

## Proyecto de recomendación de la CMF para reducir al mínimo el riesgo de plagas asociado a la vía de los contenedores marítimos

### Historia de la publicación

Esta no es una parte oficial de la recomendación de la Comisión de Medidas Fitosanitarias (CMF); después de la adopción será modificada por la Secretaría de la Convención Internacional de Protección Fitosanitaria (CIPF).	
<b>Fecha de este documento</b>	2023-01-12
<b>Categoría del documento</b>	Proyecto de revisión de la Recomendación R-06 de la CMF
<b>Etapas principales</b>	2022-04: La CMF, en su 16.ª reunión (2022), solicitó que la Recomendación de la CMF sobre contenedores marítimos (R-06), adoptada inicialmente en 2017, se mantuviera y revisara, bien como enfoque provisional antes de la elaboración de una Norma internacional para medidas fitosanitarias (NIMF) o como enfoque definitivo. 2022: El Grupo de debate de la CMF sobre contenedores marítimos revisó la Recomendación R-06
<b>Notas</b>	Debido a la exhaustiva revisión a la que ha sido sometida la Recomendación R-06 de la CMF, este proyecto no se presenta con marcas de revisión. El presente documento es un proyecto

### FINALIDAD

- [1] Es evidente que el movimiento internacional de contenedores marítimos contaminados contribuye a la dispersión de plagas. Por lo tanto, debe evitarse la contaminación de todos los contenedores, vacíos o arrumados.

### INTENCIÓN DE LA RECOMENDACIÓN

- [2] La presente recomendación se formula a los fines de:
- Comunicar los riesgos fitosanitarios relacionados con el movimiento de contenedores marítimos y sus cargas.
  - Confirmar la intención de la Comisión de Medidas Fitosanitarias (CMF) de la Convención Internacional de Protección Fitosanitaria (CIPF) de elaborar orientaciones a largo plazo sobre este asunto y recomendar actividades conexas durante el período de transición.
  - Describir los tipos de contaminación que preocupan a las partes interesadas y a la comunidad de la CIPF y los métodos comunes para eliminarlos.
  - Alentar el uso generalizado de contenedores con piso de acero para reemplazar los contenedores con piso de madera, que proporcionan un entorno propicio para ciertos tipos de contaminación y dificultan su detección y eliminación.
  - Recabar aportaciones de la comunidad de la CIPF y de otras partes interesadas sobre medidas eficaces para reducir la contaminación y los riesgos que plantea la vía de los contenedores marítimos, así como información conexas.
  - Comunicar a las partes interesadas los siguientes pasos por lo que hace a las actividades de la comunidad de la CIPF en relación con los contenedores marítimos.

### ANTECEDENTES: RIESGOS E IMPLICACIONES PARA LA VÍA INTERNACIONAL DE LOS CONTENEDORES MARÍTIMOS

- [3] Dado que se prevé que esta recomendación de la CMF sirva como orientación provisional, y puesto que la labor relacionada con la elaboración de orientaciones a más largo plazo sigue su curso, se consideró importante incluir información contextual que acompañe a las recomendaciones fundamentales. Por lo tanto, esta recomendación de la CMF incluye información contextual de referencia sobre los riesgos fitosanitarios y la vía internacional de los contenedores marítimos, la determinación de las

responsabilidades compartidas por las partes interesadas, una descripción de los tipos de riesgo que presentan los contenedores marítimos que circulan en el comercio internacional y la preocupante contaminación conexas, la necesidad de colaboración con la Organización Mundial de Sanidad Animal e información sobre los siguientes pasos previstos en la labor sobre contenedores marítimos que se está llevando a cabo bajo la dirección de la CMF.

- [4] Existe un consenso internacional entre las autoridades competentes sobre el hecho de que el movimiento internacional de contenedores marítimos<sup>1</sup> y sus cargas podrían facilitar la introducción y dispersión de plagas que pueden plantear un importante riesgo para la agricultura, la silvicultura y los recursos naturales.
- [5] En la actualidad, los riesgos fitosanitarios que plantea la vía de los contenedores marítimos suponen un reto importante para la comunidad de la CIPF. Al mismo tiempo, los resultados de la economía mundial —y de todas las economías nacionales— dependen del movimiento eficiente de los contenedores para garantizar el funcionamiento predecible y eficaz de las cadenas de suministro. Además, el número y la variedad de las partes interesadas implicadas son extremadamente amplios y la vía en sí misma no está relacionada principalmente con las plantas, por lo que implica a otras autoridades responsables además de las organizaciones nacionales de protección fitosanitaria (ONPF). En este contexto, la CMF de la CIPF está trabajando en la elaboración de orientaciones para reducir los riesgos fitosanitarios relacionados con los contenedores y sus cargas, y se prevé que tome las correspondientes decisiones en 2023 y 2024.
- [6] Las operaciones de logística de contenedores son extremadamente complejas, sensibles a los impedimentos en los movimientos y el posicionamiento de los contenedores. Incluso pequeños retrasos en su movimiento pueden dar lugar a consecuencias más amplias y potencialmente costosas para las cadenas de suministro internacionales. Al elaborar enfoques para reducir los riesgos de plagas asociados a la vía de los contenedores marítimos debe respetarse cuidadosamente el equilibrio entre la necesidad de acciones fitosanitarias y la reducción al mínimo de las repercusiones en las cadenas de suministro.
- [7] Habida cuenta de esta situación, la comunidad de la CIPF y las partes interesadas deberían apoyar la aplicación de medidas armonizadas basadas en la ciencia y en el riesgo.
- [8] También debería reconocerse que la eliminación completa de los riesgos planteados por la vía de los contenedores marítimos es inviable; por lo tanto, el objetivo de las actividades y orientaciones recomendadas debería ser la reducción del riesgo.
- [9] El ámbito de aplicación de la CIPF abarca únicamente medidas para el control de plagas de plantas (y artículos reglamentados/vías conexos) y, por lo tanto, el objeto de esta recomendación son esas plagas. No obstante, se reconoce que las medidas para mejorar la limpieza de los contenedores y la carga que son eficaces contra las plagas de plantas también pueden contribuir a reducir el riesgo de contaminación por otros organismos y contaminantes que no son de interés fitosanitario. Así pues, el trabajo de la CIPF sobre la vía de los contenedores marítimos puede ser de interés para otros órganos de establecimiento de normas.

---

<sup>1</sup> Por “contenedores marítimos” se entienden los contenedores multimodales de acero, tal como se definen en el Código de prácticas sobre la arrumazón de las unidades de transporte —que a su vez coincide con la definición del Código marítimo internacional de mercancías peligrosas (Código IMDG)—:

*Elemento de equipo de transporte de carácter permanente, y por lo tanto suficientemente resistente para poderse utilizar repetidas veces; proyectado especialmente para facilitar el transporte de mercancías, por uno o varios modos de transporte, sin operaciones intermedias de carga, y para que se pueda sujetar y/o manipular fácilmente, para lo cual está dotado de los adecuados accesorios, y aprobado de conformidad con lo dispuesto en el Convenio internacional sobre la seguridad de los contenedores (CSC), 1972 enmendado. El término “contenedor marítimo” no incluye los vehículos de transporte, los medios de transporte ni el embalaje. En cambio, abarca todos los contenedores transportados internacionalmente por mar, carretera y ferrocarril. Asimismo, incluye los contenedores vacíos y los arrumados.*

## RESPONSABILIDADES COMPARTIDAS

- [10] Tanto la comunidad de la CIPF como otras partes interesadas de los gobiernos y la industria tienen una función que desempeñar en la reducción de los riesgos de contaminación por plagas de los contenedores marítimos y sus cargas. Pese a ello, cabe señalar que la base jurídica para la gestión de los riesgos fitosanitarios en la vía de los contenedores marítimos variará entre los diferentes países y ONPF.
- [11] Todas las partes implicadas en las cadenas internacionales de suministro de contenedores deberían aplicar prácticas para disminuir el riesgo de contaminación por plagas mientras el contenedor esté bajo su control. Esta recomendación proporciona un conjunto de prácticas que, al implementarse, pueden reducir la presencia de contaminación en los contenedores y sus cargas. Esas prácticas deberían llevarse a cabo de conformidad con las funciones y responsabilidades de las partes en la cadena de suministro y deberían tener en cuenta todas las limitaciones operativas y de seguridad pertinentes.

## RIESGOS RELACIONADOS CON LOS CONTENEDORES VACÍOS

- [12] Los contenedores vacíos se exportan con frecuencia y también pueden estar contaminados por plagas. Entre los principales factores que contribuyen a la contaminación cabe citar la desarrumazón incompleta y la limpieza insuficiente. Por lo tanto, es necesario que los consignatarios desarrumen completamente y limpien a fondo los contenedores antes de volver a utilizarlos o cargarlos en el buque. Los depósitos de contenedores también cumplen una función de especial importancia, ya que a menudo actúan como puntos de partida y de llegada de los contenedores vacíos. La inspección y, cuando se precise, la limpieza de la contaminación de un contenedor vacío realizadas en un depósito de contenedores pueden reducir al mínimo la perturbación de la logística de contenedores.

## RIESGOS INFLUENCIADOS POR EL TIPO DE CARGA

- [13] La naturaleza de la carga transportada en los contenedores marítimos puede contribuir a los riesgos de plagas. Además, la manipulación y el almacenamiento de las mercancías antes de la arrumazón y durante esta pueden provocar la contaminación de los contenedores marítimos. La arrumazón es la fase en la que es más probable que ocurra la contaminación de los contenedores marítimos. Fundamentalmente, los riesgos relacionados con la carga deberían tomarse en consideración hasta la fase de arrumazón incluida. Ello incluye el tiempo transcurrido en la zona donde se produce la arrumazón. Esto se debe a que todos los tipos de carga, con independencia de si son productos vegetales o de otra índole (por ejemplo, piezas de automóviles, tuberías, neumáticos), o del método de manipulación y almacenamiento, pueden ser una fuente de posible contaminación por plagas de los contenedores (por ejemplo, semillas de malas hierbas, partes de plantas, tierra, insectos, aguas estacionarias).

## DESCRIPCIÓN DE LA CONTAMINACIÓN POR PLAGAS

- [14] Esta recomendación va dirigida a todas las partes implicadas en las cadenas de suministro de contenedores y, por ello, hace referencia a términos familiares tanto para la comunidad de la CIPF como para todas las partes interesadas.
- [15] En la Norma internacional para medidas fitosanitarias (NIMF) 5 (*Glosario de términos fitosanitarios*), la contaminación se describe como: Presencia de una plaga contaminante o presencia no intencionada de un artículo reglamentado en o sobre un producto, embalaje, medio de transporte, contenedor o lugar de almacenamiento [CEMF, 1997, revisado CIMF, 1999; CMF, 2018]
- [16] En el Código de prácticas sobre la arrumazón de las unidades de transporte<sup>2</sup> (Código CTU), la contaminación se describe como sigue: “Formas visibles de animales, insectos u otros invertebrados (muertos o vivos, en cualquier fase de su ciclo de vida, por ejemplo en las cápsulas ovígeras o en los racimos de huevos) o cualquier materia orgánica de origen animal (como sangre, huesos, pelo, carne, secreciones o excreciones), plantas viables o no viables o productos de plantas (como frutas, semillas,

---

<sup>2</sup> Es posible acceder al Código de prácticas sobre la arrumazón de las unidades de transporte haciendo clic en el siguiente enlace: [Código de prácticas de la Organización Marítima Internacional \(OMI\), la Organización Internacional del Trabajo \(OIT\) y la Comisión Económica de las Naciones Unidas para Europa \(CEPE\) sobre la arrumazón de las unidades de transporte.](#)

hojas, ramitas, raíces o cortezas) u otras materias orgánicas (como hongos) o tierra o agua, cuando estos productos no forman parte de la carga declarada de la unidad de transporte.”

[17] En el Código CTU también se describe una unidad de transporte limpia, incluidos los contenedores, como sigue: Una unidad de transporte sin:

- residuos de cargas anteriores;
- materiales de sujeción de remesas anteriores;
- marcas, rótulos o letreros de remesas anteriores;
- cualquier detritus (desechos) que se pueda haber acumulado en la unidad de transporte;
- plagas visibles y otros organismos vivos o muertos, incluidas cualquier parte, gametos, semillas, huevos o propágulos de dichas especies que podrían sobrevivir y subsiguientemente reproducirse, tierra y materia orgánica;
- todo otro material cubierto por la contaminación, infestación y especies exóticas invasivas que se puedan descubrir tras una inspección visual.

[18] Dado que la definición de plaga que figura en el texto de la CIPF abarca “cualquier especie, raza o biotipo vegetal o animal o agente patógeno dañino para las plantas o productos vegetales”, la definición de contaminación que figura en el Código CTU tiene, por consiguiente, un significado más amplio, si bien se centra en el interior del contenedor y pasa por alto la referencia a “en o sobre” de la definición de la NIMF 5, que apunta a la limpieza interna y externa. No obstante, un enfoque orientado a la limpieza proporcionará un nivel eficaz de reducción del riesgo frente a toda contaminación visible, independientemente de su naturaleza exacta.

### **RECOMENDACIÓN: REDUCCIÓN DEL RIESGO DE CONTAMINACIÓN DE LOS CONTENEDORES MARÍTIMOS Y SUS CARGAS**

[19] La CIPF alienta a todas las partes implicadas en las cadenas de suministro de contenedores a asegurarse de que ejercen la diligencia debida al ejecutar la responsabilidad de custodia para verificar que los contenedores están libres de contaminación visible por plagas antes de transferir su custodia a la siguiente parte responsable en la cadena.

[20] Entre las partes que tienen responsabilidades de custodia se incluyen las siguientes: depósitos de contenedores, consignadores, expedidores, empresas encargadas de la arrumazón, proveedores de servicios de transporte, consignatarios y terminales.

[21] Todas las partes implicadas en las cadenas de suministro de contenedores deberían velar por que se tomen las medidas adecuadas para evitar la contaminación de los contenedores y sus cargas. Ello puede entrañar medidas como la manipulación, la ubicación y el almacenamiento de los contenedores y las cargas de acuerdo con las mejores prácticas disponibles para evitar la contaminación por hábitats o poblaciones de plagas (la distancia dependerá de la plaga). Las mejores prácticas en la materia pueden incluir:

- el almacenamiento en áreas libres de riesgo de contaminación por la vegetación, el suelo o aguas estacionarias (por ejemplo, áreas de almacenamiento y manipulación totalmente pavimentadas o precintadas);
- el almacenamiento en zonas alejadas de contenedores y cargas contaminados. Podrían aplicarse otras medidas en situaciones concretas para reducir la atracción de plagas (por ejemplo, cuando se utiliza luz artificial) o durante los períodos de presencia de plagas estacionales y en caso de brotes de plagas en curso<sup>3</sup>.

---

<sup>3</sup>Guía de la CIPF de buenas prácticas sobre las medidas para reducir al mínimo la contaminación por plagas, titulada *Cadenas de suministro y limpieza de los contenedores marítimos*: <https://www.fao.org/documents/card/en/c/ca7963es>

## **RECOMENDACIÓN: EXAMEN VISUAL DE LOS CONTENEDORES MARÍTIMOS Y SUS CARGAS EN BUSCA DE CONTAMINACIÓN**

- [22] Con el fin de detectar posibles contaminaciones, cuando sea posible acceder a los contenedores marítimos, el interior y el exterior de los seis lados (a saber, las partes superior e inferior, así como las paredes laterales y de los extremos, incluidas las puertas) y sus cargas deberían ser examinados visualmente por todas las partes pertinentes, tal como se describe en las Directrices de la CIPF para las ONPF en materia de encuestas sobre contenedores marítimos<sup>4</sup>. El exterior y el interior de los contenedores vacíos también deberían inspeccionarse para detectar posibles contaminaciones antes de despachar los embarques, antes de la arrumazón y después de la desarrumazón (véase también el Apéndice 1 de la presente recomendación). Asimismo, en el caso de los contenedores refrigerados, deberían inspeccionarse las rejillas de entrada de la ventilación y los orificios de desagüe del suelo.
- [23] En las mencionadas Directrices de la CIPF para las ONPF en materia de encuestas sobre contenedores marítimos se ofrece información más detallada sobre las zonas en las que a menudo se puede encontrar contaminación, así como orientación sobre cómo realizar inspecciones de contenedores marítimos, incluidas las partes superior e inferior del contenedor marítimo, de forma segura.

## **RECOMENDACIÓN: MÉTODOS PARA ELIMINAR LA CONTAMINACIÓN**

- [24] Cuando se detecte contaminación, los métodos para eliminar residuos y contaminantes como tierra, partes de plantas u organismos pueden incluir:
- el barrido o la aspiración del interior del contenedor marítimo;
  - el uso de sopladores de hojas;
  - el lavado, raspado u otros medios físicos para limpiar el interior o el exterior del contenedor marítimo;
  - el lavado a alta presión;
  - la eliminación de contaminantes de las rejillas de entrada de la ventilación y de los orificios de desagüe del suelo.
- [25] Debería considerarse la eliminación inocua y segura del material contaminante para evitar su posterior distribución. Por ejemplo, al utilizar los sopladores de hojas y el lavado a presión se debería tener cuidado para no dispersar contaminantes por la zona ni ocasionar peligros para el medio ambiente en el abastecimiento de agua, etc.
- [26] En determinadas circunstancias puede ser necesario aplicar tratamientos para neutralizar la contaminación. Las ONPF u otras autoridades pueden contar con requisitos y orientaciones en vigor sobre el uso de tratamientos.
- [27] Cuando los destinatarios de contenedores marítimos y cargas que hayan sido objeto de movimientos internacionales detecten contaminación sobre o en los contenedores importados —incluidos los contenedores vacíos—, deberían solicitar a sus respectivas ONPF orientación sobre las medidas adecuadas para la gestión del riesgo y la eliminación de la contaminación, incluida el agua de lavado.
- [28] Los métodos para la eliminación segura de la contaminación deberían ser suficientes para evitar la dispersión de plagas; podrán ser los siguientes:
- embolsado;
  - incineración;
  - enterramiento en profundidad;
  - contención;
  - congelación.

---

<sup>4</sup> <https://www.fao.org/3/ca7740es/CA7740ES.pdf>

## RECOMENDACIÓN: ESTRUCTURA DE LOS CONTENEDORES

- [29] Se reconoce que la introducción de modificaciones en el diseño de los contenedores existentes en toda la flota mundial puede llevar un tiempo considerable. No obstante, hay pruebas de que eliminar el uso de pisos de madera en los contenedores reduce el riesgo de contaminación. Por lo tanto, la CMF de la CIPF alienta a la industria de los contenedores a que, en colaboración con los fabricantes de contenedores, considere formas de facilitar el uso más generalizado de pisos de acero, y en particular la incorporación de contenedores marítimos con suelos metálicos como parte del ciclo de vida normal de los contenedores y de los plazos o la frecuencia de sustitución.
- [30] La consideración de otras modificaciones en el diseño de los contenedores existentes, como la parte inferior y las rejillas de ventilación, puede contribuir aún más a la reducción de riesgos. En relación con estas posibilidades, se alienta a proseguir con la investigación, que se vería propiciada por la disponibilidad de información de las ONPF sobre las zonas de los contenedores en las que es más frecuente encontrar contaminación.
- [31] En la actualidad, no resulta sencillo modificar los revestimientos de los contenedores existentes para que reduzcan la contaminación por plagas. También se alienta a investigar más en este ámbito, así como a considerar la sustitución del actual revestimiento bituminoso de la parte inferior para reducir la pegajosidad y, por lo tanto, la adherencia de plagas y contaminantes.

## RECOMENDACIÓN: CONTRIBUCIÓN A LA ELABORACIÓN DE MEDIDAS EFICACES Y MEJORES PRÁCTICAS

- [32] Se prevé que la CMF, en su 18.<sup>a</sup> reunión, que se celebrará en 2024, adopte decisiones clave sobre las orientaciones a largo plazo para reducir al mínimo los riesgos asociados con la vía internacional de los contenedores marítimos y, entretanto, el Grupo de debate de la CMF sobre contenedores marítimos está trabajando en la elaboración de recomendaciones para informar esas futuras orientaciones. Por ello, el Grupo de debate acogería con agrado propuestas de soluciones guiadas por la industria o los gobiernos que contribuyan a la gestión de riesgos, así como sugerencias de medidas y actividades viables que puedan resultar eficaces si se adoptan de forma generalizada. Además, toda información sobre nuevas tecnologías que puedan contribuir al manejo del riesgo de plagas sería útil para las consideraciones del Grupo de debate.
- [33] Las ONPF deberían trabajar con las partes interesadas pertinentes y seguir recopilando información sobre la presencia de plagas y sus riesgos de movimiento por la vía de los contenedores marítimos, además de proporcionar esta información a la Secretaría de la CIPF. Una herramienta importante para esa recopilación de datos es la plantilla de las Directrices de la CIPF para las ONPF en materia de encuestas sobre contenedores marítimos<sup>5</sup>.
- [34] Toda información sobre estos puntos debería remitirse a la Secretaría de la CIPF [a la dirección de correo electrónico [ippc@fao.org](mailto:ippc@fao.org) o en el sitio web [www.ippc.int](http://www.ippc.int)].

## RECOMENDACIÓN: SENSIBILIZACIÓN

- [35] Las ONPF deberían informar a las partes interesadas pertinentes sobre todo requisito fitosanitario de importación que pueda aplicarse a los contenedores que circulan a escala internacional.
- [36] Las ONPF deberían:
- promover prácticas que eviten la contaminación de los contenedores marítimos y sus cargas y gestionar los riesgos conexos;
  - informar sobre el riesgo de desplazamiento de plagas asociado a la vía de los contenedores marítimos a todas las partes implicadas en el funcionamiento de las cadenas de suministro de contenedores;
  - promover y apoyar la inclusión de procedimientos adecuados para la limpieza del interior y el exterior de los contenedores marítimos en las directrices pertinentes del sector, incorporando las directrices de la CIPF sobre la limpieza de los contenedores.

---

<sup>5</sup> <https://www.ippc.int/en/publications/87069/>

---

## **RECOMENDACIÓN: COLABORACIÓN CON LA ORGANIZACIÓN MUNDIAL DE SANIDAD ANIMAL**

- [37] Reconociendo que la contaminación por plagas por la vía de los contenedores marítimos puede entrañar riesgos para la sanidad vegetal y animal, y a fin de evitar la elaboración de medidas duplicadas o contradictorias, se solicita a la Secretaría de la CIPF que colabore con la Organización Mundial de Sanidad Animal para velar por la coordinación de la labor conexas en ambas organizaciones.

**Siguientes pasos para la elaboración de orientaciones de la CIPF sobre los contenedores marítimos y sus cargas (téngase en cuenta que esta sección no figurará en la recomendación finalmente adoptada, sino que se presenta únicamente para que acompañe al proyecto durante las consultas)**

- [38] El Grupo de debate de la CMF sobre contenedores marítimos está trabajando en la elaboración de orientaciones para su presentación en la 18.ª reunión de la CMF, en 2024. Se prevé que, en esa reunión, la CMF tome decisiones fundamentales sobre la posible elaboración de orientaciones a largo plazo de la CIPF sobre contenedores marítimos.
- [39] Con el fin de preparar sus propuestas para la 18.ª reunión de la CMF, el Grupo de debate se reunirá durante el resto del año 2023 y estudiará toda la información recopilada en relación con las recomendaciones anteriores.
- [40] Una parte importante de la elaboración de propuestas sólidas para la 18.ª reunión de la CMF será la colaboración con las partes interesadas de los sectores público y privado, a fin de seguir informando y celebrando consultas sobre los riesgos y las necesidades para mitigarlos mediante la participación de las partes interesadas y sobre la viabilidad de cualquier propuesta. Ello garantizará su eficacia a fin de reducir los riesgos fitosanitarios relacionados con el movimiento de contenedores marítimos, minimizando al mismo tiempo cualquier repercusión negativa en las operaciones logísticas y cadenas de suministro relacionadas. Con miras a alcanzar esos objetivos, está previsto celebrar un taller sobre contenedores marítimos, de tres días de duración, en Brisbane (Australia) en julio de 2023. Se alienta a todas las partes interesadas a participar en el taller.



## Apéndice 1 (en inglés únicamente)



International  
Plant Protection  
Convention

### Look out for contaminating pests and contaminants in sea containers and their cargoes

Contaminating pests and contaminants\* can travel on or in sea containers. The goods in the container can also contain such pests, regardless of the type of the goods being carried. They can cause serious damage to agricultural industries, the environment and economy.

\* Plant and animal material, weeds, seeds, insects and soil. Soil can carry serious diseases such as foot-and-mouth disease.

**Before using a sea container, make sure it is clean and free of pests and contaminants.**

#### Areas contaminating pests are commonly found:



- bottom rails
- forklift pockets and twist lock fittings
- tops and cross members.



Inspections should only be conducted where it is safe to do so. See this link for guidance: [fa0.org/3/ca7740en/CA7740EN.pdf](https://fa0.org/3/ca7740en/CA7740EN.pdf)



#### Shared responsibility

Everyone along the supply chain has a responsibility to keep containers and their cargoes clean.

#### Detections

If pests or contaminants are detected:

- Before vessel loading: take the appropriate action to remove them and ensure container is clean.
- After vessel discharge: seek guidance from your National Plant Protection Organisation

#### Examples of contaminating pests of concern

<p><b>Khapra beetle</b></p> <p>Look for piles of yellowish skins in joins between floors and walls, joins between floor panels and under floors.</p>	<p>Adults 1.6 – 3mm long</p>	<p>larvae 1.6 – 4.5 mm long</p>	<p>Skins in cross rail</p>
<p><b>Invasive snails</b></p> <p>Look for snails in a variety of colours, sizes and forms attached to sea containers.</p>	<p>Giant African snail (<i>Lissachatina fulica</i>) 50-100mm long</p>	<p>Chocolate-band snail (<i>Massylaea vermiculata</i>) 22-32mm long</p>	<p>Snail on external surface</p>
<p><b>Spongy moth</b></p> <p>Look for egg masses covered in yellowish scales on external sea container surfaces.</p>	<p>Adult female (40 – 70mm wingspan)</p>	<p>Egg masses (40 x 20mm in size)</p>	<p>Egg mass on external surfaces</p>
<p><b>Nesting pests</b></p> <p>Look for groups or nests in joins, gaps and spaces at ground level in and on sea containers.</p>	<p>Asian honey bee comb (<i>Apis cerana</i>)</p>	<p>African big headed ant (<i>Pheidole megacephala</i>)</p>	<p>Yellow crazy ant (<i>Anoplolepis gracilipes</i>)</p>
<p><b>Spotted lanternfly</b></p> <p>Look for egg masses on external sea container surfaces. They look like mud smears.</p>	<p>Adults are 27mm long</p>	<p>Egg mass on tree</p>	<p>Egg mass on external surfaces</p>