



## ПРОЕКТ РЕКОМЕНДАЦИИ КФМ "МИНИМИЗАЦИЯ 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>	2023-12-19
<b>Категория документа</b>	Проект новой редакции рекомендации R-06 КФМ
<b>Текущий этап работы над документом</b>	Для принятия на 18-й сессии КФМ (2024 год)
<b>Основные этапы</b>	2022-04 КФМ на своей 16-й сессии (2022 год) постановила, что рекомендация КФМ "Морские контейнеры" (R-06) должна быть пересмотрена. 2022 Целевая группа КФМ по морским контейнерам пересмотрела рекомендацию R-06. 2023-03 КФМ на своей 17-й сессии постановила представить проект рекомендации для проведения консультаций. 2023-07 Консультации; комментарии были также получены от участников состоявшегося в Австралии международного семинара по морским контейнерам. С 2023-09 по 2023-12 Целевая группа пересматривала проект рекомендации.
<b>Примечания</b>	Поскольку текст рекомендации R-06 претерпел очень существенные изменения, этот проект ее новой редакции не оформлен в режиме исправлений. Это проект документа. Редактирование 2023-12 Перевод 2024-01

### ЦЕЛЬ И СФЕРА ПРИМЕНЕНИЯ

В 2016 году на одиннадцатой сессии Комиссии по фитосанитарным мерам (КФМ-11) было признано, что международное перемещение морских контейнеров является фактором распространения вредных организмов.

Целью настоящей рекомендации КФМ является повышение осведомленности о фитосанитарном риске, связанном с морскими контейнерными перевозками, и информирование о мерах, внедрение которых национальными организациями по карантину и защите растений (НОКЗР) и другими соответствующими заинтересованными сторонами будет способствовать снижению фитосанитарного риска, связанного с этим путем распространения.

Эта рекомендация КФМ касается загрязнения морских контейнеров вредными организмами как снаружи, так и изнутри<sup>1</sup> и распространяется как на загруженные, так и на пустые морские контейнеры, перевозимые морским, автомобильным и железнодорожным транспортом.

Сфера действия Международной конвенции по карантину и защите растений (МККЗР) ограничивается вредителями растений (далее именуемыми "вредными организмами"), но КФМ отмечает, что меры, эффективные против этих вредных организмов, могут также способствовать

<sup>1</sup> Термин "загрязнение" в настоящей рекомендации КФМ отличается от используемого в Международном стандарте по фитосанитарным мерам (МФСМ) №5 "Глоссарий фитосанитарных терминов"; см. Приложение 1.

снижению риска засорения другими организмами и загрязняющими веществами, которые не представляют фитосанитарных проблем.

Дополнительная информация общего характера представлена в Приложении 1.

В частности, данная рекомендация КФМ составлена для того, чтобы:

- проинформировать и повысить осведомленность о риске распространения вредных организмов, связанном с морскими контейнерными перевозками;
- дать указания в отношении подходов к снижению фитосанитарного риска, связанного с морскими контейнерными перевозками: эти подходы должны также обеспечивать минимальное воздействие на цепочки поставок;
- содействовать проведению визуальных проверок морских контейнеров и перевозимых в них грузов, а также осуществлению других мер по снижению риска загрязнения вредными организмами;
- дать указания в отношении обычных методов удаления загрязнения вредными организмами;
- поощрить производство и повсеместное использование морских контейнеров, которые с меньшей вероятностью станут местом обитания вредных организмов (особенно контейнеров с полом без зазоров) и упростят процесс обнаружения и удаления загрязнений вредными организмами; и
- запросить мнение Договаривающихся Сторон МККЗР и других заинтересованных сторон относительно эффективных мер по снижению риска загрязнения морских контейнеров и содержащихся в них грузов вредными организмами и получить соответствующую информацию.

## **АДРЕСАТЫ**

Договаривающиеся Стороны, НОКЗР, региональные организации по карантину и защите растений, а также другие заинтересованные стороны, участвующие в международной торговле, включая экспортеров, импортеров, грузоотправителей, упаковщиков, других логистических операторов и производителей морских контейнеров.

## **РЕКОМЕНДАЦИИ**

### **1. Цель мероприятий по устранению фитосанитарного риска**

КФМ призывает Договаривающиеся Стороны и другие соответствующие заинтересованные стороны поддержать внедрение согласованных на глобальном уровне научно обоснованных мер, разработанных с учетом оценки риска и направленных на существенное снижение фитосанитарного риска, связанного с морскими контейнерными перевозками.

### **2. Повышение осведомленности**

КФМ *призывает* НОКЗР информировать соответствующие заинтересованные стороны обо всех фитосанитарных требованиях, которые могут применяться к морским контейнерным перевозкам.

КФМ также *призывает* национальные организации по карантину и защите растений:

- сообщать о риске перемещения вредных организмов, связанном с морскими контейнерными перевозками, всем сторонам, участвующим в логистических операциях с морскими контейнерами;
- поощрять использование практики, предотвращающей или снижающей риск загрязнения морских контейнеров и содержащихся в них грузов вредными организмами; и

- поощрять и поддерживать применение надлежащих процедур очистки морских контейнеров изнутри и снаружи, а также содержащихся в них грузов, включив в соответствующие отраслевые руководства рекомендации МККЗР по обеспечению чистоты контейнеров (Секретариат МККЗР, 2020а).

### **3. Снижение риска загрязнения вредными организмами при морских контейнерных перевозках**

МККЗР *призывает* все стороны, участвующие в логистических операциях с морскими контейнерами, обеспечить выполнение своих обязанностей по ответственному хранению и, передавая контейнеры и содержащиеся в них грузы под контроль следующего участника цепочки, удостовериться, что визуально они не загрязнены вредными организмами. В случае обнаружения видимого загрязнения вредными организмами принимающей стороне *рекомендуется* привлечь передающую сторону к ответственности.

Сторонами, которые несут ответственность за хранение, являются, в частности, контейнерные депо, грузоотправители, грузоперевозчики, упаковщики, операторы судов, контейнерные операторы, все перевозчики всеми видами наземного транспорта (например, железнодорожным, автомобильным), грузополучатели и терминалы.

КФМ *призывает* все стороны, участвующие в логистических операциях с морскими контейнерами, принимать надлежащие меры для предотвращения видимого загрязнения контейнеров и перевозимых в них грузов вредными организмами. Такими мерами могут быть, например, проведение погрузочно-разгрузочных работ, размещение и хранение контейнеров и грузов в соответствии с имеющимися передовыми методами, например с теми, которые изложены в Кодексе практики по укладке грузов в грузовые транспортные единицы (STU Code: IMO, ILO & UNECE, 2014) и в рекомендациях МККЗР (они представлены в Приложении 1), во избежание загрязнения вредными организмами. Передовые методы могут включать:

- хранение в зонах, где отсутствует риск загрязнения вредными организмами через растительность, почву и стоячую воду (например, использование полностью заасфальтированных или герметичных зон хранения и обработки грузов);
- хранение в зонах, удаленных от загрязненных контейнеров и грузов; и
- обеспечение полной выгрузки и очистки контейнеров получателями груза перед следующим использованием или погрузкой на судно.

В конкретных ситуациях (например, при использовании искусственного освещения), а также в сезонные периоды высокой распространенности вредителей и в случае нашествий вредителей могут применяться другие меры для уменьшения привлечения вредителей.

### **4. Визуальная проверка на предмет загрязнения морских контейнеров и перевозимых в них грузов вредными организмами**

КФМ *призывает* НОКЗР и все соответствующие заинтересованные стороны во всех случаях, когда это возможно и безопасно, и в соответствии с их обязанностями по хранению, проводить визуальную проверку всех внутренних и наружных поверхностей морских контейнеров (например, потолка, крыши, пола, ходовой части, боковых и торцевых стенок, дверей) и содержащихся в них грузов на предмет возможного загрязнения вредными организмами. КФМ *рекомендует* проводить такие проверки не только в соответствии с правилами охраны труда и техники безопасности, но и согласно политике и процедурам визуальной проверки, действующим в конкретной компании. *Рекомендуется* также осматривать внутри и снаружи пустые контейнеры, по возможности проверяя их на предмет загрязнения вредными организмами перед отправкой, перед загрузкой и после разгрузки. У рефрижераторных контейнеров *рекомендуется* также осматривать вентиляционные распределительные решетки и дренажные отверстия в полу.

Более подробная информация о зонах, где чаще всего можно обнаружить загрязнение вредными организмами, а также правила техники безопасности, которые следует соблюдать при проведении визуальной проверки морских контейнеров, в том числе их днища и крыши, содержатся в Руководстве МККЗР "Обследование морских контейнеров" (Секретариат МККЗР, 2020b).

## 5. Методы устранения загрязнений вредными организмами

В случае обнаружения загрязнения вредными организмами можно применить любой из указанных ниже методов устранения этого загрязнения или все эти методы вместе:

- подмести или пропылесосить морской контейнер изнутри;
- вымыть, выскоблить или другим физическим способом очистить морской контейнер изнутри и снаружи; или
- использовать мойку высокого давления.

КФМ *призывает* хранить контейнеры там, где вероятность их загрязнения будет ниже (на твердых поверхностях, таких как бетон, гравий и другие поверхности, где нет растений и животных).

КФМ *призывает* все соответствующие заинтересованные стороны безопасным и надежным способом утилизировать загрязняющие вещества для предотвращения их распространения, например путем сбора и последующей утилизации всего содержимого мусорного контейнера пылесоса.

Безопасное хранение, обработка или утилизация загрязняющих веществ могут быть обеспечены одним или несколькими из перечисленных ниже методов:

- физическая локализация, например упаковка в мешки или помещение в герметичную тару;
- безопасная и надлежащая химическая обработка;
- температурная обработка (нагревание или замораживание);
- сжигание; или
- глубокое захоронение.

Если для нейтрализации загрязнения вредными организмами, которые не могут быть безопасно удалены из морского контейнера, необходима какая-либо обработка, то у НОКЗР или других профильных органов могут быть свои требования и рекомендации в отношении использования таких обработок.

КФМ *рекомендует* получателям морских контейнеров, перемещенных через границу, в случае обнаружения видимого загрязнения вредными организмами на импортируемых контейнерах или внутри них, а также на содержащихся в них грузах, обращаться за указаниями относительно мер по снижению рисков и удалению загрязнений, в том числе касающихся промывочной воды, в свою НОКЗР или в другие профильные органы. В этих случаях НОКЗР *рекомендуется* дать соответствующие указания.

## 6. Конструкция морского контейнера

КФМ *признает*, что модификация существующей конструкции контейнеров во всем мировом контейнерном парке займет значительное время. Однако факты говорят о том, что отказ от использования полов с трещинами, щелями и зазорами между панелями настила и стенками контейнеров снижает риск загрязнения вредными организмами. Поэтому КФМ *призывает* контейнерную отрасль в сотрудничестве с производителями контейнеров рассмотреть вопрос о путях содействия производству и повсеместному использованию контейнеров с полами без зазоров, менее подверженных образованию трещин и щелей и лучше поддающихся очистке. КФМ также *призывает* производителей контейнеров использовать для ходовых частей контейнеров покрытия светлых цветов, чтобы возможное загрязнение вредными организмами

было легче обнаружить. КФМ *рекомендует* осуществлять эти модификации в рамках обычного периода эксплуатации и сроков замены контейнеров.

Дальнейшему снижению риска могут способствовать и другие модификации существующей конструкции контейнеров (например, их ходовой части и вентиляционных отверстий). КФМ *рекомендует* провести дополнительные исследования этих возможностей и *призывает* НОКЗР и другие заинтересованные стороны предоставлять информацию о тех зонах контейнеров, где загрязнение обнаруживается чаще всего.

В настоящее время изменить существующие материалы покрытия контейнеров для уменьшения их загрязнения вредными организмами не так просто. Поэтому КФМ *рекомендует* провести дополнительные исследования таких модификаций и *призывает* соответствующие заинтересованные стороны рассмотреть вопрос о замене используемого сейчас битумного покрытия ходовой части с целью уменьшения его "липкости" и, соответственно, адгезии вредных организмов и загрязняющих веществ.

## **7. Участие в разработке эффективных мер и передовых методов**

Секретариат МККЗР был бы рад получить от представителей отрасли или правительств предложения с описанием возможных решений по снижению фитосанитарного риска, а также практических мер и мероприятий, которые могут быть эффективны в случае их широкого применения. Кроме того, для Секретариата МККЗР была бы очень полезна информация о новейших технологиях, которые могут способствовать снижению фитосанитарного риска.

КФМ *призывает* НОКЗР продолжать взаимодействие с соответствующими заинтересованными сторонами по вопросам сбора информации о присутствии вредных организмов и о рисках их перемещения в процессе морских контейнерных перевозок и предоставлять эту информацию Секретариату МККЗР. Важным инструментом для сбора таких данных является шаблон, представленный в руководстве МККЗР "Обследование морских контейнеров" (Секретариат МККЗР, 2020b).

КФМ *просит* направлять информацию по этим вопросам в Секретариат МККЗР по адресу электронной почты [ippc@fao.org](mailto:ippc@fao.org).

## **8. Сотрудничество с другими многосторонними органами**

Признавая, что загрязнение морских контейнеров может представлять опасность как для здоровья растений, так и для здоровья животных, а также в интересах недопущения разработки дублирующих или противоречащих друг другу мер, КФМ *призывает* Секретариат МККЗР наладить сотрудничество с другими профильными многосторонними органами (например, такими, как Секретариат Конвенции о биологическом разнообразии, Международная морская организация, Всемирная таможенная организация, Всемирная организация по охране здоровья животных).

Выполнению этой рекомендации КФМ соответствующими сторонами, занимающимися логистикой морских контейнерных перевозок, могут способствовать профильные многосторонние органы, использующие согласованный подход к обеспечению чистоты морских контейнеров.

## **9. Создание необходимого нормативного инструментария**

КФМ *призывает* Договаривающиеся Стороны сформировать необходимый нормативный инструментарий, который позволит НОКЗР осуществлять управление фитосанитарным риском, связанным с морскими контейнерными перевозками.

## БИБЛИОГРАФИЯ

**ИМО, ILO & UNECE (International Maritime Organization, International Labour Organization & United Nations Economic Commission for Europe).** 2014. *Code of practice for packing of cargo transport units (CTU Code)*. 149 pp.

<https://wwwcdn.imo.org/localresources/en/OurWork/Safety/Documents/1497.pdf>

**Секретариат МККЗР.** 2020а. *Цепочки поставок и чистота морских контейнеров. Руководство МККЗР по передовой практике, касающейся мер по минимизации загрязнения вредными организмами.* Рим, Секретариат МККЗР, ФАО. vi + 6 стр.

<https://www.fao.org/documents/card/en/c/CA7963RU>

**Секретариат МККЗР.** 2020б. *Обследование морских контейнеров. Руководство для национальных организаций по карантину и защите растений (НОКЗР).* Рим, Секретариат МККЗР, ФАО. 25 стр.

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

**МСФМ 5.** *Глоссарий фитосанитарных терминов.* Рим, Секретариат МККЗР, ФАО.

<https://www.ippc.int/en/publications/622/>

## РЕКОМЕНДАЦИИ, ЗАМЕНЯЕМЫЕ ПРИВЕДЕННЫМИ ВЫШЕ

**Рекомендация КФМ R-06** 2017 год. *Морские контейнеры* Рим, Секретариат МККЗР, ФАО. Принята в 2015 году.

Это приложение является частью официальных рекомендаций, представленных в настоящем документе

## **ПРИЛОЖЕНИЕ 1. Фитосанитарный риск и проблемы, связанные с морскими контейнерными перевозками как путем распространения вредных организмов**

В настоящем приложении представлена общая информация о характеристиках пути распространения вредных организмов, связанного с международными морскими контейнерными перевозками, определены общие обязанности соответствующих заинтересованных сторон и описан характер фитосанитарного риска, связанного с морскими контейнерными перевозками.

Для Договаривающихся Сторон МККЗР управление фитосанитарным риском, связанным с морскими контейнерными перевозками, в настоящее время является сложной задачей. При этом эффективность мировой экономики и экономики всех стран, а также поддержание продовольственной безопасности и возможность избежать ненужных издержек в мировой торговле зависят от эффективности морских контейнерных перевозок, которые обеспечивают предсказуемое и эффективное функционирование цепочек поставок. Кроме того, количество и разнообразие причастных сторон велико, а сам путь распространения чаще всего не связан с растительной продукцией, что приводит к необходимости взаимодействия не только с НОКЗР, но и с соответствующими компетентными органами.

Контейнерные перевозки – это сложные логистические операции, очень чувствительные к препятствиям для перемещения и размещения контейнеров. Даже небольшие задержки в перемещении контейнеров могут привести к более масштабным последствиям для международных цепочек поставок и мировой торговли. Таким образом, между необходимостью осуществления фитосанитарных действий и задачей минимизации воздействия на цепочки поставок существует хрупкий баланс.

Кроме того, риски, связанные с морскими контейнерными перевозками, полностью устранить невозможно. Поэтому максимум, чего здесь можно достичь – это внедрить научно обоснованные меры, направленные на значительное снижение такого риска.

### **Общая ответственность сторон**

Свою роль в снижении рисков загрязнения морских контейнеров и перевозимых в них грузов вредными организмами могут сыграть национальные организации по карантину и защите растений, другие государственные организации и отраслевые заинтересованные стороны. При этом правовая основа для управления фитосанитарным риском, связанным с морскими контейнерными перевозками, варьируется в зависимости от страны.

Всем сторонам, участвующим в международных логистических операциях с морскими контейнерами, рекомендуется использовать такие методы, как визуальная проверка, которые сводят к минимуму риск загрязнения вредными организмами, пока контейнеры находятся под их контролем. В случае обнаружения внутри или снаружи контейнера или на перевозимых в нем грузах видимого загрязнения вредными организмами принимающей стороне рекомендуется привлечь передающую сторону к ответственности. Настоящая рекомендация КФМ содержит описание совокупности практических мер, внедрение которых может уменьшить загрязнение контейнеров и перевозимых в них грузов вредными организмами. КФМ отмечает, что все такие меры должны осуществляться в соответствии с функциями и обязанностями сторон, участвующих в логистических операциях с морскими контейнерами, и с учетом всех применяемых эксплуатационных ограничений и правил техники безопасности.

### **Риски, связанные с пустыми контейнерами**

Пустые морские контейнеры тоже могут быть загрязнены вредными организмами. Одной из главных причин такого загрязнения является неполная выгрузка и очистка контейнеров. Поэтому данная рекомендация КФМ предусматривает положения о визуальной проверке и очистке пустых контейнеров, а также о визуальной проверке контейнеров с уложенным в них грузом.

Важную роль в обеспечении чистоты пустых контейнеров могут также играть грузополучатели и контейнерные депо: последние часто являются начальным и конечным пунктами для пустых контейнеров. Если визуальная проверка и, при необходимости, очистка пустого контейнера будут проводиться в контейнерном депо, то связанные с этим задержки в контейнерной логистике могут быть минимальными.

### **Зависимость фитосанитарного риска от типа груза, способа его хранения и характера обращения с ним**

На возникновение фитосанитарного риска может влиять характер груза, перевозимого в морских контейнерах. Вредные организмы, связанные с грузом и его упаковкой, могут сохраняться в морских контейнерах в течение многих месяцев и даже лет. Кроме того, загрязнение морских контейнеров и перевозимых в них грузов вредными организмами может произойти в ходе погрузочно-разгрузочных работ и в процессе хранения товаров до и во время загрузки. Упаковка – это этап, на котором существует высокий риск загрязнения морских контейнеров вредными организмами изнутри. Поэтому данная рекомендация КФМ предусматривает учет фитосанитарного риска на всех этапах до упаковки включительно. Сюда относится и время, в течение которого происходит упаковка грузов. Источниками загрязнения контейнеров вредными организмами (например, семенами сорняков, частями растений, остатками почвы, насекомыми, стоячей водой) могут быть все виды грузов, вне зависимости от того, являются они растительной продукцией или нет (в том числе, например, автозапчасти, трубы, шины, электроника), и вне зависимости от способов их погрузки и хранения.

### **Термины, используемые в настоящей рекомендации КФМ**

**Загрязнение.** В этой рекомендации КФМ термин "загрязнение" используется в значении, приведенном в Кодексе ГТЕ, которое применяется как к морским контейнерам, так и, в соответствующих случаях, к перевозимым в них грузам.

В Кодексе ГТЕ (ИМО, ILO & UNECE, 2014) термин "загрязнение" определен следующим образом:

"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".

**ГТЕ.** В Кодексе ГТЕ термин "грузовая транспортная единица" определен как "грузовой контейнер, сменный кузов, автотранспортное средство, железнодорожный вагон или любая иная подобная единица, используемая, в частности, для смешанных перевозок".

Для целей настоящей рекомендации КФМ чистым морским контейнером (обычно его называют просто "ГТЕ") считается контейнер, который не содержит ничего из перечисленного ниже (с изменениями в соответствии с Кодексом ГТЕ):

- 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; и
- никаких видимых загрязнений (включая любые части, семена, яйца и ростки таких видов, которые могут выживать и впоследствии размножиться; почву; органические вещества).



Настоящее дополнение приводится исключительно в информационных целях и не является частью официальных рекомендаций, содержащихся в настоящем документе.

**ДОПОЛНЕНИЕ 1. Общее руководство МККЗР по снижению рисков, связанных с загрязнением морских контейнеров**

(см. следующую страницу)



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, snails, insects and soil. Soil can carry a range of plant pests or diseases (such as nematodes, bacteria, fungi, and pupae of insects) and serious animal 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:

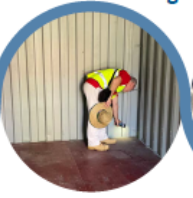
undersides



rubber door seals



goods and packaging



cracks and crevices

internal surfaces



- 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://www.fao.org/3/ca7740en/CA7740EN.pdf)



### Shared responsibility

Everyone along the supply chain has a responsibility to keep containers and their cargoes clean. For guidance on best practices to keep containers and cargoes clean, in accordance with roles and responsibilities of parties in the supply chain, please refer: <https://www.fao.org/documents/card/en/c/ca7963en>

### Detections

If pests or contaminants are detected:

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

### Methods to remove contamination

Minor contamination can be removed using sweeping or vacuum cleaning, high pressure water wash or scraping. Under certain circumstances, treatments may be necessary to manage contamination.

Guidance on appropriate treatment options can be obtained from your NPPO or a local professional pest controller.

### Disposal

Pests and contaminants must be disposed of safely to prevent their spread. The most common method is bagging: contaminants, as well as the bodies of pests or animals, are placed in bags, sealed, and then placed in a sealable containment bin for collection. Other disposal options may include incineration and deep burial.

### Prevention

When containers and cargoes are moved to storage areas, packing areas, ports of loading, or are transiting through another country, preventative measures should be taken to avoid contamination. This includes preventing contamination of containers and cargoes that have already been inspected and cleaned. For guidance on establishing and maintaining pest free areas, please see this link: <https://www.fao.org/documents/card/en/c/ca5844en>.

### Examples of pests and contaminants and where they are commonly found

#### Internal pests (such as khapra beetle)

Look for insects, larvae and/or larval skins in goods, in the joins between floors and walls of sea containers, and where possible, in the joins between floor panels and under floors of sea containers.



khapra beetle skins in cross rail

#### Nesting pests (such as ants and bees)

Look for groups or nests in joins, gaps and spaces at ground level both in and on sea containers and their cargoes.



African big headed ant

#### Sheltering pests (such as snails)

Look for snails in a variety of colours, sizes and forms attached to sea containers.



snail in forklift tyre pocket

#### Overwintering pests (such as stink bugs)

Look for pests sheltering in containers, and goods that have been stored outdoors.



stink bugs on container wall

#### Egg laying pests (such as spongy moth)

Look for egg masses and pests on external sea container surfaces.



egg mass on external surfaces

#### Contaminants such as soil, seeds, plant and animal material

Look for contaminants on the base (including twist locks, side rails and forklift pockets), inside, and where possible, on the underside of containers.



soil under container

For factsheets on other invasive pests, please visit: <https://www.cabidigitalibrary.org/product/qj>

80468/2022