Развитие потенциала

Продовольственная и сельскохозяйственная организация Объединенных Наций

Международная конвенция по карантину и защите растений

МАРТ 2020

RU

Цепочки поставок и чистота морских контейнеров

Руководство МККЗР по передовой практике, касающейся мер по минимизации загрязнения вредными организмами

Развитие потенциала

МАРТ
2020

Цепочки поставок и чистота морских контейнеров

Руководство МККЗР по передовой практике, касающейся мер по минимизации загрязнения вредными организмами

Продовольственная и сельскохозяйственная организация Объединенных Наций
Рим, 2020 год

Обязательная ссылка:
Секретариат МККЗР. 2020. *Цепочки поставок и чистота морских контейнеров: Руководство МККЗР по передовой практике, касающейся мер по минимизации загрязнения вредными организмами.* Рим. Опубликован ФАО от имени Секретариата Международной конвенции по карантину и защите растений.
https://doi.org/10.4060/ca7963ru

Используемые обозначения и представление материала в настоящем информационном продукте не означают выражения какого-либо мнения со стороны Продовольственной и сельскохозяйственной организации Объединенных Наций относительно правового статуса или уровня развития той или иной страны, территории, города или района, или их властей, или относительно делимитации их границ или рубежей. Упоминание конкретных компаний или продуктов определенных производителей, независимо от того, запатентованы они или нет, не означает, что ФАО одобряет или рекомендует их, отдавая им предпочтение перед другими компаниями или продуктами аналогичного характера, которые в тексте не упоминаются.

Мнения, выраженные в настоящем информационном продукте, являются мнениями автора (авторов) и не обязательно отражают точку зрения или политику ФАО.

ISBN 978-92-5-132347-2

© ФАО, 2020

Некоторые права защищены. Настоящая работа предоставляется в соответствии с лицензией Creative Commons “С указанием авторства – Некоммерческая - С сохранением условий 3.0 НПО” (CC BY-NC-SA 3.0 IGO; https://creativecommons.org/licenses/by-nc-sa/3.0/igo/deed.ru).

Согласно условиям данной лицензии настоящую работу можно копировать, распространять и адаптировать в некоммерческих целях при условии надлежащего указания авторства. При любом использовании данной работы не должно быть никаких указаний на то, что ФАО поддерживает какую-либо организацию, продукты или услуги. Использование логотипа ФАО не разрешено. В случае адаптации работы она должна быть лицензирована на условиях аналогичной или равнозначной лицензии Creative Commons. В случае перевода данной работы, вместе с обязательной ссылкой на источник, в него должна быть включена следующая оговорка: «Данный перевод не был выполнен Продовольственной и сельскохозяйственной организацией Объединенных Наций (ФАО). ФАО не несет ответственности за содержание или точность данного перевода. Достоверной редакцией является издание на [указать язык оригинала] языке”.

Возникающие в связи с настоящей лицензией споры, которые не могут урегулированы по обоюдному согласию, должны разрешаться через посредничество и арбитражное разбирательство в соответствии с положениями Статьи 8 лицензии, если в ней не оговорено иное. Посредничество осуществляется в соответствии с «Правилами о посредничестве» Всемирной организации интеллектуальной собственности http://www.wipo.int/amc/ru/mediation/rules/index.html, а любое арбитражное разбирательство должно производиться в соответствии с «Арбитражным регламентом» Комиссии Организации Объединенных Наций по праву международной торговли (ЮНСИТРАЛ).

Материалы третьих лиц. Пользователи, желающие повторно использовать материал из данной работы, авторство которого принадлежит третьей стороне, например, таблицы, рисунки или изображения, отвечают за то, чтобы установить, требуется ли разрешение на такое повторное использование, а также за получение разрешения от правообладателя. Удовлетворение исков, поданных в результате нарушения прав в отношении той или иной составляющей части, авторские права на которую принадлежат третьей стороне, лежит исключительно на пользователе.

Продажа, права и лицензирование. Информационные продукты ФАО размещаются на веб-сайте ФАО (www.fao.org/publications); желающие приобрести информационные продукты ФАО могут обращаться по адресу: publications-sales@fao.org. По вопросам коммерческого использования следует обращаться по адресу: www.fao.org/contact-us/licence-request. За справками по вопросам прав и лицензирования следует обращаться по адресу: copyright@fao.org.

Этот документ не является официальной юридической интерпретацией Международной конвенции по карантину и защите растений (МККЗР) или связанных с ней документов и был разработан только в информационных целях. Для перевода этого материала, пожалуйста, обратитесь по адресу: ippc@fao.org, чтобы получить информацию по договору о совместной публикации.

Аннотация

В этом методическом руководстве МККЗР определяются ключевые стороны, вовлеченные в международные контейнерные перевозки, а также описываются их роли и обязанности в части, касающейся минимизации визуально различимого загрязнения вредными организмами морских контейнеров и содержащихся в них грузов. Кроме того, дается описание методов передовой практики, которые можно применять для выполнения этой задачи.

Содержание

Аннотация iii

Пояснительная записка vi

Введение 1

Раздел 1: Передовая практика в пунктах обмена контейнерами с целью минимизации загрязнения вредными организмами 2

1.1 Пункты обмена контейнерами: Контейнерные терминалы 2

1.2 Пункты обмена контейнерами: Грузоотправители и упаковщики 3

1.3 Пункты обмена контейнерами: Морские экспортно-импортные терминалы и перевалочные терминалы (в соответствующих случаях) 4

1.4 Пункты обмена контейнерами: Грузополучатели и места разгрузки контейнеров 5

Заключение 6

Приложение 1 – Пункты обмена контейнерами в цепочке поставок и методы передовой практики по минимизации загрязнения вредными организмами 7

Пояснительная записка

Пункты обмена контейнерами в цепочке поставок и передовая практика по минимизации загрязнения вредными организмами

В цепочке контейнерных поставок существуют различные пункты, в которых контейнеры переходят в зону ответственности других (они называются «пункты обмена контейнерами»). С целью минимизации визуально различимого загрязнения вредными организмами и тем самым снижения риска интродукции вредных организмов с контейнерами, перевозка которых осуществляется по всему миру, можно придерживаться передовых отраслевых практик, основанных на Кодексе практики ИМО (Международной морской организации) / МОТ (Международной организации труда) / ЕЭК ООН (Европейской экономической комиссии Организации Объединенных Наций) по укладке грузов в грузовые транспортные единицы (Кодекс ГТЕ)[1]. Для целей этих передовых отраслевых практик, а также в соответствии с Кодексом ГТЕ, слово «вредный организм» используется в широком понимании и не ограничивается только насекомыми-вредителями[2]. В таблице 1 в Приложении приводится краткое описание этих передовых отраслевых практик.

[1] Кодекс практики ИМО/МОТ/ЕЭК ООН по укладке грузов в грузовые транспортные единицы, опубликованный в декабре 2014 г

[2] Для целей данного Руководства по передовой практике, а также в соответствии с Кодексом ГТЕ «загрязнение вредными организмами» означает «визуально различимые формы животных, насекомых или других беспозвоночных (живых или мертвых, в любой стадии жизненного цикла, включая защитную оболочку яиц или кладки яиц), или любые органические вещества животного происхождения (включая кровь, кости, волосы, мясо, выделения, экскреции); жизнеспособные или нежизнеспособные растения или растительные продукты (включая плоды, семена, листья, ветки, корни, кору, неповрежденные или поврежденные древесные упаковочные материалы, включая крепежные материалы); или другие органические вещества, включая грибы; или почва, или вода; если такие продукты не являются указанным в манифесте грузом в контейнере». «Визуально различимый» значит видимый человеческому глазу без помощи каких-либо вспомогательных инструментов или средств, таких как лупы и микроскопы.

Введение

Существует международный консенсус между компетентными органами касательно того, что контейнеры и содержащиеся в них грузы могут перемещать и способствовать интродукции и распространению вредных организмов, которые могут представлять серьезный риск для сельского хозяйства, лесоводства и природных ресурсов. Укладка грузов в морские контейнеры – это тот этап в цепочке морских контейнерных поставок, на котором с наибольшей долей вероятности может произойти загрязнение вредными организмами. Грузоотправители и упаковщики, действующие от лица грузоотправителей, должны применять меры, сводящие к минимуму возможность загрязнения вредными организмами в процессе укладки грузов. Однако и другие участники международной цепочки морских контейнерных поставок также должны применять меры по снижению риска загрязнения вредными организмами в момент нахождения контейнеров в их зоне ответственности. Эти меры, относящиеся к передовой практике, должны применяться в соответствии с ролями и обязанностями сторон в цепочке поставок и с учетом всех ограничений, связанных с безопасностью и эксплуатационно-техническими особенностями.

Одной из сторон, обеспокоенной перемещением вредных организмов с морскими контейнерами, является Международная конвенция по карантину и защите растений (МККЗР). МККЗР – это многосторонний договор, цель которого заключается в обеспечении скоординированной и эффективной работы по предотвращению и борьбе с интродукцией и распространением вредных организмов на растениях, растительных продуктах и других подкарантинных материалах[3]. МККЗР признает систему фитосанитарной сертификации и связанный с ней фитосанитарный сертификат (ФС) в качестве инструментов, позволяющих продемонстрировать и гарантировать соответствие экспортируемых растений, растительных продуктов и других подкарантинных материалов импортным требованиям соответствующих стран. Данное руководство дополняет МСФМ 7 *Система фитосанитарной сертификации* и охватывает все типы контейнеров и грузов, в которых могут перемещаться вредные организмы.

[3] МККЗР определяет «подкарантинные материалы» как «любое растение, растительный продукт, место складирования, упаковка, транспортное средство, контейнер, почва и любой другой организм, объект или материал, способный служить местом укрытия вредных организмов или способствовать их распространению, в отношении которого необходимо принятие фитосанитарных мер, особенно в тех случаях, когда дело касается международных перевозок» (источник: МСФМ 5: *Глоссарий фитосанитарных терминов* – определение является точным по состоянию на февраль 2020 года).

Раздел 1
Передовая практика в пунктах обмена контейнерами с целью минимизации загрязнения вредными организмами

Цепочка ответственности за контейнеры в международной цепочке поставок включает в себя критически важные пункты обмена контейнерами, в которых можно минимизировать риск загрязнения вредными организмами. Эти пункты обмена контейнерами описываются ниже, а в Таблице 1 Приложения 1 приводится их краткое описание наряду с описанием соответствующих передовых практик.

1.1 ПУНКТЫ ОБМЕНА КОНТЕЙНЕРАМИ: КОНТЕЙНЕРНЫЕ ТЕРМИНАЛЫ

В Кодексе ГТЕ указано, что любой пустой контейнер, предназначенный для использования в целях перевозки сухого, специального или рефрижераторного груза, должен быть «чистым» при отправке из контейнерного терминала клиенту-грузоотправителю под контролем транспортной компании. Единственное место и время, когда транспортная компания непосредственно контролирует контейнер и, при необходимости, имеет возможность его очистить, – это контейнерный терминал (также известный как «ремонтный терминал»). Однако многие контейнеры не попадают в контейнерный терминал перед укладкой груза и/или после выгрузки груза и без груза отправляются следующему клиенту-грузоотправителю или напрямую в морской терминал для погрузки на судно.

Руководящие указания касательно того, как требования Кодекса ГТЕ могут выполняться операторами контейнеров, когда контейнеры находятся в их непосредственной зоне контроля в контейнерном терминале, приводятся в Совместном отраслевом руководстве по очистке контейнеров[4]. Согласно этому руководству «чистый» означает, что на внешней и внутренней поверхностях контейнера, а в случае с рефрижераторными контейнерами – в вентиляционных распределительных решетках и дренажных отверстиях в полу, в момент отправки не должно иметься никаких признаков визуально различимого присутствия:

- почвы
- растений/растительных продуктов/растительных остатков
- семян
- мотыльков, ос, пчел, жуков
- улиток, слизней, муравьев, пауков
- плесени и грибов
- экскрементов или отходов жизнедеятельности птиц и насекомых
- кладок яиц
- животных, частей/крови/экскретов животных и компонентов репродуктивной системы животных или их частей
- других видов загрязнения, демонстрирующих визуально различимые признаки присутствия вредных организмов.

[4] Настоящее руководство не предназначено для замены руководств отдельных операторов по очистке контейнеров. Также оно не заменяет соответствующие местные регулятивные меры и требования в отношении загрязнения вредными организмами. Кроме того, это руководство представляет собой дополнение к отраслевым руководствам по обеспечению чистоты контейнеров в части, касающейся загрязнения, не связанного с загрязнением вредными организмами, такого как краска, масло и т.д.

В совместном отраслевом руководстве приводятся рекомендации по методам очистки различных типов визуально различимого загрязнения. В них рекомендуется при возникновении вопросов касательно дальнейших действий обращаться в местное отделение Национальной организации по карантину и защите растений (НОКЗР) либо, если загрязнение имеет животное происхождение, в местное отделение Службы ветеринарного карантина. В совместном отраслевом руководстве подчеркивается важность проведения досмотра контейнеров на выявление визуального загрязнения с особой тщательностью. Например, нельзя предпринимать никакой попытки войти в контейнер до тех пор, пока присутствующие неизвестные остатки не были идентифицированы и пока не были приняты надлежащие меры предосторожности. Аналогичным образом, из-за соображений безопасности может не иметься возможности доступа к рамам ходовой части (при нахождении контейнера на транспортных средствах, таких как шасси) или на крышу для подтверждения визуально различимого присутствия почвы или других засоряющих элементов.

1.2 ПУНКТЫ ОБМЕНА КОНТЕЙНЕРАМИ: ГРУЗООТПРАВИТЕЛИ И УПАКОВЩИКИ

Согласно Кодексу ГТЕ, грузоотправитель[5] несет ответственность за обеспечение того, что контейнер, запрашиваемый у оператора контейнера, является безопасным для перевозки, чистым и свободным от визуально различимого загрязнения вредными организмами перед отправкой контейнера отправителю или перед началом укладки груза грузоотправителем или упаковщиком.

- Если грузоотправитель укладывает груз в контейнер, то он также называется «упаковщиком». Если грузоотправитель заключает контракт с третьей стороной с целью укладки груза в контейнер, что зачастую и происходит, то третья сторона становится «упаковщиком». В любом случае, грузоотправитель или упаковщик имеет важные функции и обязанности по поддержанию чистоты контейнеров и минимизации загрязнения контейнеров и содержащихся в них грузов. Это связано с тем, что «наиболее вероятным этапом загрязнения на маршруте движения морских контейнеров является этап загрузки контейнеров. Поэтому оператору необходимо принимать во внимание риск загрязнения на этапе загрузки при разработке своих процедур поддержания чистоты и очистки морских контейнеров и обработки контейнеров и грузов», как говорится в Рекомендации КФМ по морским контейнерам (R-06).

В Информационном листке МККЗР по чистоте морских контейнеров определены некоторые меры, которые грузоотправитель или упаковщик может принимать для обеспечения чистоты контейнера и предотвращения его загрязнения в зонах погрузки/разгрузки и укладки грузов. Такие меры могут включать в себя следующее:

- Визуальный осмотр внешних и внутренних поверхностей морских контейнеров с целью выявления присутствия таких засоряющих элементов, как растения, семена, насекомые, кладки яиц, улитки и почва.
- При необходимости перед укладкой

[5] Кодекс ГТЕ по состоянию на декабрь 2014 года определяет «грузоотправителя» как «сторону, указанную в транспортной накладной или грузовой накладной в качестве отправителя, и/или которая заключает контракт на перевозку (на чье имя или от имени которой заключен контракт на перевозку) с перевозчиком». Грузоотправитель может быть грузовладельцем-бенефициаром, экспедитором, действующим в качестве агента, или экспедитором, выдающим свою собственную транспортную накладную (известным как NVOCC – несудоходная транспортная организация общего назначения). «Отправитель» в Кодексе ГТЕ определяется как «сторона, которая подготавливает партию груза для перевозки. Если отправитель заключает контракт о перевозке с перевозчиком, отправитель берет на себя функцию грузоотправителя и может также называться: грузоотправитель морским транспортом; отправитель автодорожным транспортом».

груза подметите, пропылесосьте или помойте контейнер, чтобы удалить потенциальные засоряющие вредные организмы и загрязняющие элементы. Помните, что такие природные факторы, как ливневые дожди, могут увеличить вероятность определенных видов загрязнения.

- Обеспечьте чистоту груза, укладываемого в морской контейнер, и его свободу от видимых засоряющих вредных организмов и загрязнений. В отношении подкарантинных материалов могут потребоваться фитосанитарные сертификаты, подтверждающие соответствие установленным импортным требованиям.
- Освободите и очистите зону погрузки/разгрузки и укладки грузов для обеспечения их свободы от засоряющих вредных организмов и загрязнений. Вероятность загрязнения насекомыми и улитками контейнеров, помещенных на участки с травой, выше.
- Не создавая угрозы для безопасности условий труда, обеспечьте хранение контейнеров в условиях неяркого освещения, чтобы не привлекать летающих насекомых, таких как мотыльки, в зону погрузки/разгрузки и не увеличивать вероятность загрязнения. Если контейнеры должны храниться при ярком свете, регулярно осматривайте их с целью выявления насекомых и кладок яиц, а также при необходимости очищайте контейнеры для удаления этого загрязнения.[6]
- В случае необходимости используйте приманки, ловушки или барьеры, чтобы предотвратить попадание вредных организмов в зону погрузки/разгрузки и укладки грузов. Например, можно использовать барьер из соли для предотвращения загрязнения улитками.
- Кодекс ГТЕ определяет дополнительные простые шаги и практики, которые грузоотправители и упаковщики могут применять для предотвращения загрязнения. К ним относятся: закрывание дверей контейнера и/или использование брезента, когда укладка груза была начата, но еще не завершена.
- В Кодексе ГТЕ также разъясняется, что контейнеры с уложенным грузом должны быть опломбированы.

1.3 ПУНКТЫ ОБМЕНА КОНТЕЙНЕРАМИ: МОРСКИЕ ЭКСПОРТНО-ИМПОРТНЫЕ ТЕРМИНАЛЫ И ПЕРЕВАЛОЧНЫЕ ТЕРМИНАЛЫ (В СООТВЕТСТВУЮЩИХ СЛУЧАЯХ)

Кодекс ГТЕ гласит, что «интермодальные операторы» (термин, который включает в себя морские контейнерные терминалы) отвечают за то, чтобы «соблюдались надлежащие методы предотвращения проникновения вредных организмов».

В морских контейнерных терминалах это, в основном, подразумевает визуальный досмотр контейнеров, с которыми ведется работа (например, разгрузка, штабелирование, хранение и загрузка). В такие контейнеры будет укладываться груз, либо они останутся пустыми.

Однако такие эксплуатационные характеристики морских контейнерных терминалов подразумевают, что досмотр контейнеров будет проводиться с расстояния, иногда значительного, и также может быть ограничен по иной причине – в силу требований безопасности или других требований эксплуатационно-технического характера. Поэтому загрязнение, которое возможно выявить, будет ограничено загрязнением с явными признаками на внешней поверхности контейнера. Досмотр нижней части («шасси») контейнера также может быть затруднен, и даже невозможен. Нельзя рассчитывать на проведение визуального досмотра внешней

[6] Также можно рассмотреть возможность использования типов освещения, которые меньше привлекают насекомых. Например, светодиодные лампы или фонари, которые не испускают ультрафиолетового излучения.

поверхности контейнера в терминалах с автоматизированными воротами.

1.4 ПУНКТЫ ОБМЕНА КОНТЕЙНЕРАМИ: ГРУЗОПОЛУЧАТЕЛИ И МЕСТА РАЗГРУЗКИ КОНТЕЙНЕРОВ

Сторона, которой предназначается груз в соответствии с контрактом на перевозку или транспортным документом называется «грузополучатель» (или «получатель» в случае с неморскими перевозками).

Кодекс ГТЕ предусматривает, что грузополучатель отвечает за то, чтобы «ГТЕ возвращалась оператору ГТЕ в полностью порожнем и чистом состоянии, если не оговорено иное». Эта формулировка подразумевает, что грузополучатель обязан по условиям контракта морской перевозки после разгрузки контейнера обеспечить его чистоту и свободу от загрязнения вредными организмами. Грузополучатель не освобождается от этой контрактной обязанности даже в том случае, если он привлек третью сторону для осуществления физической разгрузки контейнера. Грузополучатели могут применять несколько мер, приведенных выше для грузоотправителей и упаковщиков, с целью выполнения своей обязанности по очистке контейнера внутри после его разгрузки, а также для обеспечения свободы внешней и внутренней поверхностей контейнера от визуально различимого загрязнения вредными организмами. Также грузополучатели и лица, осуществляющие разгрузку, могут применять методы очистки визуально различимого загрязнения вредными организмами, приведенные в совместном отраслевом руководстве в разделе по контейнерным терминалам. При наличии сомнения касательно того, как следует осуществлять очистку, необходимо обратиться в местное отделение Национальной организации по карантину и защите растений (НОКЗР) либо, если загрязнение имеет животное происхождение, в местное отделение Службы ветеринарного карантина.

Применение грузополучателем подходящих мер и практических действий по обеспечению чистоты контейнеров – это не только контрактное обязательство. Это важно для того, чтобы международные цепочки контейнерных поставок начинались и заканчивались с чистыми контейнерами. Это особенно актуально для таких случаев, когда неразгруженные и пустые контейнеры не перемещаются от грузополучателя или лица, осуществляющего разгрузку, через контейнерные терминалы перед их отправкой клиентам-грузоотправителям. Примеры случаев, когда контейнеры не проходят через контейнерные терминалы, включают в себя: контейнеры, перемещаемые из мест разгрузки напрямую в портовые терминалы для загрузки на борт судна; выпуск пустых контейнеров для укладки в них грузов непосредственно из портовых терминалов; триангуляция или так называемые «уличные повороты», когда после разгрузки грузополучателем или лицом, осуществляющим разгрузку, контейнер перемещается напрямую на территорию грузоотправителя или упаковщика для укладки груза.

Заключение

Минимизация загрязнения контейнеров и содержащихся в них грузов вредными организмами – это общая обязанность нескольких сторон в международной цепочке морских контейнерных поставок. Применяя методы передовой практики, приведенные в этом Руководстве, а также выполняя свои функции и обязанности, эти стороны могут обеспечить чистоту контейнеров и содержащихся в них грузов. Это позволит предотвратить интродукцию и распространение вредных организмов в процессе международной торговли. Кроме того, если контейнеры – чистые, то они, вероятнее всего, будут перемещаться через порты и достигать пунктов конечного назначения быстрее и с меньшими затратами.

Приложение 1

Пункты обмена контейнерами в цепочке поставок и методы передовой практики по минимизации загрязнения вредными организмами

Где	Когда	Досмотр с целью выявления	Ответственная сторона	Действие
Контейнерный терминал	При поступлении	Визуально различимое загрязнение вредными организмами внутри и снаружи	Терминал (для оператора контейнера)	Устранить загрязнение
Контейнерный терминал	При отправке	Визуально различимое загрязнение вредными организмами внутри и снаружи	Терминал (для оператора контейнера)	Устранить загрязнение или заменить подходящим контейнером
Пункт укладки грузов	Получение для укладки груза	Визуально различимое загрязнение внутри и снаружи	Грузоотправитель или упаковщик от лица грузоотправителя	Забраковать контейнер или устранить загрязнение и в процессе укладки груза не допустить загрязнения контейнера и содержащегося в нем груза внутри и снаружи
Экспортный терминал	При поступлении	Явное загрязнение вредными организмами снаружи[7]	Терминал	Сообщить о загрязнении оператору контейнера либо забраковать его в соответствии с местной инструкцией
Экспортный терминал	Погрузка на судно	Явное загрязнение вредными организмами снаружи	Терминал	Сообщить о загрязнении оператору контейнера
Импортный терминал	Выгрузка с судна	Явное загрязнение вредными организмами снаружи	Терминал	Сообщить о загрязнении оператору контейнера и/или ответственному органу в установленном порядке
Перевалочный терминал, в соответствующих случаях	Выгрузка с судна / погрузка на судно	Явное загрязнение вредными организмами снаружи	Терминал	Сообщить о загрязнении оператору контейнера и/или ответственному органу в установленном порядке
Грузополучатели и места разгрузки	Получение для разгрузки	Визуально различимое загрязнение вредными организмами внутри и снаружи	Грузополучатель	Устранить загрязнение или уведомить ответственный орган в установленном порядке; не допустить повторного загрязнения
Грузополучатели и места разгрузки	Перед возвратом	Визуально различимое загрязнение вредными организмами внутри и снаружи	Грузополучатель	Устранить загрязнение; не допустить повторного загрязнения

ПРИМЕЧАНИЕ: Рекомендации, приведенные в этой таблице, применяются без ущерба для существующих местных требований в экспортных, импортных терминалах, местах укладки грузов и разгрузки

[7] Исключение – автоматизированные ворота. Также это относится к импортным и перевалочным терминалам, в соответствующих случаях. «Явное загрязнение вредными организмами снаружи» относится к визуальному досмотру на выявление загрязнения вредными организмами, который проводится на некотором расстоянии от контейнера, вероятно, значительном, и в динамичных условиях, где обеспечение безопасности – основная задача. В таких условиях загрязнение вредными организмами должно быть весьма визуально различимым – «явным» – для того, чтобы его можно было выявить при визуальном досмотре.

МККЗР

Международная конвенция по карантину и защите растений (МККЗР) – это международное соглашение по здоровью растений. Цель МККЗР – защита культивируемых и дикорастущих растений путем предотвращения интродукции и распространения вредных организмов. Масштаб международных поездок и торговли велик, как никогда ранее. Вместе с людьми и товарами по миру перемещаются организмы, представляющие риски для растений.

Организация

» Число договаривающихся сторон, подписавших Конвенцию, превышает 180.
» Каждая договаривающаяся сторона имеет свою национальную организацию по карантину и защите растений (НОКЗР) и официальное контактное лицо по линии МККЗР.
» Для координации НОКЗР в различных регионах мира было создано 10 Региональных организаций по карантину и защите растений (РОКЗР).
» МККЗР поддерживает связи с соответствующими международными организациями с целью развития регионального и национального потенциала.
» Секретариат финансируется Продовольственной и сельскохозяйственной организацией Объединенных Наций (ФАО ООН).

Поделитесь, пожалуйста, своим мнением:

Мы будем благодарны получить ваш отзыв. Заполнение простой анкеты не займет много времени:
https://www.surveymonkey.com/r/IPPCSeaContainerSypplyChainandCleanlinessBestPracticeGuidance?lang=ru
Ваши ответы помогут Секретариату МККЗР и Комитету по применению и развитию потенциала (КП) усовершенствовать этот и другие обучающие ресурсы.

Viale delle Terme di Caracalla, 00153 Рим, Италия
Тел: +39 06 5705 4812 - Факс: +39 06 5705 4819
Эл.почта: ippc@fao.org - Сайт: www.ippc.int

CA7963RU/1/04.2020