

**Comisión de Medidas Fitosanitarias (CMF) de la CIPF**  
**Documento de sesión para la CMF-15**

**Contenedores marítimos: propuesta para los siguientes pasos del Grupo de acción de contenedores marítimos**

Presentada por Australia, Canadá, Nueva Zelanda y Estados Unidos

## **1. INTRODUCCIÓN**

1. Australia, Canadá, Nueva Zelanda y Estados Unidos desean presentar a la Comisión de Medidas Fitosanitarias (CMF) y al Grupo de acción de contenedores marítimos (SCTF, por su sigla en inglés) algunas perspectivas y sugerencias prácticas futuras con respecto a la higiene de los contenedores marítimos. Solicitamos específicamente al SCTF que considere las perspectivas estratégicas y las sugerencias expuestas en el presente documento en cuanto el SCTF finaliza sus deliberaciones y formula las recomendaciones que serán presentadas para consideración de la CMF en el 2022.

## **2. ANTECEDENTES**

2. En el 2015, la CMF convino en un período de suspensión de actividades de cinco años con respecto a la elaboración de una norma internacional sobre contenedores marítimos. En aquel momento, algunas partes contratantes y varias regiones no estaban listas para adoptar esta propuesta de NIMF. Se identificaron varios retos operativos, legales y prácticos que sobrepasaban la capacidad y/o autoridad de las ONPF de implementar esta propuesta de norma. Por ende, se acordó que al concluir este período de suspensión, y según el análisis del impacto de las acciones complementarias que realizó el SCTF para reducir los riesgos de plagas relacionados con los contenedores marítimos y el cual recomendó la CMF, la CMF consideraría la necesidad de finalizar la elaboración de esta norma. Las preocupaciones más recientes sobre las detecciones de plagas ‘contaminantes’ y cuarentenarias en contenedores marítimos continúan enfatizando la necesidad apremiante de tomar una decisión global a este problema.

3. El SCTF ha progresado en algunas áreas; sin embargo, otras actividades han aumentado en complejidad y no se ha logrado avance ni progreso tangible en dichas actividades. Las medidas impuestas debido a la COVID han afectado esta situación. Por lo tanto, con apenas un año restante en la vida del SCTF, el grupo debería enfocar sus esfuerzos en la manera más estratégica de respaldar la toma de decisiones sobre contenedores marítimos durante la CMF-16. Mediante un plan de trabajo más centrado en el 2021, el SCTF puede elaborar un informe que: a) identifique las consideraciones claves para la CMF; b) presente opciones para los siguientes pasos; c) analice las ventajas y desventajas de dichas opciones y d) sugiera un esbozo para futuros documentos de orientación sobre este tema. Este enfoque que se sugiere para el SCTF asegurará que los miembros de la CMF estén mejor informados y preparados para tomar decisiones respecto a futuras acciones en el ámbito de los contenedores marítimos.

### 3. CONSIDERACIONES PARA EL SCTF

4. Creemos que, dentro de la medida de lo posible, el SCTF debería abordar las preguntas básicas sobre los contenedores marítimos y, dependiendo de las respuestas obtenidas, podrían ayudar a brindar una base más firme en la planificación de los siguientes pasos en el futuro. Estas preguntas son:

1. ¿Cuáles han sido los logros principales que las regiones han visto en los últimos cinco años en cuanto a sus esfuerzos respectivos para abordar el tema del riesgo de plagas relacionado con los contenedores marítimos? ¿Qué han aprendido las regiones acerca de lo que funciona y lo que no funciona?
2. ¿Qué hemos aprendido en estos últimos cinco años acerca de los contenedores marítimos y el nivel comparativo del riesgo que ellos representan en cuanto a albergar y dispersar plagas? ¿Ha mejorado o empeorado la situación de la contaminación de contenedores marítimos en los últimos cinco años? ¿Cuál es la opinión y experiencia de los miembros de la CMF al respecto?
3. ¿Está utilizando la industria alguna parte del código de limpieza de contenedores de la Organización Marítima Internacional (OMI) (a saber, el Código de prácticas OMI/OIT/CEPE-Naciones Unidas sobre la arrumazón de las unidades de transporte (Código CTU) para manejar los aspectos de contaminación? ¿Existen datos sobre el nivel de uso del Código CTU en los últimos cinco años? ¿Qué papel juega el Código CTU en abordar las preocupaciones de las ONPF en cuanto a la prevención de la dispersión de plagas? ¿Tiene el Código CTU una posible función valiosa en el futuro desde el punto de vista fitosanitario?
4. ¿Qué hemos aprendido acerca de los diferentes componentes de la industria, la cadena de logística y de sus intereses y capacidades de relacionarse con las ONPF con el fin de abordar el tema del riesgo de plagas?
5. Dado que existen varios actores en la cadena de suministro quienes pueden contribuir con la limpieza de contenedores marítimos, ¿necesitamos considerar directrices adicionales y prácticas de la industria enfocadas a estas diversas entidades?
6. ¿Son efectivos los incentivos? o ¿es más recomendable que las ONPF y los gobiernos dependan de la aplicación de las acciones normativas en sus fronteras para rechazar los envíos contaminados y de esta manera forzar a la industria a que modifique sus prácticas?
7. ¿Cuáles son las limitantes principales que puedan impedir el éxito de un programa voluntario eficaz que logre que la industria aumente la limpieza de los contenedores?
8. ¿Existen oportunidades y tiene valor la concordancia de las actividades específicas que las partes contratantes deberían considerar? Específicamente, ¿cuáles son los puntos dentro de la cadena de logística que tienen el mayor valor potencial en cuanto a la concordancia fitosanitaria?
9. ¿Cuáles son las diversas actividades o prácticas que las partes contratantes podrían implementar, las cuales coincidirían con su capacidad operativa y legislación nacional con el fin de lograr el resultado común de minimizar los riesgos fitosanitarios?

10. Si optamos por la elaboración de una directriz de la CIPF sobre contenedores marítimos, ¿cuáles serían los elementos más críticos y esenciales que necesitarían abordarse?

11. ¿Deberíamos considerar la planificación de un taller internacional (o sesión especial durante la CMF) con el objetivo de intercambiar lecciones y experiencias regionales aprendidas en estos últimos cinco años; donde también evaluemos la función de la industria y de la OMI como posible socio y donde identifiquemos los asuntos que aún estén pendientes, así como los elementos críticos del sistema? Sería importante escuchar las perspectivas y experiencias de las diferentes regiones.

5. En estos últimos cinco años es evidente para la mayoría de las partes contratantes que los contenedores marítimos son en efecto una vía importante para las plagas y algo que no podemos continuar ignorando. Esta preocupación se ha reflejado recientemente en las discusiones continuas en torno a los «contaminantes» y otras detecciones importantes de plagas cuarentenarias en contenedores marítimos.

6. Algunos países parecen estar listos para apoyar la elaboración de una norma. Otras regiones están más dudosas e inciertas acerca de cómo proceder ante la ausencia de información sobre lo que implicaría una norma y su factibilidad de implementación desde el punto de vista operativo.

7. Por lo tanto, creemos que un análisis cuidadoso y por pasos nos daría resultados más sólidos para determinar cómo se vería un enfoque práctico, factible desde el punto de vista operativo y aceptable para los contenedores marítimos.

#### **4. PROPUESTA**

8. Sugerimos que el SCTF considere seguir los siguientes pasos:

1. Que considere las preguntas estratégicas principales que se presentan en este documento y que las aborde, en lo posible, antes de rendir un informe a la CMF-16 en el 2022.

2. Que considere la idea de organizar un taller internacional (o sesión especial) a finales del 2022 que permitiría: a) la discusión del informe final del SCTF; b) el intercambio de lecciones aprendidas, los puntos de vista, las experiencias y recomendaciones entre las regiones; y c) la identificación de los elementos críticos que necesitan considerarse en cualquier solución futura incluida la elaboración de directrices por parte de la CIPF.

3. La revisión de la recomendación n.º 6 de la CMF sobre Contenedores marítimos con el fin de que esta refleje un entendimiento contemporáneo y actualizado sobre la problemática de los contenedores marítimos, incluida la elaboración e incorporación de un código de buenas prácticas como parte de la recomendación (este código pudiera servir de base para una norma internacional). Esta recomendación actualizada debería tomar en cuenta los resultados y las conclusiones del taller internacional.

4. El desarrollo y listado de cualquier otra acción que se recomiende y que la CMF desee considerar según los resultados del taller internacional, de acuerdo con el ámbito regular de la CIPF y las funciones y mandatos de las ONPF.

5. Elaborar los términos de referencia para un grupo de trabajo encargado de alcanzar los resultados de los puntos 2, 3 y 4 que se indican anteriormente, los cuales apruebe la CMF-16.

9. Quedamos al tanto de escuchar el informe del SCTF y esperamos que este documento brinde algunas sugerencias útiles a este grupo en su último año de deliberaciones, y les ayude a formular sugerencias acerca de la mejor forma de abordar y avanzar esta iniciativa de contenedores marítimos de manera práctica y armonizada.