



COMISIÓN DE MEDIDAS FITOSANITARIAS

17.^a REUNIÓN

INFORMACIÓN ACTUALIZADA DEL GRUPO DE DEBATE DE LA CMF SOBRE CONTENEDORES MARÍTIMOS Y TALLER SOBRE CONTENEDORES MARÍTIMOS

TEMA 13.2 DEL PROGRAMA

(Preparado por el Presidente del Grupo de debate sobre contenedores marítimos)

Antecedentes

- [1] En su reunión virtual de junio de 2022, la Mesa de la Comisión de Medidas Fitosanitarias (CMF) constituyó el Grupo de debate de la CMF sobre contenedores marítimos de conformidad con las decisiones de la CMF.
- [2] En la misma reunión, la Mesa de la CMF nombró al Sr. Greg Wolff (Canadá, miembro sustituto registrado de la Mesa por América del Norte) representante de la Mesa de la CMF en el Grupo de debate.
- [3] Asimismo, la Mesa de la CMF tomó nota del Sr. Dominique Pelletier como representante del Comité de Aplicación y Desarrollo de la Capacidad (CADC) en el Grupo de debate, y del Sr. Hernando Morera GONZÁLEZ (Costa Rica) como representante del Comité de Normas (CN). Además, se incluyó en el Grupo a representantes de la Organización Marítima Internacional (OMI), la Organización Mundial de Aduanas (OMA) y el Grupo del Banco Mundial (GBM) (véase la lista de miembros en el Anexo 1).
- [4] De conformidad con el mandato¹, la finalidad del Grupo de debate sobre contenedores marítimos es el examen de todos los materiales y recomendaciones que sean pertinentes, la definición de opciones viables que contribuyan a la gestión del riesgo fitosanitario y la presentación de recomendaciones a la CMF, incluida la opción de elaborar una Norma Internacional para Medidas Fitosanitarias (NIMF); además, se encomendó al Grupo de debate que preparara un proyecto de revisión de la actual Recomendación n.º 6 de la CMF.
- [5] El Grupo de debate se reunió varias veces en 2022, dos de ellas, virtualmente y una, de manera presencial. El proyecto de informe del taller se publicará en la [página](#) dedicada al Grupo de debate en el Portal fitosanitario internacional (PFI).
- [6] La primera reunión se celebró el 25 de agosto de 2022 con la finalidad de elegir a un Presidente permanente, acordar la logística de las reuniones y establecer y priorizar las actividades. Además, el Grupo de debate creó subgrupos encargados de: a) estudiar el valor potencial del uso de los programas de los operadores económicos autorizados (OEA) y la adición de elementos de información para ayudar al seguimiento del estado de limpieza de las unidades de contenedores en el marco del modelo de datos de la OMA; b) trabajar en la propuesta de actualización del Código de prácticas con elementos para la prevención de la contaminación por plagas que se presentará al grupo informal de expertos de la Comisión Económica de las Naciones Unidas para Europa (CEPE).
- [7] Posteriormente al taller de la Convención Internacional de Protección Fitosanitaria (CIPF) sobre contenedores marítimos celebrado en septiembre de 2022 en Londres (Reino Unido), tuvo lugar la segunda reunión del Grupo de debate de la CMF sobre contenedores marítimos los días 4 y 5 de octubre.

¹ https://assets.ippc.int/static/media/files/publication/en/2022/07/CPM_ToR_FG_SeaContainers.pdf.

La mayoría de los miembros del Grupo de debate habían asistido al taller. El Grupo de debate analizó la información intercambiada en el curso de las ponencias y los debates del taller, así como las conclusiones del mismo. Los resultados del taller ayudarán a determinar las posibles opciones normativas y no normativas necesarias para la gestión eficaz y eficiente de los riesgos fitosanitarios asociados a la circulación de contenedores marítimos.

- [8] El Grupo de debate tomó nota de las conclusiones del taller de que no hay diferencia entre los contenedores vacíos y los contenedores llenos en cuanto a riesgo fitosanitario en general y que puede haber repetición de la contaminación debido a los numerosos puntos a lo largo de la cadena de suministro. Cabe señalar, no obstante, que el origen de cualquier contaminación está muy ligado a las condiciones existentes en el punto de llenado y que dicha contaminación puede haberse producido más de un ciclo de llenado y vaciado antes. Por consiguiente, aunque es importante centrar la atención en los puntos de llenado, solo con esto no se lograría la necesaria reducción del riesgo, es decir, la contaminación de los contenedores vacíos es también un factor de riesgo sumamente importante. El Grupo de debate analizó también el hecho de que la información presentada en el taller demostraba que la inspección y limpieza podía llevarse a cabo en algunas de las instalaciones de las operaciones logísticas de los contenedores marítimos, como práctica habitual, con repercusiones mínimas en la puntualidad del desplazamiento del contenedor (por ejemplo, depósitos de contenedores), y que había una serie de programas voluntarios así como programas de cumplimiento coercitivo que reducían la tasa de inspección y los retrasos en la cadena de suministro.
- [9] Como se observó durante el taller, una comunicación eficaz es sumamente importante para lograr reducir los riesgos en la trayectoria de los contenedores marítimos. Sin concienciar a todas las partes implicadas sobre los problemas existentes y cómo pueden contribuir a solucionarlos, no es posible lograr el objetivo de la reducción de riesgos. Es fundamental continuar sensibilizando a audiencias más amplias, incluidas las partes interesadas que no intervienen en el comercio de plantas y productos vegetales. Asimismo, quedó claro que, para que un programa de mitigación de riesgos sea eficaz, debe estar elaborado de forma que minimice cualquier repercusión negativa en la logística del contenedor y estar integrado por múltiples soluciones independientes (similar a los principios del enfoque de sistemas).
- [10] El Grupo de debate discutió que, aunque la CIPF es responsable de la gestión de los riesgos fitosanitarios de los contenedores marítimos, es evidente que al abordar los riesgos relacionados con la sanidad vegetal inherentes a la trayectoria de los contenedores marítimos se podrían abordar también otros contaminantes. Por consiguiente, será importante colaborar con la Organización Mundial de Sanidad Animal (OMSA) para asegurarse de que cualquier solución propuesta por el Grupo de debate sea considerada y aceptada desde la perspectiva de la preocupación por la sanidad animal, con vistas a adoptar un enfoque racionalizado, predecible y viable respecto del problema, o, al menos, coordinar el trabajo y evitar que se produzcan orientaciones contradictorias². El primer paso sería la colaboración entre una y otra Secretaría para saber qué trabajos conexos, si es que los hay, se están llevando a cabo en la OMSA. Podría resultar apropiado en tal caso invitar a un representante de la OMSA a algunas de las reuniones del Grupo de debate o a todas.
- [11] El Grupo de debate coincidió en la importancia de intentar buscar puntos comunes para una posible inspección obligatoria con la menor repercusión probable en la logística (por ejemplo, los depósitos de contenedores, porque cuando se encuentran allí, los contenedores están fuera de los ciclos logísticos de uso inmediato), así como los instrumentos voluntarios y los enfoques de sistema de calidad que puedan aplicarse a efectos de tener plena conciencia del problema para seguir estudiándolo.
- [12] Por último, el Grupo de debate estuvo de acuerdo con la recomendación de los participantes en el taller de organizar un taller de seguimiento en junio o julio de 2023 con el fin de debatir sobre los progresos realizados por las diferentes partes interesadas y recabar nuevas observaciones en relación con la propuesta del Grupo de debate sobre cómo reducir la introducción de plagas por vía de los contenedores marítimos, que se presentará a la CMF en su 18.ª reunión (2024). Este taller se considera un paso esencial hacia la preparación de recomendaciones para la 18.ª reunión de la CMF, a fin de evitar que se susciten dudas en una etapa avanzada mediante el examen de las propuestas con las partes interesadas.

² Se entiende que el Codex ya ha proporcionado orientación sobre los residuos de sustancias químicas y la limpieza en relación con los alimentos transportados en contenedores marítimos.

Además, el taller será un componente importante de las consultas sobre el proyecto de revisión de la Recomendación n.º 6, en el caso de que la CMF apruebe que se someta a consulta. La propuesta de celebración del taller se debió en gran parte a los éxitos y avances registrados en el taller de 2022.

- [13] La tercera reunión del Grupo de debate tuvo lugar en Roma los días 27 y 28 de octubre de 2022, con la participación en línea de algunos miembros. El objetivo principal de la reunión fue comenzar la revisión de la Recomendación de la CMF sobre contenedores marítimos (R-06). Se presentará en el tema 11 del programa.

Taller internacional sobre la reducción de la introducción de plagas por vía de los contenedores marítimos (“taller sobre contenedores marítimos”)

- [14] El taller se celebró los días 19 y 20 de septiembre de 2022 en Londres (Reino Unido), precediendo a la Conferencia Internacional sobre Sanidad Vegetal. Asistieron 130 participantes en representación de organizaciones nacionales de protección fitosanitaria (ONPF), organizaciones regionales de protección fitosanitaria (ORPF), organizaciones internacionales y partes interesadas del sector, tales como propietarios de contenedores, navieras, fabricantes de contenedores, agentes de transportes, cargadores, autoridades portuarias, operadores de terminales marítimas, expedidores, importadores y exportadores.
- [15] El taller demostró la importancia de mantener un diálogo abierto y contar con la participación de una variedad de partes interesadas para debatir cómo abordar los niveles actuales de riesgo. Aunque hubo acuerdo y comprensión por parte de los participantes en torno a que no hay suficiente claridad acerca de los riesgos planteados por los contenedores marítimos ni un nivel de riesgo claramente establecido, las conversaciones, las ponencias y el debate se mostraron a favor del aprovechamiento de todo el trabajo realizado por el Grupo de acción sobre contenedores marítimos y otras entidades hacia lo que son las soluciones prácticas que podemos contemplar dentro de una comprensión básica, así como de que, hagamos lo que hagamos, debemos tener sumo cuidado con no causar daños inaceptables a las sensibles vías logísticas de los contenedores marítimos.
- [16] Si la CIPF no es capaz de elaborar orientaciones eficaces sobre la reducción de riesgos fitosanitarios relacionados con los contenedores marítimos, y si esas orientaciones no son aceptadas ampliamente por todos los principales socios comerciales, las repercusiones que podría tener la introducción en su lugar por distintos países de requisitos de importación independientes y potencialmente contradictorios podrían ser enormes, incluidas importantes repercusiones en el comercio y en los recursos de inspección.
- [17] Fue evidente que se avanzó más en los dos días de taller que en los tres años anteriores, y esto se debe en gran parte al carácter presencial de la participación, pues la energía y la sinergia entre los participantes era palpable, y se aprovecharon distintas oportunidades para la celebración de reuniones paralelas en torno al taller. Esto tuvo como resultado una transparencia, confianza, cooperación e innovación claramente evidentes, y también ofreció diversas oportunidades para la realización de análisis rápidos *ad hoc* de la nueva información.
- [18] En general, el gran e importante avance que se produjo durante el taller fue la determinación de un posible enfoque sistemático que podría combinar diversos posibles enfoques normativos y no normativos. Empezó a desarrollarse un nuevo enfoque, basado en una serie de medidas que confluyen de manera sistemática. Parecido al enfoque de sistemas de la CIPF, donde diferentes medidas independientes que no pueden ser efectivas individualmente, cuando se combinan, tienen como resultado una aceptable reducción de riesgos. Los participantes debatieron el potencial de un enfoque de sistemas en el caso de los contenedores marítimos. Podría tratarse de un fundamento o base sobre el que se puedan aplicar algunas medidas adicionales para reducir el nivel de riesgo sin perjudicar la logística y las operaciones.
- [19] Los componentes de dicho fundamento podrían incluir el rediseño de los contenedores con el fin de eliminar los suelos de madera (las repercusiones en términos de costos se consideraron neutrales y no habría consecuencias en la logística si se introdujera como parte de los ciclos normales de sustitución), junto con la posibilidad de utilizar pintura repelente de insectos (y/o pintura de colores claros para facilitar la inspección), así como la inspección obligatoria para la detección de contaminación cuando los contenedores vacíos circulen por los depósitos de contenedores.

- [20] Estos aspectos de base podrían ir acompañados de inspecciones *ad hoc*/según se requiera basadas en el riesgo y selectivas y la limpieza en los depósitos de contenedores, un mayor uso de documentación electrónica y una mejora de la “responsabilidad de custodia”, lo que se promulgaría mediante comunicaciones complementarias. Se acordó que las partes afectadas debían considerar soluciones en las que la parte que se haga cargo del contenedor cuente con que la parte precedente haya realizado la limpieza, y que, si no es así, informe del incumplimiento a la parte precedente. Por consiguiente, es importante abordar cómo podemos fomentar la aplicación de medidas de reducción de riesgos, cómo pedir cuentas a todas las partes implicadas y superar la resistencia de los usuarios, y cómo hacer que se convierta en una práctica habitual sin que afecte a la cadena logística de los contenedores marítimos.
- [21] Para las inspecciones obligatorias podrían utilizarse los puntos de operación de los contenedores en los que la incidencia prevista en la logística sea menor, como los depósitos de contenedores. No obstante, esto debe estudiarse detenidamente en cuanto a la frecuencia de aparición en los depósitos de cada contenedor. Aunque dicha frecuencia debe aún aclararse y debatirse, lo importante es que, cuando entran en un depósito, los contenedores están fuera del sistema logístico y es posible realizar una inspección detallada para detectar cualquier contaminación en esta fase sin alterar la logística. Este podría ser uno de los elementos de base. Los depósitos de contenedores actúan en muchos casos como punto de llegada y de partida en el desplazamiento de un contenedor cuando este está vacío, y comprenden un período de inspección estructural. Por lo tanto, inspeccionar contenedores vacíos en los depósitos podría tener repercusiones negativas mínimas en los flujos y la logística del contenedor. Esto debería considerarse parte de un posible enfoque sistemático en el que la parte receptora responsabilice a la parte precedente de garantizar que los contenedores estén limpios.
- [22] Por otro lado, es previsible que las nuevas tecnologías avancen rápidamente y que puedan formar parte de un enfoque sistemático y, en este sentido, se mostraron ejemplos de una serie de cámaras fijadas a las grúas que transportan los contenedores del buque a la terminal del puerto. Esto se basa en el montaje de cámaras en las grúas portuarias, junto con el uso de inteligencia artificial y el aprendizaje automático para posibilitar la evaluación de las seis caras externas de los contenedores a fin de detectar cualquier contaminación antes de que el contenedor entre en el ciclo de operaciones del puerto. La información captada por estas cámaras en tiempo real podría registrarse en una base de datos de la CIPF en la que otros puertos, incluso de otros países, pudieran determinar si están apareciendo focos de contaminación procedentes de una línea u origen y ayudar así a enfocar las inspecciones más eficazmente. En el momento en que los contenedores estén listos para ser trasladados al puerto, se puede determinar si deberían apartarse, porque exista preocupación, o si deben seguir siendo trasladados, porque se demuestre que presentan un riesgo bajo.
- [23] Fundamentalmente, el taller concluyó que los contenedores vacíos constituyen una parte importante de los retos, que representan riesgos de contaminación por plagas, y que no existe, en general, una diferencia en cuanto a riesgo fitosanitario entre contenedores vacíos y contenedores llenos, y que puede darse una repetición de la contaminación debido a los numerosos puntos existentes a lo largo de la cadena de suministro, entendiéndose que la fase de llenado es el punto en el que es más probable que se produzca la infestación.
- [24] Una preocupación importante y conocida que se corroboró en el taller fue la gran sensibilidad existente en relación con la logística de los contenedores y las correspondientes cadenas de suministro, como se ha demostrado claramente durante la pandemia de la enfermedad por coronavirus (COVID-19). Aunque parece que se puede llevar a cabo alguna inspección y limpieza en determinados puntos de bajo impacto de los sistemas logísticos con una incidencia mínima en la logística, no parece que esto por sí solo tenga el potencial de reducir suficientemente los riesgos de contaminación.
- [25] Los participantes también coincidieron en que el problema de la contaminación por plagas de los contenedores marítimos y sus cargamentos puede tener su origen en países sin litoral y/o presentar riesgos para estos países. La propuesta sobre cómo abordar la cuestión relativa a la contaminación de los contenedores marítimos no debería limitarse a los países con puertos marítimos.

- [26] Los participantes en el taller expresaron la necesidad de organizar un taller de seguimiento en 2023 para analizar los progresos realizados por el Grupo de debate de la CIPF sobre contenedores marítimos como paso fundamental para la adopción por parte de la CIPF de decisiones clave en relación con las orientaciones de la Convención en 2024. Este taller se está organizando y está previsto que tenga lugar en Brisbane (Australia), del 17 al 21 de julio de 2023.
- [27] Se invitó a los participantes en el taller a presentar a la Secretaría ideas y observaciones adicionales sobre el debate mantenido en el taller. Algunos países aportaron sus observaciones (recogidas en la página web del taller).
- [28] El proyecto de informe del taller se publicará en la [página](#) dedicada al taller en el PFI.

Recomendaciones a la CMF

[29] Se invita a la CMF a:

- 1) *tomar nota* de la información actualizada;
- 2) *tomar nota* y realizar comentarios sobre los posibles componentes del nuevo enfoque sistemático definido en el marco del taller de 2022 y sugerir cualquier idea adicional para su consideración;
- 3) *tomar nota* de las [inquietudes planteadas por algunas ONPF](#) sobre la falta de datos de riesgo relacionados con los contenedores marítimos y acordar, cuando sea posible, la provisión al Grupo de debate de cualquier información al respecto de la que se disponga;
- 4) *tomar nota* de que la Secretaría de la CIPF trabajará con los contactos de la OMSA para determinar cualquier preocupación, plan y/o trabajo que pudiera existir en su organización en relación con los contenedores marítimos y la sanidad animal, y que se podrá invitar a dirigentes de la OMSA a asistir como observadores a algunas de las reuniones del Grupo de debate;
- 5) *tomar nota* de los preparativos que se están llevando a cabo para celebrar un segundo taller sobre contenedores marítimos en Australia a mediados de 2023 y planificar el envío de participantes según proceda.

Anexo 1: Composición final del Grupo de debate de la CMF sobre contenedores marítimos

N	Nombre	ONPF, ORPF, Industria, Organización Internacional
1	Sr. Matias Gonzalez Buttera	Argentina
2	Sra. Wendy Asbil	Canadá
3	Sra. Guanghao Gu	China
4	Sr. Martijn Schenk	Países Bajos
5	Sra. Sina Waghorn	Nueva Zelandia
6	Sr. Fredrick Koome Makathima	Kenya
7	Sra. Shaimaa Ibraheem Badr	Egipto
8	Sr. Rama Karri	Organización de Protección Fitosanitaria del Pacífico (Australia)
9	Sra. Wendolyn Beltz	Organización Norteamericana de Protección a las Plantas (Estados Unidos de América)
10	Sr. Greg Wolff	Representante de la Mesa de la CMF
11	Sr. Dominique Pelletier	Representante del CADC
12	Sr. Hernando Morera González	Representante del CN
13	Sr. Lars Kjaer	Grupo consultivo del sector sobre limpieza de contenedores (CCIAG)
14	Sr. Uffe Vendelin Ernst-Frederiksen	CCIAG
15	Sra. Taeyeon Kim	OMA
16	Sr. Shane Sela	GBM
17	Sr. Bingbing Song	OMI