ont également eu lieu en complément de ces réunions.

3. Le présent document fournit des renseignements sur l'état d'avancement des deux activités susmentionnées : i) évaluer quelles parties du Code CTU doivent être actualisées en priorité ; et ii) examiner les modalités d'utilisation du Code dans une application mobile. Les comptes rendus détaillés des réunions tenues en 2023 figurent dans les annexes I et II du présent document.

4. Le WP.24 est invité à prendre connaissance des progrès accomplis dans le cadre des travaux préparatoires menés préalablement à la création du groupe d'experts du Code CTU. Dans ce contexte, le WP.24 devrait également réfléchir aux préparatifs de la session extraordinaire qu'il consacrera au Code CTU du 5 au 7 décembre 2023, au cours de laquelle les modifications qu'il est proposé d'apporter au Code seront examinées et, le cas échéant, adoptées, conformément au mandat que lui a confié le Comité des transports intérieurs à sa quatre-vingt-cinquième session (Genève, 21-24 février 2023).



II. Résultats des travaux préparatoires informels

A. Actualisation du Code CTU

5. Les travaux préparatoires informels menés en 2023 ont porté principalement sur l'établissement des priorités concernant l'actualisation du Code CTU :

a) Observations reçues concernant les propositions détaillées de modifications ci-après élaborées en 2022 :

i) Modifications au paragraphe 5.2 de l'annexe 7, concernant le transport de liquides dans des citernes souples ;

ii) Modifications au paragraphe 5.3 de l'annexe 7, concernant le transport de cargaisons solides en vrac dans des engins de transport ;

iii) Modifications au paragraphe 2.3 de l'annexe 7, concernant les matériaux et les dispositifs d'immobilisation ;

iv) Modifications à la section 4 de l'appendice 4 de l'annexe 7, concernant l'assujettissement de la cargaison au moyen de sacs de fardage ;

v) Modifications à la nouvelle section 4.2 de l'annexe 7, comprenant des dispositions sur la stabilité du chargement, et plus particulièrement l'introduction et l'explication de la notion de niveau de stabilité pour le transport (TSL) ;

vi) Modifications à la nouvelle section 10.4 sur les stabilisants ajoutée au chapitre 10 ;

b) Prévention de la contamination par les organismes nuisibles ;

c) Définitions à ajouter au chapitre 2 ;

d) Chaînes de responsabilités et d'information (chapitre 4) ;

e) Uniformisation de la terminologie relative aux mises en garde apposées sur les colis et les engins de transport dans l'ensemble du texte du Code CTU.

6. À l'issue des travaux menés en 2023, les propositions initialement élaborées en 2022 ont été modifiées. Ces modifications sont détaillées dans le compte rendu de la première réunion informelle de 2023 (annexe I du présent rapport) et, le cas échéant, dans le compte rendu de la deuxième réunion informelle (annexe II du présent rapport).

7. Il convient de noter que l'examen de la proposition initiale visant à ajouter une section sur les stabilisants au chapitre 10 devrait se poursuivre, en tenant compte de l'issue des débats sur les stabilisants prévus à la neuvième session du Sous-comité du transport des cargaisons et des conteneurs (CCC) de l'Organisation maritime internationale (OMI), qui se tiendra en septembre 2023.

8. En outre, les propositions détaillées ci-après ont été élaborées :

a) Nouvelle section au chapitre 1, numérotée 1.3 *bis* et intitulée « Prévention de la contamination par les organismes nuisibles », figurant dans le compte rendu de la deuxième réunion informelle (annexe II du présent rapport) ;

b) Modifications au chapitre 2, « Définitions », figurant dans l'annexe III du présent rapport ;

c) Modifications au chapitre 4, « Chaînes de responsabilités et d'information », et modifications connexes au paragraphe 7 de l'annexe 1, ainsi qu'au paragraphe 12.1.1, dans le chapitre 12, et à l'annexe 5, figurant dans le compte rendu de la deuxième réunion informelle (annexe II du présent rapport) ;

d) Modifications visant à mieux prendre en compte la question de la lutte contre le transport illégal en conteneurs, notamment contre le trafic d'espèces sauvages, figurant dans le compte rendu de la deuxième réunion informelle.

9. La question des modifications au texte du Code CTU relatives à la prévention de la contamination par les organismes nuisibles demeure en suspens, car le processus établi par la Convention internationale pour la protection des végétaux (CIPV) concernant les conteneurs maritimes et la contamination par les organismes nuisibles n'a pas encore produit de conclusions, ce qui aurait permis l'élaboration de propositions concrètes d'amendements au Code CTU dans le cadre des travaux informels menés en 2023.

10. Par conséquent, les modifications mentionnées aux alinéas b) et c) du paragraphe 8, lorsqu'elles concernent la contamination par les organismes nuisibles, sont indiquées entre crochets. L'examen de ces modifications, ainsi que de la section 1.3 *bis* mentionnée à l'alinéa a) du paragraphe 8, devrait se poursuivre lorsqu'une proposition complète de modifications relatives à la prévention de la contamination par les organismes nuisibles sera élaborée.

11. En conclusion, des efforts considérables ont été investis dans l'examen du Code CTU, l'objectif étant de déterminer les sections et les questions à mettre à jour en priorité, ainsi que dans l'élaboration de propositions d'amendements. Ces propositions seront soumises à la session extraordinaire du WP.24 consacrée au Code CTU, au cours de laquelle elles seront examinées et, le cas échéant, adoptées par les membres du WP.24 ; elles seront également soumises à l'OMI et à l'Organisation internationale du Travail (OIT).

12. En parallèle, les débats devraient se poursuivre sur les questions en suspens afin que d'éventuelles propositions d'amendements puissent être élaborées. Les modalités de ces travaux pourront être examinées à la session extraordinaire du WP.24 consacrée au Code CTU.

B. Application mobile pour le Code CTU

13. Au cours de l'année 2023, les travaux ont principalement porté sur la manière dont l'application devrait être structurée pour que les utilisateurs puissent trouver en quelques étapes seulement les informations pertinentes dans le Code CTU.

14. À cet égard, les couches ci-après de critères de sélection ont été définies et adoptées :

- Type d'engin de transport – Type d'emballage – Rôle fonctionnel – Texte du Code CTU ;
- Type de marchandise – Type d'emballage – Type d'engin de transport – Rôle fonctionnel – Texte du Code CTU ;
- Type d'emballage – Type d'engin de transport – Rôle fonctionnel – Texte du Code CTU.

15. Pour chacun des critères (type d'engin de transport, type d'emballage, type de marchandise, rôle fonctionnel), les listes d'options à sélectionner ont été établies. Une cartographie a également été élaborée pour chaque couche de sélection jusqu'au niveau du texte du Code CTU.

16. Ces fichiers sont disponibles pour la mise au point de l'application pour ordinateur ou appareil mobile.

17. En parallèle, les débats se sont poursuivis, sans aboutir, sur les possibilités de mise au point de l'application pour le Code CTU par des développeurs commerciaux intéressés. Les questions des droits de propriété intellectuelle sur le Code CTU et de la reproduction du contenu du Code par des développeurs commerciaux dans des applications qui leur appartiendraient étaient au centre des débats.

18. Par conséquent, le WP.24 et les États membres sont invités à faire part de leur opinion sur la mise au point des applications pour le Code CTU, en indiquant notamment leur préférence pour des applications commerciales ou internes au système des Nations Unies.

19. En attendant les opinions du WP.24 et des États membres, les travaux devraient se poursuivre selon qu'il conviendra.

Annexe I

Compte rendu de la première réunion informelle tenue en 2023 (29-30 mars 2023)

I. Participation

1. La première réunion informelle de 2023 sur le Code de bonnes pratiques pour le chargement des cargaisons dans des engins de transport (Code CTU) s'est tenue les 29 et 30 mars 2023. Elle a été organisée comme suite à la décision prise par le Groupe de travail du transport intermodal et de la logistique (WP.24) de la Commission économique pour l'Europe (CEE) à sa soixante-cinquième session (Genève, 19-21 octobre 2022), qui figure dans le document ECE/TRANS/WP.24/151 (par. 97). Cette réunion avait pour objet de poursuivre les débats sur les questions qu'il était prévu d'examiner dans le cadre des travaux préparatoires informels : i) évaluer quelles parties du Code devaient être actualisées en priorité ; et ii) débattre de l'utilisation du texte du Code CTU dans une application mobile.
2. Les États membres de la CEE ci-après ont participé à cette réunion : Allemagne, Autriche, Fédération de Russie et Finlande.
3. Des représentants des organisations non gouvernementales (ONG) et des entités du secteur privé et du milieu universitaire ci-après étaient également présents : Association of Forwarding and Logistics CZ, International Chamber of Shipping (ICS), Global Shippers Forum (GSF), International Union of Marine Insurance (IUMI), International Cargo Handling Coordination Association (ICHCA International), TT Club, World Shipping Council (WSC), Organisation internationale de normalisation (ISO), ETS Consulting, National Cargo Bureau (NCB), Exis Technologies Limited, MariTerm AB, JSC NIIAS et Université de Žilina (Slovaquie).
4. La réunion était animée par le secrétariat de la CEE.

II. Ordre du jour

5. Les participants ont adopté l'ordre du jour de la réunion informelle tel qu'il figure dans le document CTU-Code/2023/first-informal-meeting/1. Ils sont également convenus qu'un compte rendu écrit de la réunion serait établi par le secrétariat. Ce compte rendu et celui de la réunion suivante prévue en juillet 2023 serviraient de base à l'établissement d'un rapport d'activité qui serait soumis au WP.24 à sa soixante-sixième session en octobre 2023.

III. Actualisation du Code CTU

6. Les participants ont poursuivi l'examen des éléments et des questions à actualiser en priorité dans le Code CTU, en s'appuyant sur les documents ci-après :
 - CTU-Code/2023/first-informal-meeting/3 – observations relatives aux modifications à apporter aux paragraphes 5.3 et 5.2 ;
 - CTU-Code/2023/first-informal-meeting/4 – observations relatives aux modifications à apporter au paragraphe 2.3 et à la section 4 ;
 - CTU-Code/2023/first-informal-meeting/5 – observations relatives aux modifications à apporter à la nouvelle section 4.2 et au chapitre 10 ;
 - CTU-Code/2023/first-informal-meeting/6 – prévention de la contamination par les organismes nuisibles ;
 - CTU-Code/2023/first-informal-meeting/7 – version consolidée des définitions ;
 - CTU-Code/2023/first-informal-meeting/8 – chaînes de responsabilités et d'information ;

- CTU-Code/2023/first-informal-meeting/9 – emploi de la terminologie ;
- CTU-Code/2023/first-informal-meeting/11 – observations relatives aux propositions figurant dans les documents 4, 5, 7 et 8 ;
- CTU-Code/2023/first-informal-meeting/12 – prévention de la contamination des conteneurs par les organismes nuisibles : lignes directrices conjointes à l'intention du secteur concernant le nettoyage des conteneurs.

7. Les participants ont examiné les observations formulées dans le document CTU-Code/2023/first-informal-meeting/3 concernant les dispositions révisées figurant dans le document ECE/TRANS/WP.24/2022/10 et ont convenu de ce qui suit :

- Le paragraphe 5.3.2 relatif aux cargaisons solides en vrac sec réglementées et les sous-paragraphe 5.3.2.1 à 5.3.2.4 devraient être remplacés par le texte ci-après, constituant le nouveau paragraphe 5.3.2 :

« 5.3.2 Les substances satisfaisant aux critères d'inclusion dans une classe de danger selon les règles en vigueur relatives au transport des marchandises dangereuses pour les modes de transport concernés sont des marchandises dangereuses. Ces marchandises [...] (suite telle qu'elle figure, en anglais uniquement, dans le document CTU-Code/2023/first-informal-meeting/3). ».

- Les renvois au Code maritime international des marchandises dangereuses (IMDG) devraient être passés en revue. À moins d'une raison particulière de renvoyer au Code IMDG, ces mentions devraient être remplacées par « *les règles en vigueur relatives au transport des marchandises dangereuses pour les modes de transport concernés* ».

- Le texte du paragraphe 5.3.3.1 devrait être remplacé par le texte suivant :

« 5.3.3.1 Pour le transport en conteneur de cargaisons solides en vrac, il est préférable d'utiliser des conteneurs non pressurisés pour produits solides en vrac, conçu et soumis à des épreuves conformément à la norme ISO 1496-4. Si des conteneurs d'usage général pour marchandises diverses conformes à la norme ISO 1496-1 sont utilisés, les règles en vigueur relatives au transport des marchandises dangereuses exigent que les parois d'extrémité soient renforcées au niveau prévu dans la norme ISO 1496-4. Dans le cas de cargaisons solides en vrac qui ne sont pas soumises aux règles en vigueur relatives au transport des marchandises dangereuses, il est recommandé que les parois d'extrémité soient renforcées de la même manière. ».

- Le paragraphe 5.3.3.2 devrait être libellé comme suit :

« 5.3.3.2 Le renforcement peut généralement se faire en installant une fausse cloison partielle contre la paroi avant du conteneur (voir fig. 7.71). La fausse cloison avant est composée de deux panneaux d'une largeur équivalente à celle du conteneur, munis de traverses horizontales en bois tendre d'une largeur correspondant à celle du conteneur et reposant sur les montants d'angle solides. Ces panneaux devraient être en contreplaqué (usage intérieur) et d'une épaisseur d'au moins 12 mm. Leur hauteur totale, qui devrait être d'au moins 1 800 mm, devrait dépasser d'au moins 200 mm celle de la cargaison chargée. Le panneau inférieur devrait être aussi haut que possible (de préférence, 1 200 mm). Dans le cas d'une cargaison très fluide, une hauteur supérieure pourrait être nécessaire. Les panneaux dont la hauteur est inférieure à 600 mm devraient être munis d'une traverse en bois tendre de 150 x 50 mm, d'une largeur équivalente à celle du conteneur. Les autres devraient être munis d'au moins deux traverses faisant toute la largeur du conteneur. ».

- Le paragraphe 5.3.4.1 devrait être libellée comme suit :

« 5.3.4.1 Un engin de transport destiné à transporter une cargaison solide en vrac devrait... Il peut être nécessaire de placer des panneaux de contreplaqué non seulement face à la paroi avant, mais aussi [...] Une doublure étanche aux pulvérulents spécifique à la cargaison [...] (suite telle qu'elle figure, en anglais uniquement, dans le document CTU-Code/2023/first-informal-meeting/3). ».

- Les anciennes figures 7.53 et 7.54 devraient être conservées.

- L'ancien paragraphe 5.3.5 devrait être conservé, donc le nouveau texte devrait être supprimé à l'exception des nouveaux paragraphes 5.3.5.3 et 5.3.5.4, qui ont été jugés utiles et devraient être intégrés au paragraphe 5.3.5.
- Les paragraphes 5.3.7, 5.3.8 et 5.3.9 proposés devraient être supprimés.
- Le texte du point 2 du paragraphe 5.2.7.1 devrait être remplacé par le texte suivant :
« Marchandises dangereuses : Les liquides répondant aux critères de classement des règles en vigueur relatives au transport des marchandises dangereuses pour les modes de transport concernés sont des marchandises dangereuses et ne sont pas autorisées au transport en citerne souple. ».
- Le paragraphe 5.2.8 proposé devrait être supprimé.

8. Les participants ont examiné les observations formulées dans le document CTU-Code/2023/first-informal-meeting/4 ainsi que les remarques supplémentaires figurant dans le document CTU-Code/2023/first-informal-meeting/11, relatives aux dispositions révisées proposées dans le document ECE/TRANS/WP.24/2022/11, et ont convenu de ce qui suit :

- Au paragraphe 2.3.5, le terme « clous » devrait être conservé à la place de l'expression « élément de fixation ».
- Le paragraphe 2.3.8 devrait être remodifié comme indiqué dans le document CTU-Code/2023/first-informal-meeting/4.
- Les légendes des figures ci-après devraient être libellées comme suit :

Figure 7.13 – Colis de forme irrégulière sans arêtes vives immobilisés à l'aide de sacs d'arrimage

Figure 7.15 – Traverses servant à l'immobilisation présentant une résistance limitée en raison de l'assujettissement par frottement applicable aux cargaisons à faible masse

- De nouvelles figures devraient être ajoutées, comme suit :

Figure 7.16 – Traverses servant à l'immobilisation présentant une résistance supérieure en raison de l'assujettissement direct

Figure 7.xx – Bâche servant uniquement à empêcher les petits colis légers de tomber s'ils sont rangés à proximité de la porte (conformément au paragraphe 4.7.3)

Figure 7.xx – Filet de retenue servant uniquement à empêcher les petits colis légers de tomber s'ils sont rangés à proximité de la porte (conformément au paragraphe 4.7.3)

- La figure 7.40 devrait être supprimée.
- Le paragraphe 4.1.7.3 proposé devrait être libellé comme suit :

« 4.1.7.3 Les portes de l'engin de transport peuvent être mises à l'essai afin de contrôler leur résistance à une force équivalente à un certain pourcentage de la charge utile de l'engin de transport. Cependant, pour les charges qui risquent de se renverser, comme les petits colis chargés à la main et les palettes dont la stabilité intégrale est faible, les portes ne devraient pas être utilisées comme seul moyen [...] Un amarrage anti-rebond (voir la figure 7.59), un système de saisissage modulaire (voir la figure 7.26), ~~ou~~ une bâche (voir la figure 7.xx) ou un filet de retenue (voir la figure 7.xx) peuvent être utilisés pour empêcher la cargaison de tomber. ».

- L'illustration de la figure 7.52 devrait être remplacée par une image représentant plus clairement les montants.
- La première phrase du paragraphe 4.5.3 devrait être libellée comme suit :
« Lorsque la pression d'éclatement minimale est indiquée sur les sacs de fardage, les niveaux de 1 à 5 selon les critères de l'Association of American Railroads correspondent aux valeurs suivantes : [...] ».

- Au paragraphe 4.6, dans le tableau 7.14, la phrase devrait être libellée comme suit :
« Capacité d'immobilisation, en tonnes, de sacs de fardage de différentes tailles dont la pression d'éclatement est de 1,7 bar pour 30 cm d'espace. ».

9. Les experts ont été priés de fournir au secrétariat des images illustrant mieux les méthodes d'immobilisation. Les images ne devraient pas être soumises à des droits d'auteur.

10. Les participants ont examiné les observations formulées dans le document CTU-Code/2023/first-informal-meeting/5 ainsi que les remarques supplémentaires figurant dans le document CTU-Code/2023/first-informal-meeting/11, relatives aux dispositions révisées proposées dans le document ECE/TRANS/WP.24/2022/12, et ont convenu de ce qui suit :

- Au paragraphe 4.2.1, le premier alinéa devrait être supprimé, de sorte que ni le terme « colis » ni le terme « unité de charge » ne soient employés. Le deuxième alinéa du même paragraphe devrait se lire comme suit :

« L'expéditeur doit s'assurer que les colis constitués peuvent [...] à la manutention et au transport. Les suremballages devraient rester intacts durant le transport [...] (suite telle qu'elle figure dans le document ECE/TRANS/WP.24/2022/12). ».

- Le tableau 7.9 devrait être remplacé par le tableau figurant dans le document CTU-Code/2023/first-informal-meeting/5. La dernière ligne du tableau devrait être libellée comme suit :

« Les valeurs de TSL dans le sens longitudinal pour les zones maritimes s'appliquent pour un facteur de frottement interne $\mu < 0,5$. ».

- La légende de la figure 7.38 devrait être libellée comme suit :

« Figure 7.38 Aux fins de leur transport dans la zone maritime B dans un véhicule conforme à la norme EN 12642-XL, les colis portant la marque TSL4, ou la marque d'un TSL supérieur [...] (suite telle qu'elle figure dans le document ECE/TRANS/WP.24/2022/12) ».

- La coquille dans les étiquettes jaunes au-dessus des deux véhicules dans la figure 7.38 doit être corrigée.
- Le paragraphe 4.2.4.3 devrait être supprimé.
- La remarque suivante devrait être ajoutée après le tableau 7.15 :

« Lors des essais dans l'axe longitudinal pour le transport maritime, on peut soit utiliser l'angle d'essai correspondant donné par la figure 7.98 pour l'axe transversal, soit calculer l'angle d'inclinaison α selon la formule suivante :

$$\alpha = \arcsin \left(\frac{r + \gamma \sqrt{1 + \gamma^2 - r^2}}{1 + \gamma^2} \right), \text{ où } r = c_{x,y} - \gamma \cdot c_z \text{ ».$$

- L'examen de l'ajout d'une section sur les stabilisants au chapitre 10 devrait se poursuivre, en tenant compte de l'issue des débats sur les stabilisants prévus à la neuvième session du Sous-comité du transport des cargaisons et des conteneurs (CCC) de l'Organisation maritime internationale (OMI). À cette fin, les dispositions de la section 10.4 figurant dans le document ECE/TRANS/WP.24/2022/12 devraient rester entre crochets. De plus, un texte de remplacement, libellé comme suit, devrait être ajouté entre crochets :

« (Pour les matières stabilisées qui polymérisent, des informations particulières sur la stabilisation sont requises. Les détails sont définis dans les règles en vigueur relatives au transport des marchandises dangereuses pour les modes de transport concernés.) ».

11. Le World Shipping Council (WSC) a présenté le document CTU-Code/2023/first-informal-meeting/6 et expliqué en quoi consiste le processus mené dans le cadre de la Convention internationale pour la protection des végétaux (CIPV), qui vise à réduire les risques de contamination par les organismes nuisibles associés au transport par conteneur maritime. Le WSC a également renvoyé aux lignes directrices conjointes concernant le

nettoyage des conteneurs, qui figurent dans le document CTU-Code/2023/first-informal-meeting/12.

12. Le WSC, au nom d'un groupe de réflexion travaillant sur cette question dans le cadre du processus mené sous l'égide de la CIPV, a recommandé que soit ajouté au début du Code CTU un nouveau chapitre sur la réduction des risques de contamination par les organismes nuisibles associés au transport par conteneur maritime. Le contenu de ce chapitre devrait être fondé sur le texte figurant dans la première partie du document CTU-Code/2023/first-informal-meeting/6.

13. D'autres participants n'étaient pas vraiment favorables à cette proposition. Ils ont avancé que la contamination par les organismes nuisibles n'était qu'un seul des nombreux risques sur lesquels il fallait attirer l'attention et que consacrer un chapitre distinct à ce sujet pourrait lui donner trop de poids dans le Code CTU. Ils étaient d'avis de conserver la structure actuelle et d'actualiser, s'il y avait lieu, des sections ou des paragraphes existants en y ajoutant de nouvelles connaissances et pratiques relatives à la prévention de la contamination par les organismes nuisibles.

14. Les participants ont donc convenu de poursuivre les débats dans le cadre des travaux intersessions menés par les experts intéressés. Les informations issues de la CIPV devraient être prises en considération et le secrétariat de la CIPV devrait être invité à contribuer aux débats. Les participants ci-après se sont dits prêts à prendre part aux travaux intersessions sur cette question : Allemagne, ETS Consulting, Existec, GSF, ICHCA, ICS, MariTerm AB, TT Club et WSC.

15. Le secrétariat a été prié d'organiser des réunions en ligne sur cette question à la fin du mois d'avril ou en mai 2023.

16. Les participants ont ensuite examiné rapidement le document CTU-Code/2023/first-informal-meeting/7. Compte tenu du temps limité dont ils disposaient pendant la réunion, ils ont convenu que les définitions seraient étudiées dans le cadre de travaux intersessions. Les participants ci-après se sont portés volontaires pour prendre part à ces travaux : Allemagne, ETS Consulting, Existec, GSF, ICHCA, ICS, IUMI, MariTerm AB, TT Club et WSC.

17. Le secrétariat a été prié d'organiser des réunions en ligne sur cette question à la fin du mois d'avril ou en mai 2023.

18. Les participants avaient convenu aux réunions précédentes qu'ils reprendraient leur réflexion sur les chaînes de responsabilités, présentée dans le document CTU-Code/2023/first-informal-meeting/8, en fonction de la décision prise quant à la manière de procéder pour l'examen des définitions. Le débat sur ce document a donc été reporté à la réunion suivante.

19. Les participants ont également examiné le document CTU-Code/2023/first-informal-meeting/9, dans lequel il est proposé d'uniformiser la terminologie relative aux mises en garde apposées sur les colis et les engins de transport. Ils ont accepté les modifications qu'il était proposé d'apporter à la terminologie et formulé les observations ci-après :

- La définition du terme « étiquette » devrait également inclure les pictogrammes pour le transport des marchandises dangereuses ;
- La définition du terme « marque » devrait être libellée comme suit :
« Autocollant, panneau ou imprimé apposé fournissant des informations sur la cargaison empotée, sur la capacité d'immobilisation des sacs de fardage ou sur le matériel de chargement. »
- Dans le chapitre 11, le paragraphe 11.2.3 devrait se lire comme suit :
« Les règles en vigueur relatives aux marchandises dangereuses peuvent exiger que des marques particulières soient apposées sur les engins de transport [...] (suite telle qu'elle est proposée dans le document). ».

IV. Application mobile pour le Code CTU

20. Le secrétariat a rendu compte des travaux intersessions sur l'application mobile pour le Code CTU, menés par les experts intéressés à la fin de l'année 2022 et au début de l'année 2023, qui ont principalement porté sur l'examen des différentes options permettant de filtrer les informations disponibles dans le Code. Les résultats de ces travaux figurent dans le document CTU-Code/2023/first-informal-meeting/10, dans lequel sont décrits les critères de sélection convenus pour le filtrage du contenu du Code CTU. Ces critères devraient aider à trouver les dispositions pertinentes en fonction de la marchandise à transporter, de l'emballage et du type d'engin de transport utilisés ainsi que de combinaisons de ces facteurs.

21. ETS Consulting a présenté les critères de sélection proposés (type d'engin de transport, type de marchandise, type d'emballage) et les catégories déterminées pour chaque critère. Le représentant a également décrit comment il est possible de combiner les critères sous forme de chaînes pour filtrer le contenu du Code CTU en tenant également compte des rôles fonctionnels, comme suit :

- Type d'engin de transport – Type d'emballage – Rôle fonctionnel – Texte du Code CTU ;
- Type de marchandise – Type d'emballage – Type d'engin de transport – Rôle fonctionnel – Texte du Code CTU ;
- Type d'emballage – Type d'engin de transport – Rôle fonctionnel – Texte du Code CTU.

22. Le représentant a également expliqué que les marchandises dangereuses pourraient être signalées par un indicateur de sorte que des informations pertinentes sur le chargement de ces marchandises soient indiquées. Enfin, il a présenté la cartographie des chaînes de filtrage élaborée pour tous les critères et catégories jusqu'au niveau du Code CTU, ainsi que quelques exemples illustrant la structure du Code.

23. Les participants ont accueilli avec intérêt le compte rendu des travaux intersessions et la cartographie élaborée par ETS Consulting et ont estimé qu'il s'agissait d'une bonne base pour poursuivre la mise au point de l'application, quel que soit le développeur, commercial ou non.

24. Les participants à la réunion ont ensuite débattu de la possibilité de confier à développeurs commerciaux la mise au point d'applications permettant de consulter le Code CTU. Le secrétariat les a informés que les développeurs intéressés devraient prendre contact avec le service des publications de l'OMI, qui gère les droits d'auteur du Code. Les applications commerciales ne seraient pas reconnues comme des applications officielles pour le Code CTU.

25. Les participants ont remercié le secrétariat pour ces informations complémentaires et demandé s'il serait possible d'élaborer une sorte de fiche d'information que les développeurs commerciaux pourraient examiner afin d'évaluer s'ils étaient intéressés par la mise au point d'une application pour le Code CTU, avant de prendre contact avec le service des publications de l'OMI. Le secrétariat a confirmé qu'il communiquerait avec le service des publications de l'OMI au sujet d'une éventuelle fiche d'information et qu'il rendrait compte de cet échange à la prochaine réunion.

V. Questions diverses

26. Le secrétariat a rendu compte de la décision que le Comité des transports intérieurs avait prise à sa quatre-vingt-cinquième session, du 21 au 24 février 2023. Le Comité avait pris note des progrès réalisés dans la mise à jour du Code CTU, effectuée dans le cadre de travaux préparatoires informels demandés par le WP.24. Il avait pris note également du fait que les organes consultatifs sectoriels de l'Organisation internationale du Travail ne seraient pas en mesure d'examiner la question de la création du groupe d'experts conjoint sur le Code CTU avant 2025, au plus tôt. Il avait reconnu en outre qu'il convenait de mettre à jour le Code le plus rapidement possible afin d'améliorer la sécurité des travailleurs qui manipulent

des engins de transport et, par ce biais, de contribuer à la réalisation de la cible 8 de l'objectif de développement durable n° 8, sur la promotion de la sécurité sur le lieu de travail et la protection de tous les travailleurs. À cette fin, il avait demandé que soit amorcé l'examen des propositions de mises à jour et, le cas échéant, que celles-ci soient adoptées, dans le cadre d'une session extraordinaire du WP.24 sur le Code CTU qui se tiendrait avant la fin de l'année 2023, et avait demandé au secrétariat d'inviter l'OMI et l'OIT et, par leur intermédiaire, leurs membres à participer à cette session extraordinaire.

27. Le secrétariat a informé les participants qu'il étudiait la possibilité d'organiser la session extraordinaire la semaine du 4 décembre 2023. Les dates précises de la session seraient communiquées une fois qu'elles seraient confirmées.

28. Les participants ont pris note de ces informations et ont remercié le Comité des transports intérieurs d'avoir demandé le lancement d'un processus formel d'examen et d'adoption des modifications proposées au Code CTU.

VI. Dates et lieu de la prochaine réunion

29. Les participants ont été informés que la prochaine réunion informelle se tiendrait en ligne le 5 juillet, de 12 h 30 à 16 h 30, et le 6 juillet 2023, de midi à 16 h. Deux réunions virtuelles intersessions, l'une portant sur les définitions et l'autre sur la prévention de la contamination par les organismes nuisibles, seraient prévues à la fin du mois d'avril ou en mai 2023.

Annexe II

Compte rendu de la deuxième réunion informelle tenue en 2023 (5-6 juillet 2023)

I. Participation

1. La deuxième réunion informelle de 2023 sur le Code de bonnes pratiques pour le chargement des cargaisons dans des engins de transport (Code CTU) s'est tenue les 5 et 6 juillet 2023. Elle a été organisée comme suite à la décision prise par le Groupe de travail du transport intermodal et de la logistique (WP.24) de la Commission économique pour l'Europe (CEE) à sa soixante-cinquième session (Genève, 19-21 octobre 2022), qui figure dans le document ECE/TRANS/WP.24/151 (par. 97). Cette réunion avait pour objet de poursuivre les débats sur les questions qu'il était prévu d'examiner dans le cadre des travaux préparatoires informels : i) évaluer quelles parties du Code devaient être actualisées en priorité ; et ii) débattre de l'utilisation du texte du Code CTU dans une application mobile.
2. Les États membres de la CEE ci-après ont participé à cette réunion : Allemagne, Autriche, Fédération de Russie et Finlande.
3. Des représentants des organisations non gouvernementales (ONG) et des entités du secteur privé ci-après étaient également présents : ETS Consulting, Centro Internazionale Studi Containers (CISCO), Organisation internationale de normalisation (ISO), Exis Technologies (qui fait partie de NCB), International Federation of Freight Forwarders Associations (FIATA), Union internationale des chemins de fer (UIC), MariTerm AB, National Cargo Bureau (NCB), Inc., Trade Records Analysis in Flora and Fauna in Commerce (TRAFFIC), TT Club, World Shipping Council (WSC), WWF Hong Kong et Université de Žilina.
4. La réunion était animée par le secrétariat de la CEE.

II. Ordre du jour

5. Les participants ont adopté l'ordre du jour de la réunion informelle tel qu'il figure dans le document CTU-Code/2023/second-informal-meeting/1. Ils sont également convenus qu'un compte rendu écrit de la réunion serait établi par le secrétariat. Ce compte rendu et celui de la première réunion, tenue en mars 2023, serviraient de base à l'établissement d'un rapport d'activité qui serait soumis au WP.24 à sa soixante-sixième session en octobre 2023.

III. Actualisation du Code CTU

6. Les participants ont débattu des questions ci-après et examiné les documents présentés. Concernant la prévention de la contamination par les organismes nuisibles et les définitions, les résultats des travaux intersessions menés par plusieurs experts ont été pris en compte dans les documents.
 - Prévention de la contamination par les organismes nuisibles – documents CTU-Code/2023/second-informal-meeting/3 et CTU-Code/2023/second-informal-meeting/3B ;
 - Définitions des termes employés dans le Code CTU – documents CTU-Code/2023/second-informal-meeting/4 et CTU-Code/2023/second-informal-meeting/4B ;
 - Chaînes de responsabilités – document CTU-Code/2023/second-informal-meeting/5.
7. En ce qui concerne la prévention de la contamination par les organismes nuisibles, les participants ont examiné le document CTU-Code/2023/second-informal-meeting/3, soumis par le Global Shippers Forum (GSF), dans lequel figure le texte d'une nouvelle section qu'il

est proposé d'ajouter au chapitre 1 du Code CTU, l'objectif étant de donner de l'importance au problème de la prévention de la contamination par les organismes nuisibles dès le début du Code, dans un chapitre qui fait office d'introduction. Il était proposé d'insérer cette nouvelle section entre les sections 1.3 et 1.4 actuelles.

8. Les participants ont accueilli favorablement le nouveau texte proposé et son insertion entre les sections 1.3 et 1.4 du chapitre 1. Quelques modifications ont été apportées au texte, et la version adoptée figure dans l'annexe 1 du présent rapport.

9. Les participants ont ensuite pris note du document CTU-Code/2023/second-informal-meeting/3B, dans lequel sont répertoriées les sections du Code CTU auxquelles des modifications pourraient être apportées concernant la prévention de la contamination par les organismes nuisibles. Ils ont convenu que ce document ne devrait être examiné qu'une fois que toutes les modifications nécessaires auraient été incluses en coordination avec le processus mené sous l'égide de la CIPV relatif à la prévention de la contamination par les organismes nuisibles.

10. Les participants ont ensuite prié le WSC d'informer les participants au processus de la CIPV, à l'occasion d'un atelier prévu à Brisbane en juillet 2023, des réflexions du groupe informel d'experts du Code CTU sur la question de la prévention de la contamination par les organismes nuisibles et de solliciter, au nom du groupe, une proposition d'amendements au Code CTU émanant de la CIPV à ce sujet. Cette proposition pourrait contenir, si cela était jugé approprié, un chapitre renvoyant à des pratiques, directives ou règles de prévention de la contamination par les organismes nuisibles (numéroté 10 *bis* au cours des débats dans le cadre des travaux préparatoires informels). Dans le même temps, les participants ont fait observer que les entités des Nations Unies devraient s'efforcer de veiller à ce que les modifications proposées soient acceptables par les experts de la prévention de la contamination par les organismes nuisibles et par les experts de la sécurité des engins de transport.

11. S'agissant des définitions, les participants ont examiné le document CTU-Code/2023/second-informal-meeting/4, élaboré par ETS Consulting, dans lequel figurent les modifications apportées aux définitions dans le cadre des travaux intersessions. Ils ont également examiné le document CTU-Code/2023/second-informal-meeting/4B, soumis par l'Allemagne (M. Uwe Kraft). Compte tenu de ces deux documents :

a) Les participants ont accepté l'ajout ou la modification des définitions ci-après sans formuler d'autres remarques : « BK1 », « BK2 », « BK3 », « immobilisation », « capacité d'immobilisation », « matériaux en vrac », « méthode d'assujettissement de la cargaison », « acheminement par le transporteur », « destinataire », « expéditeur », « échange de données informatisé (EDI) », « traitement électronique de l'information (TEI) », « citerne souple », « transitaire », « inspecteur », « assureur », « étiquette », « saisissage », « capacité de saisissage », « verrouillage », « marque », « charge maximale d'assujettissement (CMA) », « acheminement par le chargeur », « contamination par les organismes nuisibles », « plaque-étiquette », « encoche d'accorage », « système d'encoches d'accorage », « étanche aux pulvérulents », « panneau » et « examen visuel ».

b) Les participants ont accepté de supprimer les définitions existantes ou de ne pas ajouter les nouvelles définitions proposées pour les termes suivants : « contamination », « informations en cas d'intervention d'urgence », « substances nocives et potentiellement dangereuses », « infestation », « espèce exotique envahissante », « entreprise de transport multimodal », « organisme nuisible », « engin de transport exempt d'organismes nuisibles », « organisme de quarantaine » et « recontamination ».

c) Les participants ont modifié les définitions ci-après ou en ont adopté la version définitive, comme suit :

i) Conteneur pour vrac : *Conteneur conçu pour le transport de matières solides sèches en vrac, qui est capable de résister aux charges résultant du remplissage, des mouvements de transport et du déchargement de matières solides sèches en vrac qui ne sont pas emballées et est doté d'ouvertures et d'accessoires permettant de l'empoter et de le dépoter.*

Il en existe deux types :

- *Conteneur pour vrac sec non pressurisé – conteneur pour vrac sec permettant le chargement et le déchargement par gravité ;*
- *Conteneur pour vrac sec pressurisé – conteneur pour vrac sec pouvant être chargé ou déchargé par gravité ou vidangé sous pression.*

ii) *Engin de transport propre : 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 détritrus (déchets) qui peuvent s'être accumulés dans l'engin ;*
- *Toute contamination par des organismes nuisibles.*

Si l'engin de transport est utilisé pour le transport international, là où la réglementation l'exige, une inspection de l'intérieur et de l'extérieur ainsi que, dans le cas des conteneurs frigorifiques, des grilles de ventilation et des orifices d'écoulement au sol doit être effectuée pour démontrer que l'engin de transport est exempt de toute contamination par des organismes nuisibles au sens de la définition ci-dessous.

iii) *Chargeur : Partie qui a passé un contrat de transport avec un transporteur (ou bien au nom ou pour le compte de laquelle ce contrat a été signé).*

Il a également été proposé d'ajouter le texte ci-après au chapitre 4, dans le paragraphe 4.1.6, à titre d'exemple du rôle du chargeur : « Le rôle du chargeur peut être assumé par l'expéditeur, le transitaire ou le destinataire, en fonction des modalités du contrat ».

iv) *Cargaison sensible à la température : Cargaison devant être empotée, entreposée ou transportée dans une plage de températures comprise entre une valeur supérieure et une valeur inférieure, en dehors de laquelle la cargaison risque :*

- *D'être endommagée ;*
- *De changer d'état ;*
- *De s'enflammer ;*
- *De se décomposer ou de polymériser.*

Dans le cas de cargaisons sensibles à la température, il peut également être nécessaire de respecter un délai de livraison strict ou des temps maximaux de séjour du conteneur pendant le transport.

v) *Documents de transport : Documents requis par la réglementation applicable à chaque mode de transport pour le transport de la cargaison.*

vi) *Dépoteur/Préposé au déchargement : Partie qui décharge, retire ou vide la cargaison de l'engin de transport.*

d) Les participants ont laissé en suspens les définitions des termes suivants : « autorité compétente en matière de contamination par les organismes nuisibles » (dans l'attente d'une proposition récapitulant les modifications à apporter au Code CTU en ce qui concerne la contamination par les organismes nuisibles), « température de décomposition auto-accelérée (TDAA) » et « température de polymérisation auto-accelérée (TPAA) » (dans l'attente d'une décision concernant l'ajout de la nouvelle section 10.4 au chapitre 10).

12. En ce qui concerne les chaînes de responsabilités, les participants ont examiné le document CTU-Code/2023/second-informal-meeting/5 et convenu de proposer :

a) L'ajout de responsabilités fonctionnelles pour le dépoteur (paragraphe 4.2.9) et la modification des fonctions du destinataire (paragraphe 4.2.10) ;

b) L'ajout de nouveaux rôles fonctionnels pour les inspecteurs (paragraphe 4.2.11), les assureurs (paragraphe 4.2.11) et les douanes (paragraphe 4.2.12).

13. Les participants ont ensuite convenu de définir de nouveaux rôles fonctionnels pour les transitaires et les groupeurs. Une proposition de texte serait élaborée et examinée lors d'appels informels de suivi (voir le paragraphe 18 ci-dessous).

14. Les participants ont également apporté d'autres modifications aux rôles fonctionnels de l'empoteur, du transporteur routier et du destinataire. Le texte actualisé figure à l'annexe 2. Le texte laissé entre crochets serait examiné ultérieurement, une fois qu'une proposition récapitulative relative à la prévention de la contamination par les organismes nuisibles aurait été reçue.

15. Les participants ont également examiné le document CTU-Code/2023/second-informal-meeting/7, soumis par l'Environmental Investigation Agency (EIA), TRAFFIC, United for Wildlife (UFW) et le Fonds mondial pour la nature (WWF), dans lequel figurent des mises à jour qu'il est proposé d'apporter au Code CTU concernant la lutte contre le trafic illicite d'espèces sauvages dans les cargaisons conteneurisées. Le document portait sur l'ajout dans le Code CTU d'une brève section générale à ce sujet. En guise d'introduction, le WWF a prononcé, au nom des ONG partenaires susmentionnées travaillant ensemble à détecter et combattre le trafic illicite d'espèces sauvages, une déclaration dont le texte est reproduit à l'annexe 3, à la demande du WWF.

16. Sur la base des propositions figurant dans le document CTU-Code/2023/second-informal-meeting/7, les participants ont convenu de ce qui suit :

a) Un paragraphe sur les transports illicites, y compris le trafic d'espèces sauvages ou de drogue et la traite des personnes, devrait être élaboré et ajouté au chapitre 1, dans la section 1.3 relative à la sécurité.

b) Les définitions ci-après des termes « trafic illicite d'espèces sauvages » et « espèces sauvages » devraient être ajoutées au chapitre 2 :

- Trafic illicite d'espèces sauvages : Transport illicite ou trafic d'espèces sauvages.
- Espèces sauvages : Toutes les espèces de faune et de flore sauvages, vivantes ou mortes, ainsi que les parties et produits de ces espèces, dont le commerce international est réglementé par la Convention sur le commerce international des espèces de faune et de flore sauvages menacées d'extinction (CITES), ainsi que celles qui sont protégées par le droit international et celles dont l'exportation est limitée par la législation nationale donnant effet audit droit.

c) Le libellé « y compris des espèces sauvages » devrait être ajouté à la fin du paragraphe 4.1.4.

d) Les nouveaux paragraphes ci-après devraient être ajoutés après le paragraphe 4.2.12 (dernier paragraphe du chapitre 4 dans la version de 2014 du Code CTU) :

« Toutes les parties devraient vérifier l'intégrité de l'engin de transport et de son scellé lorsqu'elles en ont la garde afin de détecter toute éventuelle intrusion. »

et

« Toutes les parties devraient établir une procédure à suivre pour signaler aux autorités douanières et aux forces de l'ordre tous les cas soupçonnés ou avérés de chargements d'espèces sauvages non déclarés ou faisant l'objet d'une fausse déclaration. Il est important de repérer et de signaler dès l'arrivée du chargement tout incident dans lequel un chargeur ou un expéditeur a fait une fausse déclaration ou essayé de dissimuler un transport d'espèces sauvages. »

e) L'examen du texte qu'il est proposé d'ajouter au paragraphe 11.3, dans le chapitre 11, et dans le nouveau paragraphe 13.3.3 devrait se poursuivre.

17. Les travaux mentionnés aux alinéas a) et e) ci-dessus devraient être menés dans le cadre de l'appel informel de suivi (voir le paragraphe 18 ci-dessous).

18. Par manque de temps, les participants n'ont pas pu examiner les modifications qu'il était proposé d'apporter au chapitre 11 et à l'annexe 1, figurant dans le document CTU-Code/2023/second-informal-meeting/5. Il a été convenu que les observations devraient être soumises par écrit au secrétariat d'ici fin juillet 2023. Ces observations seraient examinées au cours d'un appel informel de suivi qui serait organisé par le secrétariat, si possible d'ici le 9 août 2023 au plus tard¹.

19. Les participants n'ont pas pu examiner le document CTU-Code/2023/second-informal-meeting/6, soumis par le WSC, concernant la décision prise à la première réunion informelle de 2023 de ne pas ajouter au Code CTU le paragraphe 5.3.7 proposé relatif au pesage. Les participants ont convenu de faire parvenir par écrit leurs observations sur le document soumis par le WSC et, si possible, d'en discuter au cours de l'appel informel de suivi.

IV. Application mobile pour le Code CTU

20. Les participants ont été informés que le débat sur l'éventuelle participation de développeurs commerciaux à la mise au point d'une application mobile pour le Code CTU, et les conditions de cette participation, s'était poursuivi avec la participation des parties intéressées, de l'OMI et de la CEE.

V. Questions diverses

21. Aucune question n'a été soulevée au titre de ce point.

VI. Dates et lieu de la prochaine réunion

22. Aucune autre réunion de ce groupe informel d'experts ne serait organisée en 2023. Des réunions pourraient être organisées ultérieurement si le Groupe de travail du transport intermodal et de la logistique en décidait ainsi à sa soixante-sixième session (18-22 octobre 2023).

23. Comme cela avait été convenu, un appel informel de suivi aurait lieu, si possible avant le 9 août 2023.

24. Il a également été rappelé aux participants qu'une session extraordinaire du WP.24 sur le Code CTU était prévue du 5 au 7 décembre 2023.

¹ Les conclusions des appels de suivi figurent dans l'appendice du présent compte rendu.

Annexe 1

Texte adopté à insérer dans le chapitre 1 entre les sections 1.3 et 1.4

« 1.3 bis Prévention de la contamination par les organismes nuisibles

1.3bis.1 Les autorités compétentes au niveau international s'accordent sur le fait que les engins de transport (en particulier les conteneurs) et leurs cargaisons peuvent transporter des organismes nuisibles susceptibles de présenter un risque grave pour l'agriculture, l'exploitation forestière et les ressources naturelles, et en faciliter l'introduction et la propagation. Étant donné que, dans les chaînes logistiques internationales, c'est à l'étape du chargement des cargaisons dans les engins de transport que la probabilité de contamination par des organismes nuisibles est la plus forte, la propreté des engins de transport est importante. Les expéditeurs, les chargeurs et les empoteurs devraient appliquer des mesures visant à limiter la contamination par les organismes nuisibles avant et pendant le chargement. Les autres acteurs des chaînes logistiques internationales devraient également faire le nécessaire pour réduire le risque de contamination par les organismes nuisibles tant que l'engin de transport est sous leur contrôle. Ces mesures, ou bonnes pratiques, devraient être conformes aux rôles et responsabilités des parties prenantes des chaînes logistiques et tenir compte de toutes les contraintes liées à la sécurité et à l'exploitation.

1.3bis.2 La réduction de la contamination des engins de transport et des cargaisons par les organismes nuisibles est une responsabilité partagée et, en respectant les pratiques décrites [dans le chapitre 10 bis et]* à l'annexe 6 du présent Code, toutes les parties peuvent aider à assurer la propreté des engins de transport et de leurs cargaisons. Cela contribuera à empêcher l'introduction et la propagation d'organismes nuisibles du fait du commerce international. La manutention dans les ports et aux autres points de franchissement des frontières en sera probablement facilitée, et les engins de transport parviendront à leur destination finale plus rapidement et à moindres frais s'ils sont propres. ».

* [] Les passages entre crochets renvoient à des dispositions qui n'ont pas encore été élaborées ni adoptées.

Annexe 2

Texte adopté concernant les rôles fonctionnels de l'empoteur, du camionneur et du destinataire

4.2.3 L'empoteur est chargé de :

- S'assurer que l'engin de transport est vérifié avant d'être chargé et qu'il est dans un état approprié pour la cargaison à transporter ;
- S'assurer que le plancher de l'engin de transport n'est pas soumis à des contraintes excessives pendant les opérations de chargement ;
- S'assurer que les documents de transport sont disponibles pour toutes les marchandises dangereuses à charger ;
- S'assurer que ne sont pas chargées des marchandises dangereuses incompatibles ou endommagées, en tenant compte de toutes les législations concernant les marchandises dangereuses qui sont applicables tout au long du trajet de l'engin de transport, de son point de départ initial à sa destination finale ;
- S'assurer que la cargaison est chargée correctement dans l'engin de transport ;
- S'assurer que la cargaison est assujettie dans l'engin de transport ;
- S'assurer que la cargaison est correctement répartie dans l'engin de transport et convenablement soutenue si cela est nécessaire ;
- [S'assurer que des mesures sont en place pour prévenir la contamination par des organismes nuisibles, par exemple utiliser un éclairage qui attire le moins possible les insectes pendant le chargement et refermer les portes et bâches si le chargement est interrompu avant d'être terminé ;]
- Fermer correctement l'engin de transport et y apposer un scellé, lorsque cela est exigé, et communiquer les détails du scellé au chargeur, afin que celui-ci les transmette à l'exploitant de conteneurs et, s'il s'agit d'une entreprise différente, au transporteur. Les engins de transport utilisés pour le transport international devraient toujours être scellés ;
- Apposer des marques et des plaques-étiquettes sur l'engin de transport conformément aux règles relatives au transport des marchandises dangereuses ;
- Apposer la marque de fumigation si des agents de fumigation ont été utilisés dans le cadre du processus de chargement ;
- Apposer toute autre marque ou étiquette applicable à la cargaison transportée, par exemple une étiquette signalant une citerne souple ;
- Déterminer avec exactitude la masse brute² de l'engin de transport³ et la communiquer au chargeur ;
- S'assurer que l'engin de transport n'est pas surchargé et ne dépasse pas la masse brute maximale admissible indiquée sur la plaque d'agrément (voir l'annexe 3) ;

² La masse brute d'un engin de transport chargé doit être pesée ou calculée avant le début de toute opération de transport. Une masse brute incorrecte est une source de danger, quel que soit le mode de transport. La masse brute devrait donc être obtenue avant que l'engin ne quitte les locaux de l'empoteur. Si une cargaison doit être transportée dans un véhicule routier ou sur un wagon, lorsque la tare de l'engin de transport n'est pas connue, l'empoteur n'a à communiquer au chargeur que la masse de la cargaison et éventuellement du matériel de chargement et d'assujettissement (note : la tare des engins de transport autres que les conteneurs peut être inconnue).

³ Lorsque l'engin de transport est un conteneur pour le transport maritime de marchandises, conformément à la règle 2 du chapitre VI de la Convention internationale pour la sauvegarde de la vie humaine en mer (SOLAS), l'empoteur doit communiquer une masse brute qui doit être vérifiée par le chargeur et transmise à l'exploitant de conteneurs et, s'il s'agit d'une entreprise différente, au transporteur.

- Fournir le certificat d'empotage⁴ du conteneur/véhicule (nouveau document ou déclaration signée dans la documentation relative au transport des marchandises dangereuses, selon le cas) et transmettre toute documentation au chargeur, afin que celui-ci la transmette à l'exploitant de conteneurs et, s'il s'agit d'une entreprise différente, au transporteur.

Pour aider à l'arrimage des conteneurs à bord des navires, l'empoteur, qui peut être la seule partie à voir physiquement le conteneur, devrait également transmettre au chargeur tout renseignement concernant les conteneurs ayant une capacité de gerbage limitée (inférieure à 192 000 kg, indiquée sur la plaque d'agrément aux fins de la sécurité prévue par la Convention CSC)⁵. Cette information est cruciale pour que l'engin de transport soit correctement arrimé à bord du navire et devrait donc également être communiquée à l'exploitant de conteneurs et, s'il s'agit d'une entreprise différente, au transporteur.

4.2.5 Le camionneur est chargé de :

- Confirmer que le véhicule a une masse brute, une longueur, une largeur et une hauteur qui respectent les limites imposées par les règlements nationaux relatifs aux routes/autoroutes ;
- S'assurer que le conducteur est qualifié ou possède l'expérience nécessaire pour conduire le véhicule transportant l'engin de transport et la cargaison, par exemple un camion-citerne chargé d'un conteneur-citerne ;
- S'assurer que le conducteur est informé si la cargaison transportée peut influencer sur le comportement du véhicule, par exemple dans le cas d'engins de transport contenant des liquides en vrac ou des denrées alimentaires pendues à des crochets ;
- S'assurer que le conducteur :
 - Assujettit l'engin convenablement sur la remorque ou le châssis (sauf si l'engin de transport est une remorque) ;
 - Inspecte visuellement l'extérieur de l'engin de transport pour vérifier qu'il est apte au transport et exempt d'organismes nuisibles ;
 - Vérifie qu'il n'y a pas de pièces ou de couvercles desserrés susceptibles de se détacher et d'endommager l'engin de transport ou la cargaison pendant le transport ;
 - Connaît les responsabilités qui lui incombent conformément au contrat sous-jacent entre le camionneur et le chargeur (acheminement par le chargeur) ou le transporteur (acheminement par le transporteur), s'agissant de l'assujettissement de la cargaison ainsi que de la vérification de l'état de l'engin de transport et de l'absence d'organismes nuisibles ;
 - Déplace l'engin de transport de manière telle qu'aucune contrainte excessive ne s'exerce sur l'engin ou la cargaison ;
 - Est en possession de tous les documents requis par les règles en vigueur relatives au transport de marchandises dangereuses.

4.2.10 Le destinataire de l'engin de transport est chargé de :

- Réceptionner l'engin de transport auprès du transporteur désigné et vérifier que les informations concernant le chargement fournies par le chargeur concordent avec les informations relatives à l'engin de transport réceptionné ;
- Rendre à l'exploitant l'engin de transport entièrement vide et propre, sauf s'il en a été décidé autrement.

⁴ Y compris les documents électroniques conformément au paragraphe 11.3.1 et à la section 11.3.

⁵ Depuis le 1^{er} janvier 2012, tous les conteneurs ayant une capacité de gerbage et une résistance au déséquerrage limitées doivent, aux termes de la Convention internationale sur la sécurité des conteneurs (CSC), être marqués conformément à la version la plus récente de la norme ISO 6346 : Conteneurs pour le transport de marchandises – Codage, identification et marquage.

Annexe 3

Déclaration prononcée au nom des ONG partenaires travaillant ensemble à détecter et combattre le trafic illicite d'espèces sauvages

Voir le document CTU-Code/2023/second-informal-meeting/2, disponible à l'adresse <https://unece.org/info/Transport/Intermodal-Transport/events/379907>.

Appendice

Conclusions des appels de suivi

Ces appels ont eu lieu le jeudi 3 août et le mardi 8 août 2023. Les conclusions portent sur les paragraphes 13, 16 a) et e), 18 et 19 du compte rendu de la deuxième réunion informelle de 2023.

Par. 13 :

Les participants se sont entendus sur les rôles fonctionnels ci-après pour les groupeurs (nouveau paragraphe 4.2.4) et les transitaires (nouveau paragraphe 4.2.6) :

4.2.4 Le groupeur est chargé de :

- S'acquitter des responsabilités de l'empoteur énoncées au paragraphe 4.2.3 ;
- Confirmer à chaque chargeur ou expéditeur utilisant un engin de transport de groupage que sa cargaison sera chargée et assujettie conformément aux exigences qu'il a définies pour assurer la sécurité du transport de ses marchandises.

[4.2.6 Le transitaire est chargé de :

- Conseiller les expéditeurs concernant la planification et le choix des modes de transport les mieux adaptés pour limiter le plus possible le risque d'accidents et de dommages à la cargaison.]

Le texte relatif au rôle du transitaire est laissé entre crochets car d'autres fonctions pourraient être proposées ; le nouveau texte devrait être adopté avant fin septembre 2023. Cela pourrait impliquer d'apporter d'autres modifications à la définition du terme « transitaire ».

Par. 16 a) et e) :

En ce qui concerne les paragraphes supplémentaires sur le transport de cargaisons illicites, y compris le trafic illicite d'espèces sauvages ou de drogue et la traite des personnes, une proposition de texte devrait être élaborée et adoptée avant fin septembre 2023.

S'agissant de l'ajout proposé au chapitre 11, les participants ont convenu de ne pas apporter de modifications à ce chapitre en ce qui concerne les transports illicites.

Les participants ont ensuite décidé d'ajouter au chapitre 13 un nouveau paragraphe 13.3.3 libellé comme suit :

« Les personnes responsables de la planification et de la supervision du chargement ainsi que les préposés au chargement devraient être adéquatement sensibilisés et formés aux risques de contrebande de marchandises illicites, y compris d'espèces sauvages, et aux dernières tendances relatives aux méthodes de dissimulation et aux itinéraires de trafic utilisés par les criminels. Les sujets de formation, s'il y a lieu, figurent au point 16 de l'annexe 10. ».

Les participants ont également convenu d'ajouter à l'annexe 10 un point 16 libellé comme suit :

-
- | | |
|----|---|
| 16 | Prévention du transport de cargaisons illicites, y compris du trafic illicite d'espèces sauvages ou de drogue et de la traite des personnes |
| | Méthodes couramment employées pour dissimuler un transport illicite |
-

Par. 18 :

Concernant la proposition d'ajout d'un nouveau paragraphe 11.3.2 au chapitre 11, figurant dans le document CTU-Code/2023/second-informal-meeting/5 (section « Amendments to Chapter 11 »), les participants ont décidé de ne pas ajouter ce paragraphe. À la place, ils ont convenu de remodifier la définition du terme « documents de transport » comme suit :

Documents de transport	Documents requis pour le transport de la cargaison, fournissant des informations sur l'origine, la destination, la nature et les caractéristiques des marchandises transportées. Les documents électroniques sont considérés comme équivalents aux documents papier lorsque les règles en vigueur l'autorisent.
------------------------	---

S'agissant des modifications qu'il est proposé d'apporter au paragraphe 7 de l'annexe 1, figurant dans le document CTU-Code/2023/second-informal-meeting/5, les participants ont décidé de supprimer entièrement cette section, y compris la figure 1.2.

En ce qui concerne les modifications qu'il est proposé d'apporter au paragraphe 12.1.1, dans le chapitre 12, et à l'annexe 5, figurant dans le document CTU-Code/2023/second-informal-meeting/5, les participants ont convenu de remplacer le paragraphe 12.1.1 actuel par le texte suivant :

12.1.1 Le dépoteur d'un engin de transport devrait :

12.1.1.1 [Inspecter visuellement l'engin de transport à son arrivée pour s'assurer qu'il est exempt d'organismes nuisibles et continuer de vérifier qu'il ne présente pas de signes de contamination par des organismes nuisibles ;]

12.1.1.2 En examiner l'extérieur pour voir s'il est en bon état et n'est ni déformé, ni fissuré ni cabossé de façon importante. Si le réceptionnaire constate de tels dommages, il devrait les consigner par écrit et les signaler à l'exploitant de l'engin. Une attention particulière devrait être accordée aux dommages qui pourraient avoir affecté l'état de la cargaison à l'intérieur de l'engin.

Les participants ont également convenu d'apporter les modifications ci-après aux dispositions de l'annexe 5 :

1.2 – Remplacer « le réceptionnaire ou le destinataire » par « le dépoteur ».

1.2.3 – Remplacer la première phrase par « Le dépoteur devrait porter l'anomalie à la connaissance du destinataire, lequel devrait à son tour la notifier à l'exploitant de l'engin de transport ou, s'il s'agit d'entreprises différentes, au transporteur et au chargeur. ».

8.1.2 – Supprimer « le réceptionnaire ou » dans la première phrase.

8.2.1 – Dans la première phrase, ajouter « les dépoteurs ou » avant « les destinataires ».

8.3.2 – Remplacer ce paragraphe par le texte suivant : « Les résidus de cargaison devraient être enlevés et éliminés en accord avec les procédures du dépoteur ou du destinataire et conformément aux prescriptions locales ou nationales applicables. ».

Par. 19

En ce qui concerne le nouveau paragraphe 5.3.7 relatif au pesage, les participants ont décidé de ne pas l'adopter. À la place, ils ont proposé de remplacer le paragraphe 11.3.2 par le nouveau texte ci-après :

« Lorsque l'engin de transport est un conteneur et qu'il s'agit d'un transport maritime, les conventions internationales et les règles nationales en vigueur exigent que la masse brute du conteneur soit vérifiée :

1. Soit en pesant le conteneur chargé au moyen d'un appareil étalonné et certifié ;

2. Soit en pesant tous les colis et marchandises à charger dans le conteneur, y compris la masse des palettes, du fardage et du matériel d'assujettissement, et en ajoutant la masse à vide (tare) du conteneur à la somme de ces masses, au moyen d'une méthode certifiée

approuvée par l'autorité compétente de l'État dans lequel le chargement du conteneur a été effectué.

Certains types de cargaisons (cargaisons liquides et cargaisons solides en vrac) ne se prêtent pas au pesage distinct des marchandises à empoter dans le conteneur. Dans ces cas, il convient d'appliquer la méthode décrite au point 1 ci-dessus. ».

Annexe III

Modifications au chapitre 2 relatif aux définitions

Dans le tableau ci-dessous ne figurent que les définitions qui ont été modifiées (texte à ajouter en caractères gras, texte à supprimer en caractères biffés) ou qu'il est proposé de supprimer (mention « Supprimé ») ou d'ajouter (texte en caractères gras). Les définitions des termes relatifs à la contamination par les organismes nuisibles figurent entre crochets car elles sont en suspens. La définition du terme « transitaire » figure également entre crochets, car d'autres modifications pourraient être proposées d'ici à ce qu'un consensus soit trouvé sur les fonctions de cette entité.

BK1	Conteneur pour vrac bâché – conteneur pour vrac à toit ouvert avec fond (y compris les fonds du type trémie) et parois latérales et d'extrémité rigides et couverture non rigide.
BK2	Conteneur pour vrac fermé – conteneur pour vrac entièrement fermé ayant un toit, des parois latérales, des parois d'extrémité et un plancher rigides (y compris les fonds du type trémie). Ce terme englobe des conteneurs pour vrac à toit, parois latérales ou d'extrémité ouvrants pouvant être fermés pendant le transport. Les conteneurs pour vrac fermés peuvent être équipés d'ouvertures permettant l'évacuation de vapeurs et de gaz par aération et empêchant, dans les conditions normales de transport, la perte de matières solides et la pénétration d'eau de projection ou de pluie.
BK3	Conteneur pour vrac souple – conteneur souple d'une capacité ne dépassant pas 15 m³ et comprenant les doublures, ainsi que les dispositifs de manutention et les équipements de services fixés à celui-ci.
Immobilisation	Méthode d'assujettissement permettant d'empêcher la cargaison de glisser et de basculer en l'arrimant contre des structures permanentes ou des éléments de fixation suffisamment solides à demeure sur l'engin de transport. Les cales, le fardage, les montants, les sacs d'arrimage gonflables, les structures temporaires en bois et les autres dispositifs qui sont soutenus directement ou indirectement par des structures d'immobilisation à demeure sont également considérés comme des dispositifs d'immobilisation.
Capacité d'immobilisation	Capacité maximale de résistance d'un élément structural, d'un dispositif, d'une pièce ou d'un matériau à une force répartie sur toute sa hauteur et sa largeur pendant une utilisation continue.
Conteneur pour vrac	Conteneur conçu pour le transport de matières solides sèches en vrac, qui est capable de résister aux charges résultant du remplissage, des mouvements de transport et du déchargement de matières solides sèches en vrac qui ne sont pas emballées et est doté d'ouvertures et d'accessoires permettant de l'emporter et de le dépoter. Il en existe deux types : <ul style="list-style-type: none"> ● Conteneur pour vrac sec non pressurisé – conteneur pour vrac sec permettant l'emportage et le dépotage par gravité ; ● Conteneur pour vrac sec pressurisé – conteneur pour vrac sec pouvant être chargé ou déchargé par gravité ou vidangé sous pression.
Matériaux en vrac	Matériaux qui peuvent bouger dans un engin de transport ou qui ne sont pas assujettis à leur place ; aux fins du présent document, ce terme inclut les liquides.

Méthode d'assujettissement de la cargaison	Méthode visant à empêcher la cargaison de glisser ou de basculer vers l'avant, l'arrière ou le côté au moyen de dispositifs d'immobilisation, de saisissage ou de verrouillage ou d'une combinaison de ces méthodes, qui exercent respectivement une force de poussée, une force de traction ou les deux.
Acheminement par le transporteur	Accord selon lequel le pré- ou le post-acheminement de l'engin de transport est assuré par le transporteur principal.
[Engin de transport propre	<p>Engin de transport exempt de :</p> <ul style="list-style-type: none"> • 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 ; • Toute contamination par des organismes nuisibles. <p>Si l'engin de transport est utilisé pour le transport international, là où la réglementation l'exige, une inspection de l'intérieur et de l'extérieur ainsi que, dans le cas des conteneurs frigorifiques, des grilles de ventilation et des orifices d'écoulement au sol doit être effectuée pour démontrer que l'engin de transport est exempt de toute contamination par des organismes nuisibles au sens de la définition ci-dessous.]</p>
Destinataire	Partie à laquelle une cargaison est envoyée en vertu d'un contrat de transport ou d'un document de transport ou d'un document de transport électronique. Désigné également sous le nom de « récepteur ».
Expéditeur	Partie qui prépare un chargement une cargaison qu'elle présente au transport. S'il passe un contrat de transport avec un transporteur, l'expéditeur assume la fonction de chargeur et peut aussi être désigné : • Chargeur (transport maritime) ; • Chargeur expéditeur (transport routier).
[Contamination	Supprimé]
Échange de données informatisé (EDI)	Processus selon lequel des entreprises communiquent par voie électronique des données et des informations qui étaient traditionnellement communiquées en version papier.
Traitement électronique de l'information (TEI)	Utilisation de méthodes automatisées pour traiter les données commerciales.
Citerne souple	Réservoir souple muni d'une soupape de remplissage et/ou de vidange qui est installé à l'intérieur d'un engin de transport d'usage général et est utilisé pour transporter et/ou stocker un liquide non réglementé à l'intérieur d'un engin de transport.

[Transitaire	Partie qui organise des expéditions pour des personnes physiques ou morales et peut également être le transporteur. Si le transitaire n'est pas le transporteur, il joue uniquement le rôle d'agent, c'est-à-dire qui fournit un service logistique à des tiers en expédiant des envois par le biais de transporteurs et en réservant ou aménageant l'espace nécessaire pour ces envois.]
[Infestation	<i>Supprimé]</i>
Trafic illicite d'espèces sauvages	Transport illicite ou trafic d'espèces sauvages.
Inspecteur	Partie employée par une administration publique ou une entité commerciale, chargée de procéder aux inspections et aux contrôles visant à assurer la sécurité du transport des engins de transport.
Assureur	Entité ou partie fournissant des assurances couvrant, selon le cas, la perte ou l'avarie des cargaisons, des engins de transport, des navires et des autres moyens de transport. Dans le cas de certaines assurances, telles que l'assurance sur facultés et l'assurance sur corps, la couverture est fonction de la valeur des biens assurés. D'autres assurances, comme les mutuelles de protection et d'indemnisation et l'assurance responsabilité du transporteur, couvrent la responsabilité prévue dans la loi ou dans le contrat à l'égard des marchandises transportées et des autres parties susceptibles d'être touchées.
[Espèce exotique envahissante	<i>Supprimé]</i>
Étiquette	a) Autocollant ou panneau apposé sur les colis ou les articles de la cargaison qui indique un risque ou un danger pour les personnes ou pour l'environnement ; b) Pièce de plastique ou de la même matière que le dispositif d'arrimage qui est fixée sur celui-ci et fournit des informations sur la résistance et les autres caractéristiques du dispositif, ces informations n'étant pas imprimées à même le dispositif.
Saisissage	Méthode d'assujettissement permettant d'empêcher la cargaison de glisser et de basculer à l'aide de dispositifs souples (sangles, chaînes, cerclage métallique, câbles ou cordages). Les saisines peuvent être fixées selon différentes techniques, notamment l'amarrage couvrant, l'amarrage en demi-boucle, l'amarrage direct ou l'amarrage anti-rebonds.
Capacité de saisissage	Force maximale de traction directe à laquelle une saisine est conçue pour résister. Voir également la définition de « charge maximale d'assujettissement ».
Verrouillage	Méthode d'assujettissement permettant d'empêcher la cargaison de glisser ou de basculer dans quelque direction que ce soit au moyen de dispositifs mécaniques, tels que des verrous tournants, des verrous ou des soudures.
Marque	Autocollant ou panneau apposé fournissant des informations sur la cargaison empotée.
Charge maximale d'assujettissement	Capacité de charge admissible (exprimée comme une force) d'un dispositif servant à assujettir la cargaison. Aux fins de l'assujettissement, la charge maximale de sécurité ou la capacité de saisissage peuvent être utilisées à la place de la charge maximale d'assujettissement, à condition qu'elles soient égales ou supérieures à la résistance correspondant à la charge maximale d'assujettissement.

Acheminement par le chargeur	Accord selon lequel le négociant, qui peut être le propriétaire de la marchandise, l'expéditeur, le chargeur ou le destinataire, organise l'acheminement de l'engin de transport par l'intermédiaire des prestataires de services qu'il a désignés.
<i>[Organisme nuisible]</i>	<i>Supprimé]</i>
[Contamination par des organismes nuisibles	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.]
Plaque-étiquette	Étiquette, au sens de l'alinéa a) de la définition du terme « étiquette », de plus grandes dimensions.
<i>[Organisme de quarantaine]</i>	<i>Supprimé]</i>
<i>[Recontamination]</i>	<i>Supprimé]</i>
Chargeur	Partie qui est nommée sur le connaissement ou sur la lettre de transport comme étant le chargeur et/ou qui a passé un contrat de transport avec un transporteur (ou bien au nom ou pour le compte de laquelle ce contrat a été signé). Également désignée « chargeur-expéditeur ».
Encoche d'accorage	Élément de fixation permanent dans lequel peuvent s'insérer des barres ou des planches d'assujettissement qui empêchent la cargaison, en cas de mouvement brusque, d'exercer sur les portes du conteneur une charge supérieure à celle à laquelle les portes sont conçues pour résister.
Système d'encoche d'accorage	Système conçu pour empêcher la cargaison de forcer l'ouverture des portes en cas d'arrêt brusque ou de basculement du conteneur pendant le transport. Le système sert également, si la cargaison a bougé, à l'empêcher de se déverser hors du conteneur à l'ouverture des portes. Un tel système se compose d'encoche d'accorage et d'une ou plusieurs barres d'assujettissement de la cargaison.
Étanche aux pulvérulents	Emballage ne laissant pas passer des contenus secs, y compris les matières solides finement pulvérisées produites au cours du transport.
Panneau (signe distinctif)	Signe distinctif de l'État d'immatriculation utilisé sur les automobiles et les remorques en circulation routière internationale, en vertu de la Convention de Genève sur la circulation routière de 1949 ou de la Convention de Vienne sur la circulation routière de 1968.

Cargaison sensible à la température	<p>Cargaison devant être empotée, entreposée ou transportée dans une plage de températures comprise entre une valeur supérieure et une valeur inférieure, en dehors de laquelle la cargaison risque :</p> <ul style="list-style-type: none"> • D'être endommagée ; • De changer d'état ; • De s'enflammer ; • De se décomposer ou de polymériser. <p>Dans le cas de cargaisons sensibles à la température, il peut également être nécessaire de respecter un délai de livraison strict ou des temps maximaux de séjour du conteneur pendant le transport.</p>
Documents de transport	<p>Documents requis pour le transport de la cargaison, fournissant des informations sur l'origine, la destination, la nature et les caractéristiques des marchandises transportées. Les documents électroniques sont considérés comme équivalents aux documents papier lorsque les règles en vigueur l'autorisent.</p>
Dépoteur	<p>Partie qui décharge, retire ou vide la cargaison de l'engin de transport.</p>
[Inspection visuelle	<p>Inspection physique d'un engin de transport aux fins de la prévention de la contamination par les organismes nuisibles, réalisée à l'œil nu ou à la loupe, visant à détecter la présence d'une contamination sans analyse ni traitement.]</p>
Espèces sauvages	<p>Toutes les espèces de faune et de flore sauvages, vivantes ou mortes, ainsi que les parties et produits de ces espèces, dont le commerce international est réglementé par la Convention sur le commerce international des espèces de faune et de flore sauvages menacées d'extinction (CITES), ainsi que celles qui sont protégées par le droit international et celles dont l'exportation est limitée par la législation nationale donnant effet audit droit.</p>