

积极行动应对海运集装箱带来的有害生物风险

一、背景 2016年4月7日 中国提出五点建议

1. 在 CPM11 的海运集装箱专题会议上，中国专家介绍了中国国家植物保护机构对进出境海运集装箱检疫管理和实践的经验，中国的数据库表明近十多年来海运集装箱的植物卫生状况在不断恶化，11 年间截获有害生物的集装箱数增长了近 10 倍，中国认为风险不可忽视且植物保护公约 (IPPC) 应尽快介入。中国还提出了对海运集装箱标准制定工作的五点建议，包括：集装箱清洁管理的责任划分、国家植物保护机构的职责、途经枢纽港集装箱的管理、违规通报和海运集装箱国际标准应让船公司从中受益。

2. 中国提出的建议见附件 1

二、CPM 11 之后中国的工作

3. 海运集装箱专题会议决定用五年的时间，通过一整套补充行动来评估和管理海运集装箱相关有害生物威胁，然后再重新审议“尽量减少由海运集装箱引起的有害生物传播”

(2008-001) 这一主题的标准草案制定工作。

4. 会议之后，中国积极开展了以下工作：

- 向 2016 年 6 月召开的植检委主席团会议提交了建议，从本次会议公布的“补充行动计划”草案看出，中国的建议大部分被采纳。
- 在 2016 年 7 月召开的 APPPC 会议重申了中国对海运集装箱植物检疫措施标准制定工作的观点。

- 在国内组建了专家组，专门应对海运集装箱有害生物风险的评估和管理工作。
- 启动集装箱植物检疫国家标准立项研究工作。目前我国的专家组已经向中国标准委正式提交了 3 个标准立项申请，分别是“进境集装箱植物检疫规程”、“出境集装箱植物检疫规程”和“进出境集装箱场站植物检疫防疫体系建立指南”。
- 完成 CTU CODE 的初步翻译稿 8 万字，为进一步推动 CTU CODE 在中国的实施做准备。

三、CPM12 之后中国的工作计划

5. 推荐专家进入海运集装箱工作组 (SCTF)
6. 向利益相关各方宣传海运集装箱的植物检疫风险，通过推动 CTU CODE 实施，指导建立适合中国国情的行业操作规范。
7. 开展海运集装箱有害生物风险评估和管理研究，并寻求双边或多边合作。

附件 1

中国对海运集装箱标准制定工作的建议

(一) 制定海运集装箱标准非常必要

海运集装箱是植物有害生物、外来入侵物种等其它生物传播和扩散的重要途径，不管是重箱还是空箱，都有很高的检疫风险。重箱上的有害生物来自于箱内装载的货物和环境的污染，而空箱上的有害生物主要来自卸货不彻底和存放期间的污染，在此没有考虑借助空箱走私、恶意转移垃圾和污染物的行为。进境重箱在上船之前，其内部经过了必要的清洁。不仅 CTU CODE 对此有明确要求，发货人也非常关注这一点，因而进境重箱内部在入境前的清洁管理是有保障的。由于北美国家对舞毒蛾的关注，部分亚洲国家出口重箱的外部也得到了清理。而进境空箱的情况则完全不同，进境空箱在上一次卸货之后和在堆场期间的清洁和管理涉及到很多方面。中国的问卷调查显示，船公司、码头公司、堆场、收货人都有可能参与卸货后的清理工作，但由于空箱在上船之前没有人检查，因而空箱在卸货之后和堆放期间的清洁和管理是没有保障的。相比重箱而言，空箱运输的路线更长更复杂，在运输途中还可能被多次污染，这些污染直至空箱重新载货之前才会得到清理。因而空箱的检疫风险更高。

我们很高兴地看到，CTU CODE 的修订对降低海运集装箱传带有害生物有十分积极的影响。但是从海运集装箱的物流管理现状来看，CTU CODE 对重箱外部和回空集装箱的清洁管理缺乏约束力，主要原因是因为没有人为此负责，

这就是 CTU CODE 在集装箱清洁管理上留下的致命空白。因此我们需要制定实施一个综合性海运集装箱的植物检疫措施标准，应对海运集装箱的所有问题，帮助国家植物保护机构监督重箱外部和回空集装箱的清洁管理，以此来填补 CTU CODE 留下的空白。

(二) 对标准草案修订的五点思考：

1. 集装箱清洁管理的责任划分

回空集装箱在卸货后重新上船前应达到清洁集装箱的标准，由于堆场和收货人都与船公司接洽，故而船公司应牵头对回空集装箱的清洁负责，船公司可以根据实际情况委托堆场或货运公司实施清洁工作。回空集装箱在上船前都会存放在堆场，因而堆场是回空集装箱清理的合适场所。这样的安排并不会对运输造成干扰。回空集装箱在堆场存放期间，堆场应按 CTU CODE 的要求进行管理，维护集装箱的清洁。

出境重箱也应符合清洁集装箱的标准，船公司对出境重箱外部的清洁负责，发货人对出境重箱内部的植物卫生状况负责。

2. 国家植物保护机构的职责

各缔约方国家植物保护机构应根据本国情况建立起集装箱清洁管理的监管体系。

回空集装箱首发港口所在地的国家植物保护机构可根据船公司或第三方公司出具的验证文件，对回空集装箱出具植物检疫证书，以证明其符合清洁集装箱的标准，不带有检疫性有害生物。回空集装箱入境重新载货港口所在地的国家植物保护机构应通过核查证书或实施检查，验证其符合性。

出境重箱首发港口所在地的国家植物保护机构可根据船公司或第三方公司出具的验证文件，对出境重箱出具植物检疫证书，以证明其外部符合清洁集装箱的标准，不带有检疫性有害生物。重箱入境卸货港口所在地的国家植物保护机构应通过核查证书或实施检查，验证其符合性。

3. 途经枢纽港集装箱的管理

大量的集装箱，包括重箱和空箱在枢纽港入境，更换船舶之后前往下一港口。途经枢纽港转口的重箱在码头停留的时间通常很短，建议标准草案不约定枢纽港所在地的国家植物保护机构是否对转口重箱外部实施检疫，这由枢纽港所在地的国家植物保护机构自行决定。途经枢纽港的空箱在码头停留的时间差异很大，短则 1-3 天，长则一个月份以上。枢纽港所在地的国家植物保护机构应对在境内停留超过 20 天的转口空箱重新出具植物检疫证书。

4. 违规通报

在出现违规的情况下，进口国可以按第 13 号和第 20 号植物检疫措施标准采取行动或予以通报。

5. 海运集装箱国际标准应让船公司从中受益。

出口前重箱外部及空箱的清洁需要船公司来牵头落实，标准中应有相应条款让船公司得益。随附出口国家或地区植物保护机构植物检疫证书的集装箱入境时应享受更低比例的抽查，拥有更快的通关服务。