

## Проект новой редакции рекомендации по минимизации фитосанитарного риска, связанного с морскими контейнерными перевозками

### Статус

Настоящий текст не является официальной частью рекомендации КФМ и будет изменен Секретариатом МККЗР после утверждения.	
<b>Дата документа</b>	2023-01-12
<b>Категория документа</b>	Проект новой редакции рекомендации R-06 КФМ
<b>Текущий этап работы над документом</b>	Направлен 17-й сессии КФМ (2023 год) на утверждение для проведения консультации
<b>Основные этапы</b>	<p>2022-04 КФМ на своей 16-й сессии (2022 год) постановила, что на промежуточном этапе, пока будет разрабатываться новый МСФМ, либо на заключительном этапе по завершении его разработки рекомендация "Морские контейнеры" (R-06), принятая в 2017 году, должна быть отозвана и пересмотрена.</p> <p>2022 Целевая группа КФМ по морским контейнерам пересмотрела рекомендацию R-06.</p>
<b>Примечания</b>	<p>Поскольку текст рекомендации R-06 претерпел очень существенные изменения, этот проект ее новой редакции не оформлен в режиме исправлений.</p> <p>Это проект документа.</p>

### ЦЕЛЬ

- [1] Очевидно, что международное перемещение загрязненных морских контейнеров является фактором распространения вредных организмов. Поэтому загрязнения любых контейнеров, как пустых, так и загруженных, следует избегать.

### ЗАДАЧА НАСТОЯЩЕЙ РЕКОМЕНДАЦИИ

- [2] Эта рекомендация составлена для того, чтобы:
- сообщить о рисках для здоровья растений, связанных с перемещением морских контейнеров и содержащихся в них грузов;
  - подтвердить намерение КФМ МККЗР разработать руководство по этому вопросу, рассчитанное на долгосрочную перспективу, и рекомендовать соответствующие мероприятия на то время, пока оно не будет готово;
  - описать типы загрязнений, вызывающие озабоченность заинтересованных сторон и сообщества МККЗР, и общепринятые методы их удаления;
  - содействовать повсеместному использованию контейнеров со стальным полом вместо деревянного, который создает среду, благоприятствующую появлению определенных видов загрязнений и затрудняющую их обнаружение и удаление;
  - запросить мнение сообщества МККЗР и других заинтересованных сторон относительно эффективных мер по снижению загрязнения и рисков, связанных с морскими контейнерными перевозками, и получить соответствующую информацию;
  - довести до сведения заинтересованных сторон информацию о дальнейших мерах, принимаемых сообществом МККЗР в его деятельности, касающейся морских контейнеров.

## ОБЩАЯ ИНФОРМАЦИЯ. РИСКИ И ПОСЛЕДСТВИЯ, СВЯЗАННЫЕ С МЕЖДУНАРОДНЫМИ МОРСКИМИ КОНТЕЙНЕРНЫМИ ПЕРЕВОЗКАМИ

- [3] Поскольку настоящая рекомендация КФМ должна послужить руководством на промежуточном этапе, а работа по подготовке руководства на более длительную перспективу продолжается, было сочтено необходимым включить в этот текст, помимо основных рекомендаций, соответствующую информацию общего характера. Поэтому в эту рекомендацию КФМ вошли общие сведения о рисках для здоровья растений и о пути распространения вредных организмов, связанном с международными морскими контейнерными перевозками, определение общей ответственности заинтересованных сторон, описание видов риска, сопряженного с перемещением морских контейнеров в рамках международной торговли, и связанного с этим загрязнения, обоснование необходимости сотрудничества со Всемирной организацией по охране здоровья животных и информация о дальнейших шагах, которые планируется предпринять в рамках работы по морским контейнерам, проводимой под руководством КФМ.
- [4] Среди компетентных органов существует международный консенсус относительно того, что международное перемещение морских контейнеров<sup>1</sup> и содержащихся в них грузов может способствовать интродукции и распространению вредных организмов, которые могут представлять серьезную опасность для сельского хозяйства, а также для лесных и природных ресурсов.
- [5] Риски для здоровья растений, связанные с морскими контейнерными перевозками, в настоящее время представляют серьезную проблему для сообщества Международной конвенции по карантину и защите растений (МККЗР). При этом эффективность мировой экономики, а также экономики всех стран зависит от эффективности контейнерных перевозок, которые обеспечивают предсказуемое и эффективное функционирование цепочек поставок. Кроме того, число причастных заинтересованных сторон велико, их круг чрезвычайно разнообразен, а сам путь распространения чаще всего не связан с растительной продукцией, что приводит к необходимости взаимодействия не только с НОКЗР, но и с другими компетентными органами. В этой связи КФМ МККЗР занимается подготовкой руководства по снижению рисков для здоровья растений, связанных с контейнерами и перевозимыми в них грузами, а также разработкой соответствующих решений, которые, как ожидается, будут приняты в 2023 и 2024 годах.
- [6] Контейнерные перевозки – это чрезвычайно сложные логистические операции, очень чувствительные к препятствиям для перемещения и размещения контейнеров. Даже небольшие задержки в перемещении контейнеров могут привести к более масштабным и потенциально дорогостоящим последствиям для международных цепочек поставок. Разрабатывая подходы к снижению фитосанитарных рисков, связанных с морскими контейнерными перевозками, следует неукоснительно соблюдать баланс между необходимостью осуществления фитосанитарных действий и задачей минимизации воздействия на цепочки поставок.
- [7] Учитывая эту ситуацию, сообщество МККЗР и заинтересованные стороны должны поддерживать внедрение согласованных научно обоснованных мер, разработанных с учетом оценки риска.

---

<sup>1</sup> Под термином "морские контейнеры" имеются в виду стальные контейнеры для смешанных перевозок в значении, приведенном в Кодексе ГТЕ (которое, в свою очередь, соответствует определению, содержащемуся в Международном кодексе морской перевозки опасных грузов (МКМПОГ)):

"единица грузового оборудования, имеющая постоянную форму и, соответственно, достаточно прочная для многократного использования; сконструирована специально для упрощения перевозки грузов одним или более видами транспорта без необходимости промежуточной разгрузки; ее конструкция позволяет крепление и/или легко осуществимую перегрузку, для этой цели снабжена фитингами, одобряется в соответствии с Международной конвенцией по безопасным контейнерам (КБК) 1972 года с поправками".

К термину "морской контейнер" не относятся ни транспортные средства, перевозящие грузы, ни упаковка. Но этот термин включает все контейнеры, используемые в международных морских, автомобильных и железнодорожных перевозках. Термин включает пустые контейнеры и контейнеры с уложенным в них грузом.

- [8] Следует также признать, что риски, связанные с морскими контейнерными перевозками, полностью устранить невозможно, поэтому целью рекомендуемых мероприятий и рекомендаций должно быть снижение рисков.
- [9] Предметом деятельности МККЗР являются только меры борьбы с вредителями растений (и меры контроля соответствующих подкарантинных материалов и путей распространения), поэтому предметом данной рекомендации являются именно вредители растений. При этом нельзя не отметить, что действия по повышению чистоты контейнеров и грузов, эффективные с точки зрения борьбы с вредителями растений, могут способствовать и снижению риска засорения другими организмами и загрязняющими веществами, которые не представляют фитосанитарных проблем. Поэтому работа МККЗР, связанная с путями распространения вредных организмов через морские контейнерные перевозки, может представлять интерес и для других органов по стандартизации.

## **ОБЩАЯ ОТВЕТСТВЕННОСТЬ СТОРОН**

- [10] Сообщество МККЗР и другие государственные и отраслевые заинтересованные стороны призваны сыграть свою роль в снижении рисков засорения морских контейнеров и перевозимых в них грузов вредными организмами. При этом следует отметить, что в разных странах и НОКЗР правовая основа управления рисками в области здоровья растений, связанными с морскими контейнерными перевозками, будет варьироваться.
- [11] Все стороны, задействованные в международных цепочках поставок, должны применять методы снижения риска засорения вредными организмами все то время, пока контейнеры находятся под их контролем. Настоящая рекомендация содержит описание совокупности практических мер, внедрение которых может уменьшить присутствие загрязнений в контейнерах и в перевозимых в них грузах. Любая из этих мер должна осуществляться в соответствии с функциями и обязанностями сторон в цепочке поставок и с учетом всех применяемых эксплуатационных ограничений и правил техники безопасности.

## **РИСКИ, СВЯЗАННЫЕ С ПУСТЫМИ КОНТЕЙНЕРАМИ**

- [12] Пустые контейнеры часто экспортируются и тоже могут быть засорены вредными организмами. Одной из главных причин такого засорения является неполная выгрузка и очистка контейнеров. Поэтому необходимо обеспечить, чтобы получатели груза полностью выгружали и очищали контейнеры перед их следующим использованием или погрузкой на судно. Очень важную роль также играют контейнерные терминалы, поскольку они часто являются начальным и конечным пунктами для пустых контейнеров. Задержки в контейнерной логистике, связанные с досмотром и, при необходимости, очисткой пустых контейнеров от любых загрязнений на контейнерном терминале, могут быть минимальными.

## **РИСКИ, СВЯЗАННЫЕ С ТИПОМ ГРУЗА**

- [13] Характер груза, перевозимого в морских контейнерах, может способствовать возникновению фитосанитарных рисков. Кроме того, загрязнение морских контейнеров может произойти в ходе погрузочно-разгрузочных работ и в процессе хранения товаров до и во время загрузки. Чаще всего загрязнение морских контейнеров происходит во время загрузки контейнеров. Коротко говоря, связанный с грузом риск засорения морских контейнеров должен учитываться вплоть до этапа загрузки включительно. Сюда относится и время, проведенное в зоне загрузки. Это связано с тем, что все виды грузов, вне зависимости от того, являются они растительной продукцией или нет (в том числе, например, автозапчасти, трубы, шины), и вне зависимости от способа их погрузки и хранения, могут быть источниками потенциального засорения контейнеров вредными организмами (это могут быть, например, семена сорняков, части растений, остатки почвы, насекомые, стоячая вода).

## ОПРЕДЕЛЕНИЕ ЗАСОРЕНИЯ ВРЕДНЫМИ ОРГАНИЗМАМИ

- [14] Поскольку настоящая рекомендация предназначена для всех сторон, участвующих в цепочках поставок, связанных с контейнерными перевозками, здесь упоминаются термины, знакомые как сообществу МККЗР, так и всем заинтересованным сторонам.
- [15] В Международном стандарте по фитосанитарным мерам (МСФМ) 5, "Глоссарий фитосанитарных терминов", термин "засорение" определяется как "присутствие засоряющих вредных организмов или непредусмотренных подкарантинных материалов в товаре, упаковке, транспортном средстве, контейнере или в месте хранения [КЭФМ, 1997; пересмотрено ВКФМ, 1999; КФМ, 2018]".
- [16] В Кодексе практики по укладке грузов в грузовые транспортные единицы (Кодекс ГТЕ)<sup>2</sup> термин "загрязнение" определяется так: "визуально различимые формы животных, насекомых или других беспозвоночных (живых или мертвых, в любой стадии жизненного цикла, включая защитную оболочку личинок или кладки яиц), или любые органические вещества животного происхождения (включая кровь, кости, волосы, мясо, выделения, экскреции); жизнеспособные или нежизнеспособные растения или продукты растительного происхождения (включая плоды, семена, листья, побеги, корни, кору); или другие органические вещества, включая грибки; или почва, или вода; если такие продукты не являются указанным в манифесте грузом в ГТЕ".
- [17] В Кодексе ГТЕ также дается следующее определение чистой ГТЕ, включая контейнеры. Чистой считается ГТЕ, не имеющая:
- никаких остатков предыдущего груза;
  - никаких материалов, используемых для крепления при предыдущих поставках;
  - никаких маркировок, информационных табло или иных знаков, относящихся к предыдущим поставкам;
  - никакого мусора (отходов), который мог скопиться в ГТЕ;
  - видимых глазу вредителей и других живых или мертвых организмов, включая любые части, гаметы, семена, яйца или ростки таких видов, которые могут выживать и впоследствии размножаться; почвы; органических веществ;
  - никаких других объектов, подвергшихся загрязнению, заражению или обнаруживающих присутствие инвазивных чужеродных видов, которые могут быть замечены при зрительном осмотре.
- [18] МККЗР определяет вредный организм как "любой вид, расу или биотип растений, животных или патогенных агентов, способный вредить растениям или растительным продуктам", поэтому определение загрязнения в Кодексе ГТЕ является более широким, хотя оно описывает ситуацию только внутри контейнера и не содержит упоминаний о чистоте внутри и снаружи, которые есть в определении из МСФМ 5. Но если задачей является обеспечение чистоты, то риск любого видимого загрязнения, независимо от его конкретной природы, так или иначе снизится.

## РЕКОМЕНДАЦИЯ: СНИЖЕНИЕ РИСКА ЗАГРЯЗНЕНИЯ МОРСКИХ КОНТЕЙНЕРОВ И ПЕРЕВОЗИМЫХ В НИХ ГРУЗОВ

- [19] МККЗР призывает все стороны, которые участвуют в цепочках поставок, связанных с контейнерными перевозками, уделить должное внимание выполнению своих обязанностей по ответственному хранению и, передавая контейнеры под контроль следующего участника цепочки, удостовериться, что контейнеры не засорены визуально заметными вредными организмами.

---

<sup>2</sup> Кодекс ГТЕ и связанные с ним материалы см.: [Кодекс практики ИМО/МОТ/ЕЭК ООН по укладке грузов в грузовые транспортные единицы \(Кодекс ГТЕ\)](#).

- [20] Сторонами, которые несут ответственность за хранение, являются, в частности, контейнерные терминалы, грузоотправители, грузоперевозчики, упаковщики, поставщики транспортных услуг, грузополучатели и пункты выгрузки.
- [21] Все стороны, которые участвуют в цепочках поставок, связанных с контейнерными перевозками, должны обеспечить принятие надлежащих мер для предотвращения загрязнения контейнеров и перевозимых в них грузов. Такими мерами могут быть, например, проведение погрузочно-разгрузочных работ, размещение и хранение контейнеров и грузов в соответствии с любыми доступными передовыми методами, позволяющими избежать засорения вредными организмами из мест их обитания или популяций (расстояние будет зависеть от вида вредного организма). Такими передовыми методами могут быть:
- хранение в зонах, где отсутствует риск загрязнения растительностью, почвой и стоячей водой (например, использование полностью заасфальтированных/герметичных зон хранения и обработки грузов); и
  - хранение в зонах, удаленных от загрязненных контейнеров и грузов. В конкретных ситуациях могут применяться другие меры для уменьшения привлечения вредителей (например, при использовании искусственного освещения или в сезонные периоды присутствия вредителей и в случае нашествия вредителей)<sup>3</sup>.

### **РЕКОМЕНДАЦИЯ: ВИЗУАЛЬНАЯ ПРОВЕРКА НА ПРЕДМЕТ ЗАГРЯЗНЕНИЯ МОРСКИХ КОНТЕЙНЕРОВ И ПЕРЕВОЗИМЫХ В НИХ ГРУЗОВ**

- [22] Там, где это возможно, все причастные стороны должны осмотреть на предмет потенциального загрязнения поверхность морского контейнера внутри и снаружи со всех шести сторон (крышу, днище, боковые и торцевые стенки, включая двери), а также содержащийся в контейнере груз, в порядке, описанном в Руководстве для национальных организаций по карантину и защите растений (НОКЗР) "Обследование морских контейнеров"<sup>4</sup>. Пустые контейнеры также следует осматривать внутри и снаружи, проверяя их на наличие загрязнений перед отправкой, перед загрузкой и после разгрузки (см. также Приложение 1 к настоящей рекомендации). У рефрижераторных контейнеров следует также проверять вентиляционные распределительные решетки и дренажные отверстия в полу.
- [23] Более подробная информация о зонах, где обычно можно обнаружить загрязнение, а также правила техники безопасности, которые следует соблюдать при проведении досмотра морских контейнеров, в том числе их днища и крыши, содержатся в упомянутом выше Руководстве для национальных организаций по карантину и защите растений (НОКЗР) "Обследование морских контейнеров".

### **РЕКОМЕНДАЦИЯ: МЕТОДЫ УСТРАНЕНИЯ ЗАГРЯЗНЕНИЙ**

- [24] В случае обнаружения загрязнения удалить мусор и такие загрязнители, как остатки почвы, части растений или организмы, можно следующими способами:
- подмести или пропылесосить морской контейнер изнутри;
  - использовать воздуходувку для очистки контейнера от листьев;
  - вымыть, выскоблить или другим физическим способом очистить морской контейнер изнутри и снаружи;
  - использовать мойку высокого давления;
  - удалить загрязнения с вентиляционных распределительных решеток и дренажных отверстий в полу.
- [25] Для предотвращения дальнейшего распространения загрязнителей следует уделить внимание безопасной утилизации загрязняющих материалов. Например, при использовании воздуховок

<sup>3</sup> "Цепочки поставок и чистота морских контейнеров". Руководство МККЗР по передовой практике, касающейся мер по минимизации загрязнения вредными организмами. См. <https://www.fao.org/documents/card/en/c/CA7963RU>

<sup>4</sup> <https://www.fao.org/3/ca7740ru/CA7740ru.pdf>



и моек высокого давления следует соблюдать осторожность, чтобы не допустить распространения загрязняющих веществ по всей площади и попадания вредных веществ в системы водоснабжения и т. д.

[26] В определенных обстоятельствах для нейтрализации загрязнения могут потребоваться различные виды обработки. У НОКЗР и других органов могут быть определенные требования и рекомендации в отношении обработок.

[27] Получатели морских контейнеров и содержащихся в них грузов, перемещаемых через границу, в случае обнаружения загрязнения на импортируемых контейнерах (в том числе пустых) или внутри них должны обратиться за рекомендациями относительно мер по снижению рисков и удалению загрязнений, в том числе касающихся промывочной воды, в свою национальную организацию по карантину и защите растений.

[28] Методы безопасного удаления загрязнений должны быть достаточными для предотвращения распространения вредных организмов и могут включать:

- упаковывание в мешки;
- сжигание;
- глубокое захоронение;
- локализацию;
- замораживание.

#### **РЕКОМЕНДАЦИЯ: КОНСТРУКЦИЯ КОНТЕЙНЕРА**

[29] Принято считать, что внесение изменений в существующую конструкцию контейнеров во всем мировом контейнерном парке может занять значительное время. Однако опыт показывает, что отказ от использования контейнеров с деревянным полом снижает риск загрязнения. Поэтому КФМ МККЗР призывает контейнерную отрасль в сотрудничестве с производителями контейнеров рассмотреть вопрос о содействии расширению использования стальных полов, в том числе об использовании морских контейнеров с металлическим полом в рамках обычного жизненного цикла и сроков/частоты замены контейнеров.

[30] Дальнейшему снижению риска могут способствовать и другие модификации существующей конструкции контейнеров, например их ходовой части и вентиляционных отверстий. Рекомендуются провести дополнительные исследования этих возможностей. В этой связи целесообразно будет получить от НОКЗР информацию о тех зонах контейнеров, где загрязнение обнаруживается чаще всего.

[31] В настоящее время изменить существующие материалы покрытия контейнеров с целью уменьшения их засорения вредителями не так просто. Рекомендуются провести дополнительные исследования и в этой области тоже, а также рассмотреть вопрос о замене используемого сейчас битумного покрытия ходовой части с целью уменьшения "липкости" и, соответственно, адгезии вредных организмов и загрязняющих веществ.

#### **РЕКОМЕНДАЦИЯ: ВКЛАД В РАЗРАБОТКУ ЭФФЕКТИВНЫХ МЕР И ПЕРЕДОВЫХ МЕТОДОВ**

[32] Ожидается, что ключевые решения, касающиеся руководства по минимизации рисков, связанных с международными морскими контейнерными перевозками, рассчитанного на более длительную перспективу, будут приняты на 18-й сессии КФМ в 2024 году, а пока Целевая группа по морским контейнерам занимается разработкой рекомендаций для этого руководства. В этой связи Целевая группа по морским контейнерам была бы рада получить от представителей отрасли и правительств предложения по снижению рисков и тем практическим мерам и мероприятиям, которые могут быть эффективны в случае их широкого применения. Кроме того, для Целевой группы была бы очень полезна информация о новейших технологиях, которые могут способствовать снижению фитосанитарного риска.

[33] НОКЗР должны взаимодействовать с соответствующими заинтересованными сторонами и продолжить сбор информации о присутствии вредных организмов и о рисках их перемещения в процессе морских контейнерных перевозок и предоставлять эту информацию Секретариату МККЗР. Важным инструментом такого сбора данных является шаблон, представленный в руководстве МККЗР "Обследование морских контейнеров"<sup>5</sup>.

[34] Всю информацию по этим вопросам следует направлять в Секретариат МККЗР [по адресу электронной почты [ippc@fao.org](mailto:ippc@fao.org) и/или на сайт [www.ippc.int](http://www.ippc.int)].

#### **РЕКОМЕНДАЦИЯ: ПОВЫШЕНИЕ ОСВЕДОМЛЕННОСТИ**

[35] НОКЗР должны информировать заинтересованные стороны обо всех связанных со здоровьем растений требованиях к импорту, которые могут применяться к международным контейнерным перевозкам.

[36] НОКЗР должны:

- поощрять использование практики, предотвращающей загрязнение морских контейнеров и содержащихся в них грузов, и снижать связанные с этим риски;
- сообщать о риске перемещения вредных организмов, связанном с морскими контейнерными перевозками, всем сторонам, участвующим в функционировании цепочек поставок; и
- поощрять и поддерживать включение надлежащих процедур очистки морских контейнеров изнутри и снаружи в соответствующие отраслевые руководства путем включения в них рекомендаций МККЗР по обеспечению чистоты контейнеров.

#### **РЕКОМЕНДАЦИЯ: СОТРУДНИЧЕСТВО СО ВСЕМИРНОЙ ОРГАНИЗАЦИЕЙ ПО ОХРАНЕ ЗДОРОВЬЯ ЖИВОТНЫХ**

[37] Поскольку засорение морских контейнеров вредными организмами может представлять опасность как для здоровья растений, так и для здоровья животных, Секретариату МККЗР предлагается, в целях предотвращения разработки дублирующих или противоречащих друг другу мер, взаимодействовать со Всемирной организацией по охране здоровья животных (ВООЗЖ) для обеспечения координации соответствующей работы в обеих организациях.

---

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

**Дальнейшие шаги по разработке руководства МККЗР по морским контейнерам и перевозимым в них грузам (Примечание: этот раздел не будет включен в окончательную редакцию принятой рекомендации; он представлен здесь только для сопровождения ее проекта во время консультаций)**

- [38] Целевая группа по морским контейнерам занимается подготовкой руководства, которое будет представлено на рассмотрение 18-й сессии Комиссии по фитосанитарным мерам в 2024 году. Ожидается, что на своей 18-й сессии КФМ примет ключевые решения относительно возможной подготовки руководства по морскими контейнерным перевозкам, рассчитанного на длительную перспективу.
- [39] Для подготовки своих предложений к 18-й сессии КФМ Целевая группа в оставшуюся часть 2023 года будет проводить заседания и рассмотрит всю информацию, которая будет собрана в дополнение к представленным выше рекомендациям.
- [40] Для подготовки обоснованных предложений для 18-й сессии КФМ очень важно наладить взаимодействие с заинтересованными сторонами в государственном и частном секторах с целью их дальнейшего информирования и проведения консультаций по вопросам рисков и необходимости их снижения путем привлечения заинтересованных сторон и обеспечения выполнимости всех предложений. Это гарантирует их эффективность с точки зрения снижения рисков для здоровья растений, связанных с перемещением морских контейнеров, и минимизации негативных воздействий на соответствующие логистические операции и цепочки поставок. В этой связи в июле 2023 года в Брисбене, Австралия, должен состояться трехдневный семинар по морским контейнерам. Всем заинтересованным сторонам предлагается принять в нем участие.



## Приложение 1 (только на английском языке)



International  
Plant Protection  
Convention

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

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

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

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

### Areas contaminating pests are commonly found:



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



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



### Shared responsibility

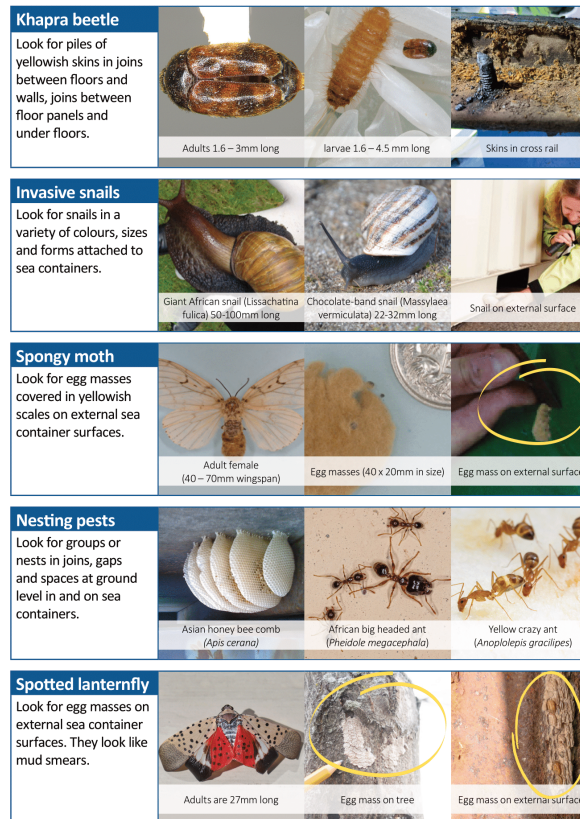
Everyone along the supply chain has a responsibility to keep containers and their cargoes clean.

### Detections

If pests or contaminants are detected:

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

### Examples of contaminating pests of concern



4/2023/07/2023