



联合国
粮食及
农业组织

Food and Agriculture
Organization of the
United Nations

Organisation des Nations
Unies pour l'alimentation
et l'agriculture

Продовольственная и
сельскохозяйственная организация
Объединенных Наций

Organización de las
Naciones Unidas para la
Alimentación y la Agricultura

منظمة
الغذية والزراعة
للأمم المتحدة

COMISIÓN DE MEDIDAS FITOSANITARIAS

15.^a reunión

Reunión virtual, 16 y 18 de marzo y 1 de abril de 2021

**Información actualizada presentada por el Grupo de acción sobre
contenedores marítimos**

Tema 11.3 del programa

Preparado por la Secretaría de la CIPF

Introducción

En el presente informe se ofrece un resumen de las actividades llevadas a cabo en 2019 y 2020 por el Grupo de acción sobre contenedores marítimos —subgrupo del Comité de Aplicación y Desarrollo de la Capacidad (CADC) y de la Secretaría de la Convención Internacional de Protección Fitosanitaria (CIPF)— en lo concerniente a la labor, que bien ya se ha completado o se está realizando, relativa a los riesgos fitosanitarios asociados al desplazamiento de contenedores marítimos.

En su 12.^a reunión, celebrada en 2017, la Comisión de Medidas Fitosanitarias (CMF) estableció el Grupo de acción sobre contenedores marítimos¹ con miras a orientar el trabajo del Programa de contenedores marítimos y facilitar la aplicación eficiente del Plan de acción complementario para evaluar y gestionar las amenazas de plagas asociadas a los contenedores marítimos², así como para que presentase a la CMF informes de su labor a efectos de la formulación de recomendaciones sobre la forma de avanzar en relación con esta cuestión. En su reunión virtual celebrada en julio de 2020, la Mesa de la CMF estudió la posibilidad y necesidad de ampliar el mandato del Grupo de acción sobre contenedores marítimos hasta finales de 2021 para compensar las restricciones relacionadas con la enfermedad por coronavirus (COVID-19) que han provocado la interrupción de muchas de sus actividades. La Mesa acordó la ampliación del mandato del Grupo de acción sobre contenedores marítimos por un año más, hasta finales de 2021. Por consiguiente, el Grupo presentará informes a la CMF en su 16.^a reunión, que tendrá lugar en 2022, acerca de su labor y formulará recomendaciones sobre el modo de seguir avanzando.

En el Plan de acción complementario se determinan dos tipos principales de actividades:

Sección 1: Cuantificación de las repercusiones del Código de prácticas para la arrumazón de las unidades de transporte de la Organización Marítima Internacional (OMI), la Organización Internacional del Trabajo (OIT) y la Comisión Económica de las Naciones Unidas para Europa (CEPE) (en lo sucesivo el “Código de prácticas”³) mediante:

- a. la elaboración de un protocolo conjunto de la CIPF, la OMI y el sector para recabar datos relacionados con la contaminación de los contenedores marítimos;
- b. el seguimiento de la adopción y aplicación del Código de prácticas mediante la presentación de informes del sector y la supervisión de la organización nacional de protección fitosanitaria (ONPF).

Sección 2: Sensibilización con respecto a los riesgos de plagas por la vía de los contenedores marítimos.

En 2019, el Grupo de acción sobre contenedores marítimos trabajó de forma virtual y celebró una reunión presencial en Baltimore, Maryland (Estados Unidos de América) en septiembre de ese mismo año. La reunión presencial del Grupo de diciembre de 2020 se canceló debido a las restricciones para viajar relacionadas con la COVID-19 y en su lugar se organizó una reunión virtual en octubre de 2020. Los informes de dichas reuniones están publicados en el Portal fitosanitario internacional (PFI)⁴.

¹ Mandato del Grupo de acción sobre contenedores marítimos:

https://assets.ippc.int/static/media/files/publication/en/2020/05/SCTF_IC_Sub-group_Terms_of_Reference_2018-12-10.pdf (disponible en inglés únicamente).

² Plan de acción complementario para evaluar y gestionar las amenazas de plagas asociadas a los contenedores marítimos:

https://assets.ippc.int/static/media/files/publication/en/2017/07/Complementary_Action_Plan_CPM12.pdf (disponible en inglés únicamente).

³ Código de prácticas para la arrumazón de las unidades de transporte:

<http://www.imo.org/en/OurWork/Safety/Cargoes/CargoSecuring/Documents/1497.pdf>.

⁴ Sitio del Grupo de acción sobre contenedores marítimos: <https://www.ippc.int/es/core-activities/capacity-development/capacity-development-committee/ic-sub-group/ic-sub-group-sea-container-task-force-sctf/>.

Sección 1: Cuantificación de las repercusiones del Código de prácticas

Se entiende que es buena idea cuantificar las repercusiones de la adopción del Código de prácticas en la limpieza de los contenedores y sus cargas a nivel mundial y aportar pruebas con el objeto de respaldar las recomendaciones que formulará el Grupo de acción sobre contenedores marítimos.

1.1 Cuestionario sobre contenedores marítimos

En marzo de 2019, se envió a las Partes Contratantes un cuestionario para el seguimiento de la limpieza de los contenedores marítimos con vistas a ayudar a evaluar:

- el nivel actual de seguimiento de los contenedores marítimos de las ONPF;
- la aplicación por parte de las ONPF de las directrices vigentes del sector relativas a la limpieza de los contenedores;
- el tipo de datos en materia de limpieza de los contenedores que recopilan actualmente las ONPF.

Asimismo, se pidió a las ONPF que presentaran los datos recabados al Grupo de acción sobre contenedores marítimos. El cuestionario estuvo disponible durante cinco meses. Sin embargo, el índice de respuesta no fue elevado, al completar total o parcialmente el cuestionario tan solo un 36 % de Partes Contratantes (n=66) (dos Partes no Contratantes también participaron). En consecuencia, los resultados no reflejan íntegramente la situación de todas las ONPF, razón por la que deberían interpretarse con precaución. El Grupo de acción sobre contenedores marítimos no ha logrado cuantificar de manera precisa la adopción del Código de prácticas debido a la escasez de datos pertinentes. Si bien se recibió información de algunas ONPF, la poca cantidad de datos y el no tener oportunidad de compararlos con datos de referencia ponen en tela de juicio la validez estadística de los resultados. En el Apéndice 1 del presente documento figura un resumen y una visión general de los resultados del cuestionario. El informe completo sobre los resultados del cuestionario puede consultarse en el PFI⁵.

1.2 Encuestas nacionales sobre contenedores marítimos:

Las encuestas nacionales sobre la limpieza de los contenedores marítimos de las ONPF son el principal método para acumular datos en esta materia. El Grupo de acción sobre contenedores marítimos elaboró las Directrices en materia de encuestas sobre contenedores marítimos para las ONPF⁶, a fin de ayudar a garantizar que dichas organizaciones inspeccionen y registren datos sobre la contaminación de forma armonizada.

Las encuestas nacionales sobre contenedores marítimos no progresan todo lo bien que se esperaba y tan solo unos pocos países como Australia, el Canadá, China, los Estados Unidos de América, Kenya y Nueva Zelandia las están realizando.

El Grupo de acción sobre contenedores marítimos debatió sobre otras formas en que podría medir la adopción del Código de prácticas. Llegó a la conclusión de que actualmente no podría evaluar este aspecto debido a la falta de datos pertinentes de las encuestas nacionales, a pesar de que algunas ONPF habían recopilado datos. Se acordó que se necesitarían datos adicionales para llevar a cabo un análisis estadísticamente válido. Además, se señaló que habría sido útil disponer de datos de referencia y que era ambicioso contar con un período de tan solo cinco años para medir la adopción del Código de prácticas.

⁵ Conclusiones del cuestionario de 2019 sobre el seguimiento de la limpieza de los contenedores marítimos: https://assets.ippc.int/static/media/files/publication/en/2019/11/Sea_container_questionnaire_on_monitoring_of_sea_container_cleanliness_final_191111.pdf. (disponibles en inglés únicamente).

⁶ Directrices en materia de encuestas sobre contenedores marítimos para las ONPF: <https://www.ippc.int/es/publications/87069/>.

El Grupo entiende que medir las repercusiones de la adopción del Código de prácticas es una tarea compleja, por cuanto pocas ONPF están en condiciones de realizar encuestas, los informes del sector sobre los resultados de las encuestas no están a disposición de las ONPF y, finalmente, porque no existen datos de referencia para medir esas repercusiones. En su reunión virtual de octubre de 2020 acordó estudiar si la supresión de algunos campos de la plantilla de inspección de las Directrices en materia de encuestas sobre contenedores marítimos para las ONPF podría dar lugar a una mejor presentación de informes por parte de esas organizaciones. Asimismo, percibió que podría ser beneficioso que las ONPF prepararan y presentaran artículos breves sobre los riesgos de plagas por la vía de los contenedores marítimos para que se publiquen en el PFI y compartan con las ONPF, las organizaciones regionales de protección fitosanitaria, el sector y distintas revistas del sector. Por último, el Grupo de acción sobre contenedores marítimos seguirá trabajando en recomendaciones relativas a los contenedores marítimos que se presentarán a la CMF en 2022. Se observó que es necesario llevar a cabo una labor adicional para alentar a las Partes Contratantes a recopilar datos que ayuden a medir la adopción del Código de prácticas.

1.3 Encuestas del sector

Los representantes del sector informaron al Grupo de acción sobre contenedores marítimos de que no estaban en condiciones de llevar a cabo encuestas del sector, tal como se había acordado anteriormente. Sin embargo, la posible inclusión de criterios de limpieza en los programas de inspección de unidades de transporte de cargas de la OMI podría ayudar a recopilar datos, lo que contribuiría a medir la adopción del Código de prácticas de dicha organización. La colaboración con la OMI a este respecto sigue en pie, si bien las reuniones y actividades de esa organización están a fecha de hoy paralizadas a causa de la pandemia de la COVID-19. Recientemente, la OMI inició la cuarta ronda de debates sobre la inclusión de las cuestiones relacionadas con la limpieza en el marco de su grupo de trabajo por correspondencia al que se encomendó elaborar propuestas para modificar los programas de inspección de la organización. En apoyo de esta labor, la Secretaría de la CIPF ha pronunciado una declaración oficial de alto nivel durante el 102.º período de sesiones del Comité de seguridad marítima de la OMI que se celebró de manera virtual en noviembre de 2020.

1.4 Estudiar la utilización de los operadores económicos autorizados y el modelo de datos de la Organización Mundial de Aduanas con fines de limpieza de los contenedores marítimos

El Grupo de acción sobre contenedores marítimos debatió sobre el potencial y la viabilidad de hacer uso de los operadores económicos autorizados a fin de ayudar a garantizar la limpieza de los contenedores marítimos —la aplicación de estos operadores en mayor escala es objeto de examen actualmente en la Organización Mundial de Aduanas (OMA)— y utilizar el modelo de datos de la OMA con miras a hacer seguimiento de la información sobre limpieza de los contenedores marítimos.

El marco existente de los operadores económicos autorizados se basa en requisitos aduaneros y no se ajusta a los aspectos fitosanitarios. El Grupo de acción sobre contenedores marítimos estimó que se debería considerar la utilización de los operadores económicos autorizados para ayudar a velar por que se cumplan los requisitos fitosanitarios. Se debería estudiar la posibilidad de elaborar un marco fitosanitario análogo al Marco normativo para asegurar y facilitar el comercio global (SAFE). El Grupo consideró además que, si una ONPF participara en la validación de los operadores económicos autorizados y todos los organismos nacionales que intervienen reconocieran los criterios mutuamente, entonces podrían autorizarse dichos operadores a nivel nacional y utilizarse, entre otras cosas, para ayudar a velar por que se cumplan los requisitos fitosanitarios.

En lo que respecta a la utilización del modelo de datos de la OMA para hacer seguimiento de la limpieza de los contenedores marítimos, es necesario llevar a cabo un estudio de viabilidad con miras a comprender el proceso y aclarar qué partes interesadas a lo largo de la vía de los contenedores marítimos participarán en la recopilación y presentación de datos, así como la forma y el momento en que lo harán.

Para ello, el valor de la información previa a la llegada es fundamental, como se ha demostrado con las experiencias de Australia y Nueva Zelandia. Ambos países exigen al importador una declaración a fin de confirmar la limpieza de los contenedores marítimos, cuya no presentación da lugar a inspecciones selectivas. Actualmente, el mantenimiento de los registros se lleva a cabo de forma manual. No obstante, el desarrollo de un modelo de datos podría ayudar a la hora de recabar información y contribuir a unas operaciones más eficientes de las ONPF y las partes interesadas involucradas. El Grupo de acción sobre contenedores marítimos acordó estudiar la posibilidad de incluir campos adicionales en la declaración de importación presentada en aduana, que podrían reflejarse posteriormente en el modelo de datos de la OMA. En este momento, existe una propuesta en el seno de la OMA relativa a la “cooperación entre las aduanas y los organismos agroalimentarios” y sería oportuno que las ONPF se esforzaran por comunicarse con sus homólogos nacionales de aduanas al objeto de estudiar qué actividades y experiencias en curso están disponibles en el plano nacional y alentarlos a apoyar las iniciativas del Grupo cuando asistan a las reuniones de la OMA. Esta información también podría utilizarse para crear conciencia en las comunidades de la CIPF y la OMA sobre las formas de posible colaboración.

La labor relativa al estudio de la posibilidad de utilizar a los operadores económicos autorizados y el modelo de datos de la OMA se lleva a cabo en dos niveles. Los representantes de las ONPF en el Grupo de acción sobre contenedores marítimos trabajarán con sus homólogos nacionales, mientras que la Secretaría de la CIPF abordará el tema desde el punto de vista mundial en colaboración con la Secretaría de la OMA. La reunión de la OMA dedicada a los operadores económicos autorizados se ha aplazado. Sin embargo, las secretarías de la CIPF y la OMA celebraron reuniones virtuales con el fin de estudiar posibles formas para incluir los aspectos y criterios fitosanitarios en el marco mundial de los operadores económicos autorizados.

1.5 Programas de inspección de la OMI

En la sexta reunión del Subcomité de transporte de cargas y contenedores de la OMI, se creó un grupo de trabajo por correspondencia al que se encomendó considerar asuntos relacionados con la contaminación y el control de plagas con referencia a los programas de inspección de unidades de transporte de cargas de la OMI, teniendo en cuenta el Código de prácticas. El Grupo de acción sobre contenedores marítimos y la Secretaría de la CIPF han venido trabajando por incluir cuestiones relativas a la limpieza de los contenedores marítimos en los programas de inspección de la OMI, mediante la participación de dicha secretaría y de representantes del sector del mencionado Grupo de acción en el grupo de trabajo por correspondencia, así como a través del asesoramiento prestado por varias ONPF por conducto de sus representantes en el citado grupo de trabajo. La inclusión de cuestiones relacionadas con la contaminación en los programas de inspección de unidades de transporte de cargas de la OMI ayudaría a la comunidad de la CIPF a determinar el número de casos de contaminación por plagas en unidades de transporte y sus cargas y complementaría los datos recopilados por las ONPF, prestando apoyo de esa forma a la determinación de las maneras de gestionar los riesgos de plagas asociados al desplazamiento de unidades de transporte y sus cargas a nivel mundial. El grupo de trabajo por correspondencia ya ha iniciado su última ronda de debates técnicos sobre la posible inclusión de criterios de limpieza en el programa de inspección de unidades de transporte de cargas de la OMI. En la séptima reunión del Subcomité de transporte de cargas y contenedores se debatirá la inclusión de la “contaminación” y adoptarán decisiones pertinentes. Es de vital importancia que las Partes Contratantes de la CIPF trabajen con sus puntos de contacto nacionales de la OMI a fin de explicar la importancia de esta labor y ayudar a garantizar que la decisión de la citada séptima reunión sea favorable para la comunidad fitosanitaria.

Sección 2: Sensibilización con respecto a los riesgos de plagas de los contenedores marítimos

2.1 Revisión del Código de prácticas

La CEPE y la OMI, dos organizaciones copatrocinadoras del Código de prácticas, decidieron realizar una revisión del Código. Se creará un grupo de expertos y se le encomendará el examen de sus deficiencias y la presentación de propuestas de mejora. La Secretaría de la CIPF tiene un acuerdo preliminar con la CEPE y la OMI para contribuir a esta revisión. De crearse, el grupo de expertos estudiaría además la utilización y puesta en marcha de una aplicación de móviles para apoyar la adopción del citado Código de prácticas. El Grupo de acción sobre contenedores marítimos debatió distintos enfoques para la aportación de observaciones con el fin de mejorarlo. Se estimó que las cuestiones relacionadas con el riesgo de plagas podrían consolidarse en una sección de este. Se revisará el texto íntegro con el objetivo de aclarar las responsabilidades y medidas que deben adoptar quienes estén a cargo de custodiar una unidad de transporte de carga a lo largo de la cadena de suministro.

Se informó a la Secretaría de la CIPF de que el período de revisión del Código de prácticas depende de la aportación o confirmación de la OIT, una de las copatrocinadoras del mismo. Se prevé adoptar la decisión definitiva en 2021. De este modo, el Grupo de acción sobre contenedores marítimos tendrá tiempo para debatir internamente y proponer enmiendas al Código de prácticas en lo concerniente a las cuestiones relacionadas con la contaminación. La Secretaría de la CIPF tiene previsto comunicarse con la Secretaría de la CEPE para aclarar si ya se ha encomendado la revisión del Código de prácticas. Con base en las observaciones recibidas de la CEPE, el Grupo de acción sobre contenedores marítimos establecerá el plazo para la formulación de propuestas de actualización de dicho documento.

2.2 Cadenas de suministro y limpieza de los contenedores marítimos con arreglo a la CIPF: una guía sobre las mejores prácticas de la Convención con referencia a medidas para reducir al mínimo la contaminación por plagas

El Grupo de acción sobre contenedores marítimos elaboró el documento de orientación de la CIPF denominado “Cadenas de suministro y limpieza de los contenedores marítimos con arreglo a la CIPF: una guía sobre las mejores prácticas de la Convención con referencia a medidas para reducir al mínimo la contaminación por plagas” y el folleto conexas denominado “Reducir la propagación de plagas invasivas a través de contenedores marítimos”, los cuales aprobó el CADC. En estos documentos se determinan las principales partes que intervienen en la cadena internacional de suministro de contenedores y se describen sus funciones y responsabilidades con respecto a la reducción al mínimo de la contaminación visible por plagas en contenedores marítimos y sus cargas, así como las mejores prácticas que pueden observar a fin de cumplir dicho objetivo. Dichos documentos están destinados a todas las partes interesadas que intervienen en las cadenas de suministro de los contenedores marítimos y están disponibles en el PFI⁷.

2.3 Taller internacional sobre contenedores marítimos

El Grupo de acción sobre contenedores marítimos debatió sobre el taller conjunto del sector y las ONPF relativo a la limpieza de contenedores mediante el liderazgo de la Iniciativa de contenedores marítimos de América del Norte y el Grupo del Banco Mundial que actualmente se prevé celebrar en 2021. El objeto del citado taller es ayudar a determinar y describir las funciones y responsabilidades de las diferentes partes interesadas que intervienen en la cadena de suministro de contenedores y cargas y establecer maneras de reducir el riesgo de contaminación por plagas en contenedores y sus cargas.

⁷ Cadenas de suministro y limpieza de los contenedores marítimos: Guía de la CIPF de buenas prácticas sobre las medidas para reducir al mínimo la contaminación por plagas: <https://www.ippc.int/es/publications/88509/>.

Además de las Partes Contratantes, las ONPF, los representantes del sector y otras organizaciones internacionales que han venido participando históricamente en asuntos relacionados con la limpieza de los contenedores marítimos, se invitará a minoristas, importadores y exportadores y, entonces, se les alentará a que se comuniquen con pequeños proveedores y embaladores. Se prevé que los participantes asistan al taller con propuestas viables, prácticas y realistas que faciliten la formulación de recomendaciones para la 16.ª reunión de la CMF (2022).

2.4 Recomendación R-06 de la CMF: “Contenedores marítimos”

El Grupo de acción sobre contenedores marítimos ha venido trabajando para crear conciencia acerca de los riesgos de plagas asociados al desplazamiento de contenedores marítimos. Asimismo, ha examinado la Recomendación R-06⁸ “Contenedores marítimos”, que se aprobó inicialmente en 2015 y en la que las enmiendas a tinta se incorporaron en 2017, y propone que se revise a fin de reflejar la labor realizada respecto de esta cuestión. El CADC ha estado de acuerdo con esta solicitud y se invitará a la CMF a que también acepte esta revisión.

Se invita a la CMF a:

- alentar a las Partes Contratantes a que elaboren y lleven a cabo encuestas sobre contenedores marítimos con arreglo a las Directrices de la CIPF en materia de encuestas sobre contenedores marítimos para las ONPF y a presentar los resultados de la encuesta a la Secretaría de la CIPF;
- tomar nota del resumen del Cuestionario sobre seguimiento de la limpieza de los contenedores marítimos, que consta como apéndice de este documento y se adjuntará al informe de la CMF;
- tomar nota de la labor de la Secretaría de la CIPF y del Grupo de acción sobre contenedores marítimos con respecto a la inclusión de la limpieza de los contenedores marítimos en los criterios de los programas de inspección de unidades de transporte de cargas de la OMI;
- alentar a las Partes Contratantes a comunicarse con sus puntos de contacto nacionales de la OMI a fin de apoyar la inclusión de la limpieza de los contenedores marítimos en los criterios de los programas de inspección de unidades de transporte de cargas de dicha organización;
- pedir a la Secretaría de la CIPF y al Grupo de acción sobre contenedores marítimos que continúen estudiando la posibilidad de utilizar a los operadores económicos autorizados y el modelo de datos de la OMA;
- tomar nota de los acuerdos de la Secretaría de la CIPF y el Grupo de acción sobre contenedores marítimos con respecto a la actualización del Código de prácticas para la arrumazón de las unidades de transporte de la OMI, la OIT y la CEPE y el posible copatrocinio de dicho código por parte de la FAO;
- tomar nota del documento de orientación denominado “Cadenas de suministro y limpieza de los contenedores marítimos de la CIPF: una guía sobre las mejores prácticas de la Convención con referencia a medidas para reducir al mínimo la contaminación por plagas”;
- tomar nota del folleto denominado “Reducir la propagación de plagas invasivas a través de contenedores marítimos”;
- pedir al Grupo de acción sobre contenedores marítimos que examine y revise la Recomendación R-06 de la CMF “Contenedores marítimos” siguiendo los procedimientos establecidos para este tipo de recomendaciones.

⁸ Recomendación R-06 de la CMF: <https://www.ippc.int/es/publications/84233/>.

APÉNDICE 1: Resumen y visión general de los resultados del Cuestionario sobre seguimiento de la limpieza de los contenedores marítimos

Resumen

Las plagas invasivas se desplazan en todo el mundo en los productos agrícolas y forestales que comerciamos. Viajan, además, en los millones de vagones de ferrocarril, remolques y contenedores marítimos de carga que atraviesan nuestros océanos y continentes en trenes, camiones y embarcaciones.

El Grupo de acción sobre contenedores marítimos se creó para prestar apoyo a la aplicación del Plan de acción complementario sobre contenedores marítimos con vistas a reducir los riesgos de plagas asociados al desplazamiento de contenedores marítimos, aprobado por la Comisión de Medidas Fitosanitarias (CMF) en su 12.^a reunión. Dicho grupo distribuyó un cuestionario entre las organizaciones nacionales de protección fitosanitaria (ONPF) con el objeto de evaluar su nivel actual de seguimiento de los contenedores marítimos y sus resultados, así como la aplicación de las directrices existentes, y examinar el tipo de datos que se están registrando y estarían disponibles para la evaluación del Grupo de acción sobre contenedores marítimos.

El cuestionario se elaboró y se puso a disposición en línea mediante el programa informático Survey Solutions del Banco Mundial. Se envió a las 183 Partes Contratantes de la Convención Internacional de Protección Fitosanitaria (CIPF) y a 40 contactos locales y puntos de información de las Partes no Contratantes una invitación por correo electrónico en la que figuraba un enlace al cuestionario en línea. Las invitaciones se enviaron entre el 18 y el 20 de marzo de 2019 con un plazo de respuesta establecido hasta el 16 de agosto.

A pesar de los recordatorios mensuales y la petición a la Mesa de la CMF de promover la participación de las Partes Contratantes, la participación fue baja con tan solo un 36% de Partes Contratantes (n=66) que completaron de forma total o parcial el cuestionario —dos Partes no Contratantes también participaron— (véase la sección sobre contenedores marítimos en el PFI para obtener más información). Treinta y dos puntos de contacto respondieron a un correo electrónico en el que se preguntaban los motivos de la falta de respuesta. Los motivos más aducidos fueron la falta de tiempo y cuestiones relacionadas con el personal (por ejemplo, los cambios en la plantilla). Siete ONPF contestaron que no habían respondido el cuestionario, por cuanto el tema abordado no se consideraba importante (por ejemplo, debido a que se trataba de un país sin litoral). Cinco ONPF manifestaron de forma explícita su interés en el tema y una contestó que se habían recopilado datos, solo que lo había hecho la autoridad portuaria y no la ONPF.

El bajo índice de respuesta significa que es poco probable que los resultados reflejen la percepción general de las ONPF y las actividades relacionadas con los contenedores marítimos y sus cargas y, por tanto, estos deberían interpretarse con precaución.

La participación por regiones ha sido variada, teniendo lugar la más elevada en América del Norte (dos de los dos países) y la más baja en el Cercano Oriente (con tan solo un 20% de participación de las Partes Contratantes de la región). En cifras absolutas, la mayoría de respuestas provinieron de países de África (22), seguidos de los participantes de Europa (14), motivo por el que estas regiones tienen una mayor incidencia en los resultados generales que se presentan en este informe. Dado el número reducido de observaciones, no se presentarán los resultados de cada región de forma separada, por cuanto en el caso de algunas regiones estos estarían basados en unas pocas observaciones.

Resultados

Los resultados principales se analizan a continuación y se presentan en el Cuadro 1 que figura en la parte inferior del resumen.

Casi todas las ONPF participantes tienen la percepción de que los contenedores y sus cargas representan un riesgo, pero para en torno a una cuarta parte de estas (18 de 68 países), esto es así únicamente en los casos en que los contenedores transportan artículos reglamentados. Tan solo tres países consideraron que estos no representaban un riesgo, pero dos de ellos justificaron su respuesta manifestando que eran países sin litoral y que, por tanto, no recibían contenedores marítimos de forma directa. Lo anterior podría sugerir la necesidad de sensibilizar a los países sin litoral y añadir aclaraciones a los cuestionarios futuros, debido a que los contenedores marítimos que ingresan a un país de forma indirecta pueden seguir comportando un riesgo.

Aproximadamente la mitad de las ONPF participantes (32 de 68 países) afirmaron que contaban con reglamentaciones vigentes que les permitían hacer frente a los riesgos relacionados con los contenedores marítimos y sus cargas. Con toda probabilidad, ello representa una subestimación, dado que algunos países parecen haber malinterpretado la pregunta, al hacer referencia únicamente a que contaban con reglamentaciones específicas relativas a los contenedores, en lugar de a cualesquiera reglamentaciones que les permitieran inspeccionar contenedores y actuar en caso de encontrar plagas.

De las 66 ONPF que respondieron a esta pregunta, 54 manifestaron que inspeccionaban contenedores y sus cargas, en su mayoría en inspecciones focalizadas (n=32), pero también como parte de inspecciones que no se centraban de forma directa en contenedores (n=22). La mayor parte de las ONPF que inspeccionan contenedores, lo hacen en observancia de los procedimientos o las directrices nacionales de carácter oficial (30 de los 46 países que inspeccionaron contenedores). Tan solo uno de los participantes hizo mención de las directrices existentes del sector, como el Código de prácticas para la arrumazón de las unidades de transporte y las Directrices conjuntas del sector sobre limpieza de los contenedores. Las inspecciones tuvieron lugar principalmente en el puerto de carga o descarga, en un depósito de contenedores o en el lugar de embalaje o desembalaje.

Cincuenta y uno de los 62 países que respondieron a esta pregunta afirmaron que se habían adoptado o autorizado medidas en los casos en que se habían detectado riesgos en los contenedores importados o sus cargas, mientras que 43 ONPF manifestaron que habían hecho lo propio con contenedores preparados para la exportación. De los ocho países que manifestaron que no habían adoptado medidas, algunos indicaron que no habían observado ningún riesgo y uno de estos señaló que no existía disposición alguna para este supuesto en su legislación. La medida más común para los contenedores importados fue el rechazo, pero una de las respuestas seleccionada frecuentemente fue también la limpieza o el tratamiento de los contenedores. La limpieza o el tratamiento de los contenedores fue la medida más frecuente para los contenedores preparados para la exportación con un número igual de participantes que señalaron que lo hacían tanto desembalando los contenedores como sin hacerlo en primer lugar (la mayoría recurren a ambas opciones).

En torno a tres cuartas partes de las ONPF que respondieron a esta pregunta encontraron plagas, organismos u otro tipo de contaminación (46 de los 61 países). Las 16 ONPF restantes afirmaron que no habían encontrado nada o que no habían inspeccionado contenedores. Las opciones de respuesta enumeradas previamente seleccionadas con mayor asiduidad —por al menos la mitad de las ONPF participantes— fueron las siguientes:

- Insectos (escarabajos, moscas, etc.): 39 países⁹.
- Suelo: 36 países.
- Plantas, productos o restos vegetales: 31 países.
- Semillas: 30 países.

⁹ En el cuestionario, esta opción de respuesta figuraba entre las últimas respuestas enumeradas previamente y había sido formulada como sigue: “Otros insectos (incluidos los escarabajos, las moscas, etc.)”. Las hormigas, polillas, avispas y abejas figuraban en otras opciones de respuesta enumeradas previamente y, en consecuencia, no se incluyen en esta respuesta.

Los 43 países que detectaron plagas en los contenedores y que respondieron a esta pregunta de seguimiento —con excepción de cuatro— manifestaron que dichos contenedores contenían tanto plagas cuarentenarias (32 países) como plagas no cuarentenarias (35 países) y 28 ONPF señalaron ambas opciones. La lista completa de estas plagas figura en los anexos. No se observa un gran solapamiento entre las plagas indicadas y tan solo tres participantes hicieron referencia a las plagas cuarentenarias, mientras que cuatro participantes informaron de plagas no cuarentenarias. La mayoría de las plagas se encontraron con vida o tanto vivas y muertas. Prácticamente nadie indicó haber encontrado únicamente ejemplares muertos de las plagas.

De las 58 ONPF que respondieron esta pregunta, 36 afirmaron que no contaban con un sistema de gestión de la información en el que se almacenaran los datos sobre los contenedores y sus cargas. Aquellos países que cuentan con un sistema usualmente introducen datos sobre la presencia de plagas (n=18) y los tipos de contaminación (n=17). Más de la mitad de los países que cuentan con un sistema, introducen además la ubicación de la contaminación (n=14), pero el nivel de contaminación (por ejemplo, elevado o bajo) se registra con menos frecuencia (n=9) y tan solo una minoría (n=5) almacena información sobre la ausencia de contaminación, señalando que el mantenimiento de los datos estructurales necesarios para determinar la proporción de contenedores que albergan plagas es poco común. La mayor parte de los países que cuentan con un sistema de gestión de la información manifestaron que estaban dispuestos a compartir estos datos con el Grupo de acción sobre contenedores marítimos (17 países).

Cuadro 1: Resumen de los resultados principales

Preguntas	N.º de países
¿Considera que los contenedores y sus cargas representan un riesgo de propagación de plagas?	68
Sí, independientemente del tipo de carga.	47
Sí, pero únicamente en los casos en que transportan artículos reglamentados.	18
No.	3
¿Dispone de reglamentaciones para hacer frente a los riesgos relacionados con los contenedores y sus cargas?	68
Sí.	32
Planes futuros.	15
No.	21
¿Existen las inspecciones de contenedores y cargas?	66
Sí, centradas específicamente en los contenedores y sus cargas.	32
Sí, pero no como inspecciones separadas centradas en los contenedores.	22
No.	17
¿Se adoptan medidas en los casos en que se detectan riesgos en los contenedores y sus cargas?	62
Sí, cuando se trata de contenedores importados.	51
Sí, cuando se trata de contenedores preparados para la exportación.	43
No.	8
¿Ha encontrado plagas, otros organismos o contaminación en los contenedores o sus cargas?	61
Sí, incluidas las plagas cuarentenarias.	32
Sí, incluidas las plagas no cuarentenarias.	35
No, no se han encontrado o no se han inspeccionado contenedores o sus cargas.	16
¿Cuenta con un sistema de gestión de la información para los datos relacionados con los contenedores?	58
No.	36
Sí (en mayor o menor medida).	22