



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

16.^a reunión

Reunión virtual, 5, 7 y 21 de abril de 2022

Grupo de acción sobre contenedores marítimos

Tema 11.3 del programa

Preparado por la Secretaría de la CIPF con la aportación del responsable del CADC en el Grupo de acción sobre contenedores marítimos

I. Antecedentes

1. Desde 2008, la Comisión de Medidas Fitosanitarias (CMF) y sus comités y subgrupos se han mostrado activos en la cuestión de la dispersión de plagas a través de la contaminación de los contenedores marítimos. A pesar de ello, la complejidad inherente a las operaciones logísticas de contenedores de este tipo dificulta los avances. Es por tal motivo que el trabajo en el proyecto de norma internacional para medida fitosanitaria (NIMF) en esta materia se suspendió en 2016 y se constituyó el Grupo de acción sobre contenedores marítimos con el objetivo de abordar esta cuestión.

2. El Grupo de acción, subgrupo del Comité de Aplicación y Desarrollo de la Capacidad (CADC), se creó en 2017 a fin de orientar el plan de trabajo cuatrienal sobre contenedores marítimos y riesgos fitosanitarios conexos de la Convención Internacional de Protección Fitosanitaria (CIPF). Sin embargo, su mandato se prorrogó hasta diciembre de 2021 debido al brote de la enfermedad por coronavirus (COVID-19) que impidió la realización de un gran número de actividades previstas.

3. Entre los objetivos iniciales del Grupo de acción se incluían los siguientes: medición 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 para Europa (CEPE); promoción de la ejecución eficaz del Plan de acción complementario para evaluar y gestionar las amenazas de plagas asociadas a los contenedores marítimos; introducción del concepto de operador económico autorizado (OEA) en el Marco Normativo SAFE y el modelo de datos con fines de limpieza de los contenedores marítimos de la Organización Mundial de Aduanas (OMA); y sensibilización de los riesgos de plagas por vía de los contenedores marítimos.

4. Cabe señalar que las economías nacionales dependen del flujo eficiente y continuo del comercio que se facilita gracias a la circulación efectiva de los contenedores marítimos a través de un sistema logístico complejo y en el que el tiempo es un factor importante. La escala de las operaciones con contenedores marítimos, que asciende a más de 220 millones de contenedores despachados anualmente, es mayúscula. Por consiguiente, cualquier cambio en el sistema puede tener consecuencias importantes. De ahí que, como quiera que el Grupo de acción ha trabajado en pro de su mandato y estudiado desafíos, oportunidades y consideraciones de diversas índoles, sus miembros estimaran necesario presentar estas consideraciones a la CMF para asegurarse de que las decisiones se tomen con base en información detallada.
5. Entre las principales consideraciones se incluye el hecho de que el tipo de productos y su manipulación y almacenamiento antes y durante el envasado pueden tener incidencia en la contaminación de los contenedores y dar lugar a dicho fenómeno; que no hay manera de vigilar a todas las partes involucradas y que, por lo tanto, hacía falta una rendición de cuentas o responsabilidad plenas; que las Partes Contratantes pueden no contar con capacidad suficiente para llevar a cabo inspecciones dado el considerable volumen de envíos de contenedores; y que los costos relacionados con las inspecciones de contenedores serían demasiado elevados.
6. El Grupo de acción ha estudiado posibles formas de hacer frente a la contaminación por plagas en contenedores marítimos y las ventajas y desventajas de cada una (Sección 6.2 del informe final: <https://www.ippc.int/es/core-activities/capacity-development/capacity-development-committee/ic-sub-group/ic-sub-group-sea-container-task-force-sctf/sctf-final-report/>). Algunas opciones son las medidas voluntarias que han planteado y aplicado los sectores de la industria; la elaboración de una recomendación de la CIPF; la formulación de una recomendación y una NIMF de la CIPF, siendo la revisión de la recomendación el primer paso de transición hacia la adopción de una NIMF; y la elaboración de una nueva NIMF sin actualizar la recomendación existente. Sin embargo, el Grupo de acción no recomendó ninguna opción por encima de las demás.
7. El Grupo de acción ha estudiado también varias medidas específicas para hacer frente a la contaminación por plagas en contenedores marítimos y las ventajas y desventajas de cada una (Sección 6.2 del informe final: <https://www.ippc.int/es/core-activities/capacity-development/capacity-development-committee/ic-sub-group/ic-sub-group-sea-container-task-force-sctf/sctf-final-report/>). Entre las posibles medidas cabe destacar el tratamiento de los contenedores con plaguicidas, el tratamiento térmico o la fumigación de contenedores vacíos y la modificación del diseño de los contenedores. Sin embargo, el Grupo de acción no recomendó ninguna opción por encima de las demás.
8. El informe final del Grupo de acción sobre contenedores marítimos se remite al CADC en su actual reunión para su aprobación y posterior presentación ante la CMF en su 16.ª reunión que se celebrará en abril de 2022. El informe contiene posibles formas de avanzar y varias medidas específicas para abordar las cuestiones concretas relacionadas con la contaminación de los contenedores marítimos por plagas. Además, el Grupo de acción —en estrecha colaboración con las organizaciones nacionales de protección fitosanitaria (ONPF) y representantes del sector— ha formulado diversas recomendaciones con vistas a reducir los riesgos fitosanitarios por vía de los contenedores marítimos.
9. A la hora de considerar posibles líneas de actuación y medidas específicas, el Grupo de acción destacó que el principio subyacente debería ser lograr un nivel razonable de reducción del riesgo con consecuencias mínimas en la logística de los contenedores. Por lo tanto, cualquier orientación, recomendación o solución específica tendiente a reducir al riesgo fitosanitario por vía de los contenedores marítimos debería ser práctica, viable y eficaz en el logro de este objetivo.
10. El Grupo de acción propone una serie de recomendaciones para reducir el riesgo fitosanitario por vía de los contenedores marítimos (Sección 7 del informe final: <https://www.ippc.int/es/core-activities/capacity-development/capacity-development-committee/ic-sub-group/ic-sub-group-sea-container-task-force-sctf/sctf-final-report/>).

11. El CADC, en su reunión virtual de febrero de 2022, aprobó el informe y expresó su acuerdo con las recomendaciones del Grupo de acción, incluida la creación del Grupo de debate sobre contenedores marítimos de la CMF y la organización de un taller mundial sobre este tema en 2022, siempre que se disponga de los recursos necesarios.

12. El CADC consideró que lo que se esperaba del Grupo de acción era que aportara conclusiones más concretas y que la CMF debatiría verdaderamente este asunto con mayor profundidad.

13. Por último, el CADC acordó supervisar la labor del Grupo de acción sobre contenedores marítimos (subgrupo de dicho comité), pero reconoció que las implicaciones para la aplicación y el desarrollo de capacidades eran mínimas. El CADC consideró que, dado que la labor del Grupo de debate incluiría la posible redacción de una NIMF o la revisión de la recomendación de la CMF, la supervisión debería estar a cargo de la Mesa de la CMF y que una unidad distinta a la Unidad de Aplicación y Facilitación debería facilitar la labor.

14. Se invita a la CMF a:

1) *tomar nota* del informe del Grupo de acción y *aprobarlo* (publicado en el Portal fitosanitario internacional en inglés únicamente): <https://www.ippc.int/es/core-activities/capacity-development/capacity-development-committee/ic-sub-group/ic-sub-group-sea-container-task-force-sctf/sctf-final-report/>;

2) *aprobar* las siguientes recomendaciones del Grupo de acción en su 16.^a reunión (2022):

- establecer un Grupo de debate sobre contenedores marítimos de la CMF con base en el mandato redactado (véanse el Anexo 2 del informe final del Grupo de acción disponible en inglés en el siguiente enlace: <https://www.ippc.int/es/core-activities/capacity-development/capacity-development-committee/ic-sub-group/ic-sub-group-sea-container-task-force-sctf/sctf-final-report/> y el documento CPM 2022/31, tema 8.8.6 del programa, “Propuesta de establecimiento y proyecto de mandato del Grupo de debate de la CMF sobre contenedores marítimos”). Se debe considerar la participación de los miembros actuales del Grupo de acción sobre contenedores marítimos para garantizar continuidad de la labor, lo cual es esencial;
- organizar un taller mundial en 2022 (véase el Anexo 3 del informe final del Grupo de acción disponible en el siguiente enlace: <https://www.ippc.int/es/core-activities/capacity-development/capacity-development-committee/ic-sub-group/ic-sub-group-sea-container-task-force-sctf/sctf-final-report/>), siempre que se disponga de los recursos necesarios, con el fin de debatir los resultados del Grupo de acción con representantes de todas las partes interesadas participantes y la mejor manera de proceder. Se recomienda además que recopile los elementos adicionales que se incluirán en el programa del taller internacional propuesto.
- que las decisiones de la CMF en materia de orientación, así como con respecto a la forma de proceder, se aplacen hasta después del taller de 2022. Una decisión de este tipo debe basarse en análisis ulteriores de los debates del taller por parte del nuevo Grupo de debate sobre contenedores marítimos de la CMF, en caso de que se establezca. El Grupo de acción espera que lo anterior se traduzca en la adopción de decisiones mejor informadas;
- que toda orientación formulada por la CIPF incluya en su alcance tanto a los contenedores marítimos vacíos como los llenos, ya que ambos circulan a nivel internacional y pueden estar contaminados. En el momento de elaborar la orientación, debe considerarse con detenimiento la capacidad de las ONPF y otras entidades en las que la orientación puede repercutir;
- que la recomendación R-06 de la CIPF sobre contenedores marítimos, adoptada inicialmente en 2017, se mantenga y revise, bien en un enfoque provisional antes de la elaboración de una NIMF o como enfoque definitivo;

- permanecer atenta puesto que los avances de las tecnologías modernas pueden desarrollarse de manera rápida y las oportunidades de aplicar enfoques tecnológicos avanzados, incluidos los nuevos métodos de detección y la inteligencia artificial, pueden surgir en un futuro próximo o a medio plazo;

3) *examinar* qué órgano subsidiario sería el más adecuado para supervisar la labor sobre contenedores marítimos después de la 16.ª reunión de la CMF (2022), ya que unos pocos componentes se relacionan con la aplicación y el desarrollo de capacidades, y debatir cómo debe gestionarse esta actividad a nivel de la Secretaría de la CIPF;

4) *tomar nota* de las siguientes recomendaciones del Grupo de acción dirigidas al Grupo de debate (en caso de que se establezca):

- el Grupo de debate de la CMF debe asegurarse de que sus decisiones tengan plenamente en cuenta los resultados de la labor del Grupo de acción y el taller internacional previsto que se ha programado provisionalmente para 2022;
- el Grupo de debate de la CMF debe estudiar el valor potencial de los programas de OEA y la adición de elementos de datos para ayudar a hacer seguimiento de la situación de limpieza de unidades de contenedores en el marco del modelo de datos de la OMA;

5) *tomar nota* de las siguientes recomendaciones del Grupo de acción para las Partes Contratantes y sus ONPF:

- se invita a las Partes Contratantes a recabar datos para definir de una mejor manera el riesgo de plagas y ayudar a medir la adopción del Código de prácticas para la arrumazón de las unidades de transporte. Se alienta asimismo 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 presenten los resultados de la encuesta a la Secretaría de la CIPF;
- se invita a las Partes Contratantes a ponerse en contacto con sus homólogos nacionales de aduanas al objeto de analizar qué actividades en curso y experiencias están disponibles a nivel nacional para proponer un enfoque consolidado en torno a posibles vías de colaboración entre la OMA y la Secretaría de la CIPF a este respecto;
- las Partes Contratantes deben colaborar con sus puntos de contacto nacionales de la OMI con el fin de apoyar la inclusión de la limpieza de los contenedores marítimos entre los criterios de los programas de inspección de las unidades de transporte de dicha organización;
- colaboración y coordinación entre todos los organismos fronterizos para evitar actividades duplicadas y redundantes, incluidos sistemas de inspecciones, cumplimiento y aplicación. Las actividades de gestión fronteriza deben llevarse a cabo con base en los riesgos y fundamentarse en los datos. Esto está en consonancia con el Acuerdo sobre Facilitación del Comercio de la OMA;
- modelo de datos de la OMA: se invita a las Partes Contratantes a completar estudios de viabilidad en los países con sus homólogos nacionales de aduanas con vistas a determinar formas de proceder con respecto a los usos del modelo de datos de la OMA para el intercambio de información sobre la situación de limpieza de los contenedores marítimos;
- Código de prácticas para la arrumazón de las unidades de transporte: se solicita a las Partes Contratantes que realicen aportaciones durante el proceso de revisión del Código de prácticas;

6) *tomar nota* de las siguientes recomendaciones del Grupo de acción para todas las partes interesadas:

- se debe seguir sensibilizando y una comunicación eficaz será esencial. Todos los actores que desempeñan un papel en la cadena de custodia deben involucrarse para que la razón y la finalidad del enfoque aplicado se comprendan con facilidad. Los importadores a gran escala deben participar en los debates. El desafío más importante que se plantea de cara a futuros

programas de divulgación será velar por que el asesoramiento y los materiales elaborados lleguen a muchas entidades de pequeña y mediana envergadura a lo largo de la cadena de suministro, en particular aquellas encargadas de la carga y descarga de los contenedores marítimos;

- el texto íntegro del Código de prácticas para la arrumazón de las unidades de transporte podría ser objeto de examen para aclarar y describir mejor las responsabilidades y medidas pertinentes en la cadena de custodia de las unidades de transporte. El lenguaje de las modificaciones propuestas debe tener en cuenta el estado del Código de prácticas revisado: obligatorio frente a voluntario. Ello debe dar lugar a una versión del Código de prácticas que podría utilizarse como documento independiente para la gestión de los riesgos de plagas. El Grupo de acción sobre contenedores marítimos recomienda que la CIPF presente comentarios y recomendaciones para dicha revisión;
- tecnologías de fabricación de contenedores: se espera que la eliminación progresiva de los contenedores con pisos de madera y su reemplazo por contenedores de material compuesto o con piso de acero reduzcan el riesgo de contaminación y faciliten la limpieza eficaz, tema que debe estudiarse en mayor medida;
- las organizaciones de la industria representadas en el Grupo de acción reconocieron el papel que sus respectivos miembros podrían desempeñar para ayudar a reducir el riesgo de contaminación de contenedores marítimos por plagas. Habida cuenta de que la labor del Grupo de acción concluyó, cada una de las organizaciones definió una serie de ideas y propuestas, y se da por entendido que los debates conjuntos para evaluarlas y formularlas están previstos tras la presentación del informe final de dicho Grupo de acción. Estas ideas de diversa índole abordaron las funciones y responsabilidades de las distintas partes de la cadena de suministro, la medida en la que la limpieza de los contenedores podría “verificarse”, y los métodos para sensibilizar sobre los riesgos de contaminación y los medios para reducirlos. El Grupo de acción alienta a las organizaciones interesadas a que sigan informando a la CMF de los avances.