

Documento adjunto 01: Informe del Grupo de debate de la CMF sobre contenedores marítimos (2023)

1. Antecedentes e información sobre el contexto

En 2017, la Comisión de Medidas Fitosanitarias (CMF) acordó abandonar, durante un plazo de cinco años, la elaboración de una norma internacional para medidas fitosanitarias (NIMF) sobre contenedores marítimos. En aquel entonces, algunas de las partes contratantes y varias regiones no estaban dispuestas a continuar con la elaboración de un proyecto de NIMF. Entre las razones que se arguyeron cabe citar diversas cuestiones de orden operacional, jurídico y práctico que, a su juicio, sobrepasaban la capacidad o la autoridad de las organizaciones nacionales de protección fitosanitaria (ONPF). Se acordó que, al expirar el plazo de cinco años y sobre la base del análisis realizado por el Grupo de acción sobre contenedores marítimos acerca de las repercusiones de las medidas complementarias recomendadas por la CMF para reducir el riesgo de plagas asociado con los contenedores marítimos, la Comisión estudiaría de nuevo la necesidad de elaborar una norma.

En su 15.^a reunión, celebrada en 2021, la CMF examinó la mejor manera de avanzar en las labores relacionadas con el Grupo de acción, cuyo mandato concluía a finales de ese año, y solicitó al Grupo de acción que redactase un proyecto de mandato para un futuro grupo de debate de la Comisión que se encargaría de organizar, posiblemente en 2022, un taller o una consulta o cualquier otro tipo de tarea que se decidiera en la 16.^a reunión de la CMF, que había de celebrarse en 2022, y de recabar la información o las recomendaciones pertinentes para transmitírselas posteriormente a la Comisión en su 17.^a reunión (prevista en 2024).

La 16.^a reunión de la CMF (2022) tomó nota del informe final del Grupo de acción y aprobó dicho informe, en que se formulaban varias recomendaciones que deberían ser examinadas y aprobadas en relación con la creación del Grupo de debate de la CMF sobre contenedores marítimos, el cual continuaría haciendo avanzar las recomendaciones proporcionadas por el Grupo de acción. La finalidad, la composición, las funciones y la duración del Grupo de debate se describen en el [mandato](#).

1.1 Complejidades observadas en relación con la vía de los contenedores marítimos

Las economías nacionales dependen del flujo eficiente e ininterrumpido 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 250 millones de contenedores despachados anualmente, es mayúscula. Por lo tanto, todo cambio que se produzca en el sistema, al igual que toda medida recomendada o introducida en la cadena logística, podría producir efectos en toda la cadena de las partes involucradas.

Como se reconoce en el informe final del Grupo de acción, la naturaleza de la carga transportada en los contenedores marítimos puede contribuir a los riesgos de plagas. Además, tanto en la Recomendación de la CMF sobre contenedores marítimos (R-06) como en las orientaciones de la CIPF relativas a las cadenas de suministro y la limpieza de los contenedores marítimos se recalca que la arrumazón de contenedores marítimos con carga es la etapa más probable de la cadena de suministro de contenedores en la que puede ocurrir la contaminación por plagas. Sin embargo, no es el único punto en el que puede producirse la contaminación. En la Sección 1.2 del presente informe se ofrece información más detallada sobre las causas del riesgo de plagas en los contenedores.

Un elemento fundamental para evaluar y encontrar soluciones prácticas, eficaces y viables es tener una comprensión clara de las funciones y las responsabilidades en toda la cadena logística, lo que se conoce como enfoque de las «responsabilidades de custodia». Esta idea se vio reforzada por las conversaciones mantenidas en el taller celebrado en julio de 2023 en Brisbane (Australia), durante el cual los participantes expresaron su deseo de disponer de orientaciones claras y sencillas que les ayudaran a tomar decisiones y

aplicar las medidas recomendadas. Dicho enfoque resulta especialmente importante para la idea de elaborar un marco general de lucha contra las plagas en toda la cadena logística.

Asimismo, se debe prestar atención a la capacidad o competencia de las ONPF para desempeñar funciones de gestión de riesgos, teniendo en cuenta las diferentes legislaciones y capacidades. Cabe señalar que la base jurídica para hacer frente a los riesgos fitosanitarios a lo largo de la vía de los contenedores marítimos varía entre los distintos países y las ONPF. La infraestructura, el espacio y la capacidad de los puertos y las terminales de contenedores para realizar inspecciones y medidas de gestión de riesgos también pueden variar de forma considerable.

Al estudiar las soluciones y recomendaciones propuestas, el Grupo de debate se ha guiado por el principio cardinal de lograr un nivel razonable de reducción de los riesgos con repercusiones mínimas, habida cuenta de las complejidades que entraña la cadena logística de los contenedores marítimos.

1.2 Riesgos asociados con la vía de los contenedores marítimos

En 2016 la CMF reconoció, en su 11.^a reunión, que la vía de los contenedores marítimos internacionales planteaba un riesgo por la propagación de plagas de plantas. Dicho riesgo supone una amenaza grave para la producción agrícola mundial y para el medio natural. Por lo tanto, en vez de concentrarse en plagas específicas, el enfoque consiste en tratar la vía en su conjunto, lo que supone que, aunque tal vez algunas medidas recomendadas no sean eficaces ni necesarias para una plaga determinada, sí que contribuyen a la reducción general del riesgo. El Grupo de debate reconoció también que la eliminación completa de los riesgos no es factible y que el objetivo debería ser una reducción considerable, pero realista, del nivel de riesgo.

En los últimos años ha pasado a estar disponible un creciente volumen de datos, obtenidos de las inspecciones de contenedores marítimos efectuadas en distintos países de todo el mundo. Estos datos ponen de relieve que la contaminación tanto interna como externa es bastante frecuente. No siempre se dispone de un desglose de los resultados atendiendo a la naturaleza concreta de la contaminación, y la contaminación puede referirse no solo a plagas de plantas, sino también a otros insectos o invertebrados, material orgánico de origen animal, plantas viables e inviables y tierra. Poder determinar exactamente el tipo de contaminación permitiría realizar una evaluación completa de los riesgos fitosanitarios asociados y recomendar las medidas fitosanitarias apropiadas.

A través de la labor del Grupo de debate, se prestó atención nuevamente a los datos disponibles relativos a los riesgos fitosanitarios asociados con la circulación de los contenedores marítimos, cuyas observaciones y conclusiones al respecto se exponen en la Sección 3.5 del presente informe.

Son varios los factores que contribuyen al riesgo de la vía de los contenedores marítimos. Cuando un contenedor marítimo queda contaminado, la fuente puede ser bien el entorno que lo rodea, bien la carga transportada dentro del contenedor. Entre los factores que influyen en el riesgo figuran la estructura del contenedor marítimo y los materiales utilizados, la ubicación de los contenedores marítimos (a lo largo de toda la cadena logística), el tiempo pasado en una zona por un contenedor marítimo, el origen y destino de los contenedores y la naturaleza de la carga. Este trabajo se interesa por el riesgo que presenta el contenedor marítimo. Sin embargo, la naturaleza de la carga, tanto la que lleva en ese momento como la que ha transportado previamente, y la manipulación y el almacenamiento de la carga antes y durante la arrumazón de los contenedores marítimos influyen en el riesgo de contaminación interna. Cuando la carga es una planta o un producto vegetal, puede verse sujeta a requisitos fitosanitarios, mientras que el contenedor marítimo en sí puede representar un riesgo residual que exige medidas fitosanitarias adicionales.

El Grupo de debate desea recalcar que, por lo que se refiere al riesgo, deben tenerse en cuenta incluso los contenedores marítimos vacíos, pues la contaminación que permanece en los contenedores vacíos cuando la descarga ha quedado incompleta o cuando no se los ha limpiado adecuadamente para eliminar por completo la contaminación puede presentar un riesgo. Por lo tanto, es necesario que los consignatarios

descarguen y limpien por completo los contenedores marítimos antes de volver a usarlos o cargarlos en un buque. Para garantizar que la descarga y limpieza se hacen de forma apropiada, las partes implicadas en la posterior manipulación de los contenedores marítimos vacíos, con arreglo al enfoque de la responsabilidad de custodia, deberían efectuar una verificación activa de su estado de limpieza para evitar que los contenedores contaminados lleguen al siguiente lugar de carga.

2. Mandato y actividades del Grupo de debate de la CMF sobre contenedores marítimos

La finalidad del Grupo de debate es el examen de todos los materiales y recomendaciones que sean pertinentes, la definición de opciones viables que contribuyan a la gestión del riesgo y la presentación de recomendaciones a la CMF, incluida la opción de elaborar una NIMF; además, se encomendó al Grupo de debate que preparara un proyecto de revisión de la actual R-06 de la CMF.

A fin de abordar las cuestiones enunciadas en su mandato, y con arreglo a lo recomendado por el Grupo de acción sobre contenedores marítimos —su predecesor—, el Grupo de debate examinó el valor que podría tener utilizar los programas de los operadores económicos autorizados (OEA) y añadir 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 Organización Mundial de Aduanas (OMA); trabajó en varias propuestas de actualización del Código de prácticas para la arrumazón de las unidades de transporte 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); examinó los datos disponibles sobre los riesgos fitosanitarios asociados a la circulación de contenedores marítimos, y estudió e investigó posibles mejoras al diseño de los contenedores marítimos para reducir al mínimo los riesgos de plagas asociados con la circulación de dichos contenedores.

Un elemento fundamental de la labor del Grupo de debate era la revisión de la R-06 de la CMF sobre contenedores marítimos. La versión revisada inicial de dicha recomendación fue presentada a la CMF en su 17.^a reunión, celebrada en 2023, la cual aprobó el documento revisado para que fuera objeto de consultas con los países.

3. Resultados del Grupo de debate

3.1 Opciones de regulación y de otro tipo

El Grupo de debate trabajó para determinar y evaluar posibles medidas con las que reducir el riesgo de la vía de los contenedores marítimos y para preparar recomendaciones propias para seguir elaborando medidas prácticas, viables y de bajo coste que podrían adoptarse a nivel mundial. El Grupo de debate compiló las diversas medidas y consideraciones planteadas por su predecesor, el Grupo de acción, por los participantes de los talleres internacionales sobre contenedores marítimos celebrados en 2022 y 2023, y suscitadas durante otras actividades en que participaron las ONPF y el sector del transporte marítimo, y comenzó a analizar dichas medidas y consideraciones.

A fin de que las medidas surtan efecto, debe haber coordinación entre las organizaciones gubernamentales (incluidas las ONPF y los organismos de control de fronteras), entre los sectores del transporte marítimo a lo largo de la cadena de suministro y entre las ONPF y dicho sector.

Los enfoques estudiados se clasificaron inicialmente como reglamentarios (obligatorios), no reglamentarios (voluntarios) y mixtos. Todas las medidas deben reducir al mínimo de forma eficaz la introducción y la propagación de las plagas de plantas a nivel mundial. Al mismo tiempo, deben ser prácticas, flexibles y rentables en su aplicación tanto para los gobiernos como para el sector. Al describir y clasificar las posibles medidas de forma más exhaustiva, el Grupo de debate determinó que cada medida podría presentar algunos aspectos obligatorios y otros voluntarios y que, de hecho, las medidas podían tener múltiples dimensiones. Sobre la base de los análisis en curso, el Grupo de debate llegó a la conclusión de que la evaluación de las consecuencias en cuanto a costos y recursos para las diversas partes en la cadena de suministro de los

contenedores marítimos (como se indica en el mandato del Grupo de debate) no serían viables dada la variación que existe entre los diferentes países; por lo tanto, el grupo se está concentrando en otros aspectos del análisis. El Grupo de debate también necesita más tiempo para elaborar recomendaciones que tengan en cuenta adecuadamente los aspectos prácticos de las distintas medidas y para poder formular una recomendación sobre la opción u opciones preferidas.

A fin de analizar las diversas medidas posibles, el Grupo de debate confeccionó una plantilla en la que se recogerían los efectos para el sector, la economía, las partes contratantes y otros organismos, las consecuencias para el comercio, el tipo de marco jurídico necesario para la aplicación, las garantías para las ONPF de la eficacia de la medida, el estado de preparación de la medida (por ejemplo, en fase de planificación o demostrada), el calendario para el desarrollo de la medida y la necesidad de considerar la idoneidad del momento de aplicación. Un factor clave para que una medida surta el efecto deseado son los incentivos (financieros o procedimentales) ofrecidos al sector por asumir los aspectos voluntarios de esa medida. También es válido para la capacitación, la existencia de recursos suficientes para supervisar toda medida obligatoria y la existencia de canales de comunicación eficaces entre las ONPF y el sector.

Las posibles medidas que actualmente están siendo evaluadas, de forma independiente o combinada, por el Grupo de debate son las siguientes:

- sensibilización, educación y divulgación (las ONPF y el sector), incluidos manuales y directrices (con iniciativa del sector y de las ONPF);
- programas dirigidos por el sector (por ejemplo, programa de responsabilidad de custodia);
- mejores prácticas aplicadas por el sector en los puntos críticos de control en la cadena de suministro;
- automatización de las capacidades de detección en puertos y contenedores (por ejemplo, sensores electrónicos, autolimpieza);
- mejora del diseño de los contenedores (por ejemplo, suelos, base, materiales, pinturas, revestimientos) a medio o largo plazo;
- NIMF sobre limpieza de los contenedores marítimos (que puede incluir aspectos como una inspección visual y certificación obligatorias o una inspección visual y procedimientos de limpieza obligatorios en determinados puntos de la cadena de suministro);
- autorización para terceras partes con supervisión de las ONPF;
- incorporación de medidas fitosanitarias en otros marcos multilaterales (ONPF, otras organizaciones gubernamentales como mecanismos de facilitación del comercio (los OEA y el Marco de normas SAFE de la OMA) que podrían tener un elemento sobre limpieza (véase la Sección 3.2);
- revisiones del Código de prácticas para la arrumazón de las unidades de transporte a fin de incluir en él componentes relacionados con la limpieza fitosanitaria (véase la Sección 3.4).

Es probable que algunas de las medidas se apoyarán o solaparán con otras conforme pasen nuevas tecnologías a estar disponibles en todo el mundo, se vayan ultimando modelos de facilitación del comercio, etc. Además, el Grupo de debate observó que una solución mundial podría implicar que cada una de las ONPF eligiese de entre un conjunto definido de medidas que estuvieran en condiciones de aplicar dentro de los límites de sus recursos y de su capacidad legislativa y en los plazos fijados. En determinadas situaciones (por ejemplo, brotes de plagas, disponibilidad limitada de recursos), las ONPF podrían recurrir a medidas adicionales si fuese necesario y con una comunicación adecuada entre las partes gubernamentales y del sector.

Por tanto, se invita a la CMF a estudiar la posibilidad de prorrogar el mandato del Grupo de debate con un mandato revisado que facilitará la labor del Grupo de debate para recomendar opciones preferidas.

3.2 Programas de operadores económicos autorizados

El Grupo de debate estudió el valor que podía tener la utilización de los programas de los OEA, con miras a reconocer cadenas de suministro seguras.

Tras la labor de investigación sobre el concepto de los OEA y de sus programas vigentes, se determinó que podría resultar difícil intentar cambiar el redactado de los programas de OEA. Por lo tanto, el Grupo de debate ha preparado dos propuestas para incorporar los aspectos fitosanitarios en el Pilar 3 del Marco de normas SAFE de la OMA. Una propuesta consiste en añadir a la Norma 1 referencias a la cooperación entre las aduanas y los organismos encargados de la bioseguridad o la agricultura. La segunda propuesta es modificar la redacción de la Norma 4 en relación con la colaboración entre organismos asociados y la armonización de las inspecciones fronterizas.

Con la primera propuesta se anima a armonizar las actividades de cumplimiento y de otro tipo, y a celebrar consultas con las ONPF a fin de intercambiar información sobre las normas que correspondan, tales como las directrices de la CIPF para los contenedores marítimos, al tiempo que se emprenden estas actividades. La segunda propuesta alienta la colaboración con todos los organismos asociados a fin de armonizar, en la medida de lo posible, sus procesos, medidas o estrategias de control, para garantizar la seguridad y la competitividad económica.

En septiembre de 2023 se presentaron estas propuestas al Subgrupo del Marco SAFE de la OMA. De acuerdo con el resumen de la reunión del Subgrupo que figura en el sitio web de la OMA, el autor de las propuestas las presentó y explicó que su propósito era concienciar sobre los requisitos fitosanitarios e inquietudes que afectan a todas las vías a fin de alentar la cooperación entre los organismos gubernamentales. Varios participantes apoyaron los textos propuestos. Otros participantes consideraron que esa cooperación ya se contemplaba en los documentos existentes, tales como el Convenio de Kyoto revisado y el Compendio sobre Gestión Coordinada de Fronteras. El Subgrupo acordó que estas propuestas debían seguir estudiándose.

Posteriormente, estas propuestas se presentaron en la 29.^a reunión del Grupo de Trabajo SAFE¹, el cual decidió invitar al Subgrupo de la OMA a estudiar propuestas y el lugar que deberían ocupar en el marco.

3.3 Modelo de Datos de la Organización Mundial de Aduanas

Los modelos de datos aduaneros ofrecen un marco normalizado que facilita el intercambio electrónico de información mediante informes sobre carga y declaraciones completas de importación. Al adoptar un modelo normalizado, las administraciones aduaneras y otras autoridades competentes pueden procesar la información de forma más eficiente, y los comerciantes pueden entender más fácilmente qué se les exige, sin importar el país con el que estén tratando.

Desde el punto de vista de la gestión del riesgo, contar con datos normalizados y previsible permite que las autoridades competentes del ramo gestionen y evalúen mejor los riesgos, lo que da lugar a un comercio internacional más seguro.

El Grupo de debate estudió la posibilidad de añadir elementos de datos fitosanitarios a los Modelos de Datos de la OMA para ayudar al seguimiento del estado de limpieza de los contenedores y sus cargas mediante los informes de carga y las declaraciones completas de importación.

El Grupo de debate acordó que el indicador o declaración del estado de limpieza se incluiría en el modelo de datos para las notificaciones hechas mediante declaraciones completas de importación:

- *“El contenedor o contenedores y su carga abarcados por esta declaración están libres de cualquier tipo de material visible de origen animal o vegetal, de tierra y de insectos”.*

¹ [Organización Mundial de Aduanas.](#)

Sin embargo, la declaración que aparece arriba puede utilizarse para hacer un seguimiento de la limpieza únicamente de los contenedores FCL, FCX y LCL.

También se acordó que, en el caso de los contenedores vacíos, no era viable reflejar la declaración de la limpieza del contenedor mediante declaraciones de carga o declaraciones completas de importación, ya que, de conformidad con la legislación aduanera, los contenedores vacíos no son «importados», sino que son «admitidos temporalmente», situación en la que no se exigen ni declaraciones completas de importación ni declaraciones de carga.

El Grupo de debate acordó las partes responsables de proporcionar las declaraciones de limpieza, tal como se indica a continuación:

Tipo de contenedor	Declaración de aduanas Declaración completa de importación (sí/no)	Parte responsable de la declaración de aduanas (declarante aduanero)	Parte responsable de la declaración de limpieza
FCL	Sí. Una declaración completa de importación para la totalidad de la remesa	Agente de aduanas / importador	Importador (del contenedor y las mercancías)
FCX	Sí. Una declaración completa de importación para la totalidad de la remesa	Agente de aduanas / importador	Importador (del contenedor y las mercancías)
LCL	Sí. Una declaración completa de importación para cada remesa dentro de un contenedor.	Agente de aduanas / importador	Mercancías: Los distintos importadores por sus respectivas remesas. Los importadores deberían colaborar con sus correspondientes agrupadores para garantizar la limpieza del contenedor. Contenedor: Los agrupadores principales han de colaborar con los agrupadores implicados para garantizar la limpieza de los contenedores.

Tras consultas con la Organización Mundial de Aduanas, la progresión de los cambios a los Modelos de Datos de la OMA se efectúa en dos pasos principales:

1. Redactar una solicitud detallada de mantenimiento de datos en que se expongan los cambios propuestos al Modelo de Datos de la OMA, asegurándose de que cumple los requisitos y explica claramente los motivos para las modificaciones.
2. Presentar dicha solicitud al equipo de proyectos del Modelo de datos de la OMA para que lo revise y lo estudie.

3.4 Actualización del Código de prácticas para la arrumazón de las unidades de transporte

De acuerdo con la decisión de la CMF de no aprobar el proyecto de NIMF para contenedores marítimos, una de las tareas originales del Grupo de acción era medir la asimilación y la repercusión del Código de prácticas. Sin embargo, el Grupo de acción no logró completar esta tarea por varios motivos.

Si bien no formaba parte explícitamente de su mandato, el Grupo de debate redactó y propuso enmiendas al Código de prácticas para la prevención de la contaminación por plagas. La CEPE, uno de los tres organismos de las Naciones Unidas autores del Código de prácticas, ha emprendido una revisión de dicho texto. Aún no está claro, sin embargo, en qué medida participarán en este trabajo de revisión (en caso de que lo hagan) los otros dos autores del Código, la OMI y la OIT, y cuando podría terminarse dicho trabajo.

El Grupo de debate ha hecho varias aportaciones al trabajo de revisión del Código de prácticas que lleva a cabo la CEPE. Entre estas cabe citar las siguientes: Una propuesta de nuevo capítulo en la versión revisada del Código sobre contaminación por plagas (denominado «Capítulo 10bis») sobre la base del anterior proyecto de revisión de la R-06 de la CMF en su forma estudiada por la 17.ª reunión de la Comisión; sustitución del actual Anexo 6 del Código relativo a la “Reducción al mínimo el riesgo de recontaminación” con el texto provisional que forma parte del proyecto de revisión de la R-06 que se presentará en la 18.ª reunión de la CMF para su examen con miras a ser aprobado; modificaciones propuestas para el importante Capítulo 4 del Código respecto a las funciones y responsabilidades para recalcar que reducir la contaminación por plagas al mínimo es una responsabilidad común de todas las partes en las cadenas de suministro internacionales de contenedores; y preocupaciones importantes por la nueva definición propuesta de “unidad de transporte limpia”. Además, el Grupo de debate ha recomendado a la CEPE que se revise la totalidad del Código para garantizar que se hacen referencias sustantivas y uniformes a la prevención de plagas, según corresponda.

En una reunión del grupo de trabajo de la CEPE responsable del Código de prácticas para la arrumazón de las unidades de transporte (GT 24) celebrada en diciembre de 2023, la Secretaría de la CIPF insistió en que todas esas aportaciones hechas por el Grupo de debate fuesen estudiadas una vez que el proyecto de revisión de la R-06 fuese examinado en la 18.ª reunión de la CMF, y en que la CEPE no prejuzgara prematuramente el contenido de los elementos relacionados con las plagas en la versión revisada del Código de prácticas.

En su reunión de diciembre, el GT 24 de la CEPE acordó en principio que aquellas propuestas de modificación al Código de prácticas que se referían a los aspectos de la prevención de la contaminación por plagas se ajustaran a la R-06 sobre contenedores marítimos, una vez aprobada por la CMF en su 18.ª reunión. A tal fin, en espera de la decisión que se tomara en el período de sesiones del Comité de Transportes Interiores, se solicitaría que los expertos que habrían de determinar la reestructuración del Código de prácticas en el proceso dirigido por el GT 24 también estudiaran e incorporaran, cuando fuera pertinente, los cambios de las propuestas relativas a la cuestión de la prevención de la contaminación por plagas que presentaría la Secretaría de la CIPF a la secretaria de la CEPE a partir de abril de 2024.

Se invita a la 18.ª reunión de la CMF a tomar nota de la información anterior y a dar las orientaciones que considere necesarias al respecto.

3.5 Datos y riesgos

El Grupo de debate estudió los datos disponibles sobre los riesgos fitosanitarios asociados con la circulación de los contenedores marítimos.

El Grupo de debate evaluó los riesgos de plagas asociados con la circulación mundial de los contenedores marítimos. La evaluación comportó un examen tanto del alcance de los riesgos de plagas como de la probabilidad de que se introdujeran y propagaran plagas por medio de los contenedores marítimos. Para determinar la magnitud de los riesgos de plaga asociados con los contenedores marítimos, el Grupo de debate reunió datos sobre la limpieza de dichos contenedores mediante encuestas realizadas en Australia, China, Kenya y Nueva Zelanda. Al mismo tiempo, para evaluar la probabilidad de la introducción y

propagación de plagas, los miembros del Grupo de debate también efectuaron un examen de las publicaciones internacionales sobre la materia y recopilaron información de países concretos sobre los costos asociados con la gestión de plagas que se habían introducido y establecido y que estaban posiblemente vinculadas a la vía de los contenedores marítimos.

Las principales observaciones extraídas de este trabajo se presentaron durante el taller celebrado en 2023 y pueden resumirse como sigue:

1. Los datos obtenidos a partir de las encuestas realizadas en Australia, China, Kenya y Nueva Zelanda (que en conjunto representaban, en términos de volumen, más del 30 % del comercio mundial por medio de contenedores marítimos) revelaron una notable frecuencia de intercepciones de plagas bien en el interior de los contenedores, bien en su superficie. Los índices de intercepción iban desde el 20 % hasta el 56 % para los contenedores con carga y desde el 15 % hasta el 33 % para los vacíos. Es importante señalar que la considerable variabilidad de los índices de intercepción se puede atribuir a las diferencias en las metodologías de encuesta y a las variaciones en los formatos de la recogida de datos. Además, debería recalarse que las intercepciones asociadas con las mercancías transportadas en los contenedores marítimos no eran objeto de estas encuestas, ya que no es fácil acceder a dichos datos.
2. De acuerdo con los datos de las encuestas que incluían información sobre la ubicación de las intercepciones, más del 90 % de los riesgos externos se interceptaron en la cara inferior del suelo de los contenedores marítimos, mientras que los riesgos internos se interceptaron principalmente en el suelo de los contenedores.
3. De los riesgos de plaga interceptados en contenedores marítimos, nueve figuraban en la lista de las 100 peores especies invasivas del mundo, parte de la Base de Datos Mundial de Especies Invasivas.
4. Si bien no es fácil atribuir de forma concluyente la introducción y la propagación de los riesgos de plaga a una vía concreta, las publicaciones internacionales confirman casos de introducción y propagación de una plaga que están ligados directamente a la vía de los contenedores marítimos, como sucedió con la propagación mundial de la hormiga roja de fuego.
5. Se facilitaron ejemplos de los costos de la erradicación asociados con plagas concretas que podían estar ligadas a la vía de los contenedores marítimos.

Después de examinar la información presentada en el taller celebrado en 2023 y en conversaciones posteriores, el Grupo de debate llegó a la conclusión de que existían pruebas científicas que indicaban la existencia de riesgos asociados con la vía de los contenedores marítimos y resaltó la necesidad de tomar medidas a nivel mundial para reducir al mínimo dichos riesgos. Se anima a las ONPF a reunir e intercambiar de forma activa datos sobre las intercepciones relacionadas con las mercancías transportadas en los contenedores marítimos.

3.6 Diseño de los contenedores marítimos

El Grupo de debate estudió e investigó posibles mejoras al diseño de los contenedores marítimos para reducir al mínimo los riesgos de plaga asociados con la circulación de los contenedores marítimos.

Los travesaños de la cara inferior del suelo y las grietas y rendijas en el suelo de los contenedores marítimos son lugares en que se suelen interceptar plagas y sustancias contaminantes. Concretamente, las plagas que afectan al grano almacenado, como el escarabajo khapra, pueden esconderse en las grietas y fisuras de los contenedores marítimos y propagarse a nuevas zonas de todo el mundo. Todas las modificaciones que se hagan a los diseños de los contenedores con el fin de reducir los escondrijos para las plagas oportunistas y los puntos donde pueden acumularse los contaminantes probablemente reducirán al mínimo los riesgos de plagas asociados con la circulación de los contenedores.

Las pruebas muestran que eliminar la utilización de suelos con grietas, fisuras y huecos entre los paneles del suelo, los travesaños y las paredes del contenedor reduce el riesgo de contaminación. Por lo tanto, el Grupo de debate alienta al sector de los contenedores marítimos a que, en cooperación con los fabricantes

de dichos contenedores, estudien formas de facilitar la producción y el uso generalizado de contenedores marítimos con tipos de suelo que no tengan huecos, sean menos propensos a sufrir grietas y fisuras y sean más fáciles de limpiar. Uno de esos tipos de suelo, que ya usan algunos propietarios de contenedores, es el denominado “suelo de acero”. El Grupo de debate también alienta a los fabricantes de contenedores a que apliquen revestimientos de colores claros a las bases de los contenedores marítimos con el fin de mejorar la detectabilidad de la contaminación.

Otras modificaciones al actual diseño de los contenedores (por ejemplo, la estructura del suelo y la base y los agujeros de ventilación) pueden contribuir también a reducir los riesgos.

Con el fin de investigar posibles mejoras al diseño de los contenedores marítimos que podrían reducir al mínimo los riesgos de plagas y evaluar la eficacia de esas mejoras, el gobierno de Australia encargó un proyecto de investigación a la Universidad Murdoch en 2022. Entre los principales resultados esperados de este proyecto figuran el análisis de los datos históricos de intercepciones para detectar cualquier tendencia entre las detecciones de plagas y las características de los contenedores y analizar cómo las modificaciones de los diseños de los contenedores marítimos pueden reducir los riesgos de plagas.

Además, como parte del proyecto de investigación, la Universidad Murdoch está efectuando pruebas de laboratorio y ensayos sobre el terreno de los nuevos diseños de ventilador creados por el mayor fabricante de contenedores marítimos en China, CIMC. El propósito de estos ensayos es evaluar la eficacia de los nuevos diseños del ventilador a la hora de reducir la facilidad con que determinadas plagas entran en los contenedores marítimos. Como parte del ensayo, CIMC facilitó a la Universidad Murdoch una muestra de 15 nuevos diseños de ventilador y 15 diseños ordinarios. Los primeros resultados del ensayo indican que los nuevos diseños de ventilador son más eficaces a la hora de impedir la entrada de plagas concretas.

Para reunir las pruebas estadísticas necesarias sobre la eficacia de los tipos de suelo alternativos, como los suelos de acero, los de bambú y aquellos revestidos con una película de polímero reforzado con fibra de carbono (CFRP), y de los contenedores marítimos con travesaños inferiores cerrados, a la hora de reducir al mínimo los riesgos de plagas y facilitar la limpieza, Australia y China han iniciado estudios sobre los contenedores marítimos en sus respectivos territorios.

El estudio australiano, que comenzó en julio de 2023 en colaboración con Swire Shipping, consiste en el ensayo de 15 contenedores marítimos modificados (esto es, contenedores con suelos de acero y travesaños inferiores cerrados) y 15 contenedores ordinarios (es decir, contenedores con suelo de madera y travesaños inferiores abiertos) en las cadenas de suministro internacionales.

El estudio en China, en colaboración con COSCO Shipping y CIMC, conllevará la recopilación de datos sobre contenedores marítimos con diferentes tipos de suelos (acero, bambú y bambú revestido de una película de CFRP) y contenedores marítimos con travesaños inferiores cerrados. En el estudio, cuyo comienzo es probable que se produzca a principios de 2024, se pondrá a prueba un total de 48 contenedores, junto con 12 contenedores marítimos ordinarios, en las cadenas de suministro internacionales.

Ambos estudios entrañan la recopilación de datos sobre detecciones del riesgo de plagas, tanto en las superficies internas de los contenedores como en las externas, a su llegada a los respectivos países. También se recopilará otra información como la antigüedad del contenedor marítimo y si existe algún daño en los componentes estructurales, como grietas o fisuras en las tablas del suelo. En el tamaño de la muestra se han incluido contenedores marítimos de diferentes antigüedades y tanto contenedores vacíos como con carga. Se prevé que los estudios duren un máximo de 18 meses durante los cuales recogerán pruebas con validez estadística.

La información recopilada en estas actividades alimentará el proyecto de investigación que está llevando a cabo la Universidad Murdoch.

Cuatro importantes organismos del sector internacional de los contenedores marítimos han mantenido una estrecha colaboración con el Gobierno de Australia para ayudarle a fijar la dirección estratégica del proyecto

de investigación y ofrecer orientación sobre actividades que produzcan cambios positivos en los diseños de los contenedores a nivel mundial. Los organismos del sector internacional son la Asociación de Propietarios de Contenedores, el Consejo Mundial del Transporte Marítimo, el Instituto de Arrendadores Internacionales de Contenedores y la Oficina Internacional de Contenedores y Transporte Intermodal.

4. Consideraciones importantes

4.1 El relevante papel de la participación del sector

Las partes interesadas del sector continúan mostrando su apoyo y carácter proactivo en la labor de la CIPF de reducir al mínimo la contaminación por plaga en la vía de los contenedores marítimos, entre otras cosas, respaldando los avances tecnológicos e informáticos, participando en los distintos ensayos y estudiando con interés la posibilidad de introducir mejoras en el diseño de los contenedores marítimos para reducir al mínimo la contaminación por plagas en los propios contenedores y en sus superficies. Obviamente, el sector se preocupa por conseguir que todas las medidas recomendadas eviten lo máximo posible causar repercusiones negativas a los sensibles sistemas de logística de los contenedores marítimos y las cadenas de suministro. El sector también es partidario de que toda medida recomendada deba ofrecer, de forma demostrable, mayores beneficios en cuanto a la reducción de las plagas que costos de aplicación tenga.

Una propuesta del sector que resulta particularmente interesante y tiene muchas posibilidades de ser aceptada por las distintas partes de las cadenas de suministro internacionales que hacen uso de los contenedores es el denominado «enfoque de la responsabilidad de custodia». Este hace referencia a la responsabilidad que tiene el custodio que recibe un contenedor de determinar si el custodio anterior ha cumplido sus obligaciones y, en caso de que en el contenedor marítimo se hayan encontrado signos visibles de contaminación por plagas, exigir que rindan cuentas. El Grupo de debate señaló que esta propuesta era una medida posiblemente viable; se recomienda seguir evaluándola como se indica en la Sección 3.1 del presente informe.

Debido a su gran potencial, y porque encarna y desarrolla el principio fundamental de que la prevención de plagas es una responsabilidad compartida por todas las partes de la cadena internacional de suministro por medio de contenedores, se ha dado prominencia a dicho enfoque en el proyecto de R-06 revisada que ha de ser estudiado por la CMF en su 18.^a reunión. Así pues, se invita a la 18.^a reunión de la CMF a hacer suyo este elemento particular del proyecto de recomendación revisada, ya que daría un impulso al sector para seguir desarrollando y defendiendo el enfoque de la responsabilidad de custodia. Se reconoce que se necesita seguir trabajando para perfeccionar este modelo. Hay varios organismos importantes del sector que participan de forma destacada en su desarrollo continuo y que están muy comprometidos con dicho desarrollo. Existen considerables dificultades, ya que, si se quiere garantizar la mayor eficacia, el enfoque necesitaría contar con la implicación de partes y sectores que hasta la fecha no han participado sistemáticamente en la labor de la CIPF en materia de limpieza en la vía de los contenedores marítimos; por ejemplo, los modos de transporte por ferrocarril y camión, los puertos y las terminales marítimas.

Como ya se ha mencionado, además de para la creación y el desarrollo continuo del modelo de la responsabilidad de custodia, se ha recibido un firme apoyo del sector para varias otras iniciativas, incluidos los ensayos de contenedores marítimos, la tecnología de detección con cámara y el desarrollo de una aplicación del Código de prácticas con preguntas que forman una lista de verificación sobre la arrumazón de los contenedores y una advertencia sobre las plagas oportunistas. De forma parecida, se está trabajando para seguir desarrollando las directrices comunes vigentes del sector relativas a la limpieza de los contenedores marítimos. También se están preparando directrices dirigidas específicamente a los estibadores encargados de la descarga y a los consignatarios, así como una lista de verificación para la descarga de los contenedores. Además, una esfera importante de la cooperación entre el sector y varias ONPF es la que tiene que ver con las posibles mejoras del diseño de los contenedores marítimos, esfera en la que se han observado varios pasos y medidas prometedoras. También se invita a la 18.^a reunión de la

CMF a hacer suyo este elemento concreto del proyecto de R-06 revisada, de nuevo con el objetivo de dar un mayor impulso y aliento a los esfuerzos por mejorar el diseño de los contenedores marítimos.

Que las principales partes interesadas del sector hayan participado de forma activa, y dedicado recursos, para ayudar a elaborar orientaciones de la CIPF, incluida la versión revisada de la R-06 de la CMF, ha servido en sí mismo para concienciar sobre los riesgos de plagas que presenta la vía de los contenedores marítimos y la necesidad de afrontarlos. Por lo tanto, a juicio del Grupo de debate, que las principales partes interesadas del sector mantengan y amplíen su participación y contribuciones resulta fundamental para encontrar y aplicar soluciones prácticas, viables y económicas que permitan avanzar hacia un marco general para la reducción de los riesgos de plagas que entraña la vía de los contenedores marítimos, a la vez que se evita causar repercusiones negativas a los sensibles sistemas de logística de los contenedores marítimos. De igual modo, si la CIPF concluyese su labor en esta esfera de forma prematura, antes de hallar ninguna de las soluciones arriba mencionadas, existe un riesgo muy real no solo de que la credibilidad de la CIPF se vea afectada a ojos del sector en general, sino también de que el sector vuelva a caer en la autocomplacencia respecto a su aplicación de medidas para reducir al mínimo las plagas.

4.2 Reconocimiento de los progresos de las iniciativas de gestión del riesgo de plagas

Las tecnologías innovadoras ofrecen la capacidad de detectar rápidamente la presencia o ausencia de plagas causando un trastorno ínfimo al flujo logístico. En el taller celebrado en 2023 en Brisbane se presentó un abanico de tecnologías innovadoras y prometedoras orientadas a desarrollar la capacidad de detectar plagas de forma rápida y no invasiva en la gestión del riesgo de plagas en los contenedores marítimos. Las tecnologías presentadas se encuentran en diferentes fases de ensayo, de modo que hay algunas más adelantadas que otras. De llegar a aplicarse con éxito después de superar ensayos adicionales, estas tecnologías encierran el potencial de permitir una detección rápida y, en algunos casos, la alerta temprana, de plagas en los contenedores marítimos, lo que reduciría las alteraciones del comercio.

En el taller de 2023 se presentaron los siguientes proyectos de soluciones tecnológicas que está ensayando el Gobierno de Australia:

Análisis del ADN ambiental y del ARN ambiental: las tecnologías del ADN ambiental y del ARN ambiental son métodos avanzados para la detección de plagas mediante el análisis de su material genético en muestras ambientales, como polvo o aire. Un resultado positivo de ADN ambiental indica que una plaga estuvo presente en la zona mientras que un resultado positivo de ARN ambiental implicaría la presencia de una plaga que está viva o que lo ha estado hasta hace recientemente.

El Gobierno de Australia, en colaboración con el Centro Nacional de Referencia de ADN Ambiental (Universidad de Canberra) y su red de diez centros colaboradores de ADN ambiental, ha estado estudiando la posibilidad de establecer pruebas y métodos de análisis de muestras de ADN ambiental y ARN ambiental como una forma de capacidad de vigilancia y alerta temprana, que podría ser aplicable a una amplia variedad de especies de plagas que suponen una preocupación. Entre dichas especies cabe citar el escarabajo khapra, el chinche apestoso marrón marmolado, la mosca linterna moteada, la lagarta peluda, la hormiga rojo fuego y la hormiga eléctrica. Las pruebas se efectuaron como parte de un estudio longitudinal de los contenedores marítimos para determinar la posible presencia de plagas oportunistas a partir de muestras aspiradas de polvo. Se presentaron los beneficios del componente de los métodos de análisis que se refería al ARN ambiental. Se sugirió que la rápida degradación del ARN ambiental, en cuestión de horas o días habitualmente, podría convertirlo en una valiosa herramienta para determinar la viabilidad de las plagas, pudiendo llegar a permitir una respuesta más rápida en la gestión de plagas. Se señaló que la utilización de la tecnología de análisis de muestras de polvo no se limita a los contenedores marítimos, sino que puede aprovecharse en una respuesta a incursiones para indicar la posible propagación o para examinar o vigilar los puntos críticos de control, tales como almacenes y otros lugares de carga y descarga de los contenedores marítimos.

A parte de la tecnología de análisis de muestras de polvo, el Gobierno de Australia está ensayando de forma experimental dispositivos para la toma de muestras de aire con el fin de captar ADN ambiental y determinar la presencia de plagas. Si esta tecnología llega a funcionar con éxito, podría evolucionar hasta dispositivos desechables, automatizados y de pequeño tamaño para extraer muestras de aire y analizarlas. Implantar la vigilancia del ADN ambiental en el aire y el polvo en los puntos críticos de control, como los puertos de entrada, los parques de contenedores y los centros de descarga y distribución, podría fortalecer las estrategias de detección no invasiva de plagas a lo largo de la cadena de suministro de contenedores.

Sistema de Detección Automatizada de Amenazas de Bioseguridad (BATDS): En el taller de 2023 también se presentó la utilización de cámaras para automatizar la detección de plagas en las superficies externas de los contenedores marítimos. El Gobierno de Australia encargó a la compañía Trellis Data Pty Ltd. que utilizara su Sistema de Detección Automatizada de Amenazas de Bioseguridad (BATDS) para probar el concepto de forma experimental. El BATDS utilizaba cámaras montadas en grúas pórtico para contenedores y aplicaba técnicas de aprendizaje automático para detectar y determinar el tipo de riesgo de bioseguridad en tiempo real. La tecnología se ensayó en el puerto de Brisbane (de junio de 2022 a marzo de 2023) y para determinar su precisión se compararon las detecciones efectuadas por el BATDS con los resultados de las inspecciones del Ministerio de Agricultura, Ganadería, Pesca y Silvicultura realizadas en 1 239 contenedores.

El ensayo perseguía el objetivo de mejorar la precisión del BATDS y se llegó a varias conclusiones principales. Una de ellas era la necesidad de mejorar el entrenamiento del modelo de detección de objetos utilizando imágenes de alta resolución que sean suficientemente ampliables, especialmente para reforzar la capacidad del sistema para detectar pequeños objetos como caracoles y semillas. Otra de las conclusiones fue la dificultad para captar imágenes claras en determinadas zonas de un contenedor marítimo, lo que indicaba la necesidad de contar con técnicas de tratamiento de imágenes más adaptables.

De acuerdo con una recomendación del ensayo, la utilización de cámaras con características más avanzadas que posean la capacidad de ajustarse automáticamente al movimiento del objetivo y puedan hacer zoom y enfocar de forma independiente podrían mejorar de modo considerable la calidad de la imagen y, por extensión, la precisión del sistema.

Cámara hiperspectral portátil: El Gobierno de Australia financió a la compañía Intelligent System Design para que ensayara su sistema de cámara portátil optimizado con inteligencia artificial, que emplea aprendizaje automático y tecnología de tratamiento de imágenes hiperspectrales para detectar y clasificar las posibles amenazas de bioseguridad.

El algoritmo de aprendizaje automático del sistema de la cámara mostraba un alto índice de detecciones correctas, de más del 95 %, cuando se le había entrenado adecuadamente para objetivos específicos (incluidos los ejemplares adultos y las larvas de los dermestres y los caracoles de forma redonda y cónica), presentados contra fondos ambientales pertinentes. Sin embargo, integrar los diferentes fondos ambientales en un único modelo conllevaba problemas de ejecución debido a la limitada potencia de procesamiento del aparato portátil.

Si bien el elevado índice de detección parece alentador, es necesario seguir desarrollando y mejorando el sistema antes de que se pueda utilizar como herramienta eficaz para detectar riesgos de plagas en una variedad de situaciones de inspección y vigilancia.

5. Taller internacional sobre contenedores marítimos, julio de 2023

Tras la satisfactoria celebración del taller de 2022 sobre la reducción de la introducción de plagas por la vía de los contenedores marítimos, celebrado los días 19 y 20 de septiembre de 2022 en Londres (Reino Unido), la CMF determinó que era importante mantener un diálogo abierto y contactos con una amplia variedad de interlocutores para examinar la forma de reducir la contaminación por plagas de los contenedores marítimos

y sus cargas. A fin de mantener el diálogo y los contactos, los participantes del taller de Londres recomendaron que en 2023 se celebrara un taller de seguimiento.

Por lo tanto, el Grupo de debate de la CMF organizó un taller con el objeto de que fuera una oportunidad para examinar los avances hechos por las distintas partes interesadas y por la comunidad de la CIPF y el sector, así como un paso clave para que la CMF pudiera tomar decisiones respecto a la orientación de la CIPF a largo plazo sobre la gestión del riesgo de los contenedores marítimos en 2024. Un elemento fundamental del taller fue fomentar y recopilar los comentarios y sugerencias relativos a la versión revisada de la R-06 de la CMF.

Se publicará el proyecto del informe del taller en la página correspondiente al taller en el Portal fitosanitario internacional 2023.

6. Revisión de la Recomendación n.º 6 de la CMF

La revisión de la R-06 se incluyó en el mandato del Grupo de debate a raíz del acuerdo alcanzado en la 16.ª reunión de la CMF de que la R-06, adoptada inicialmente en 2017, se mantuviera y revisara, bien como un enfoque provisional antes de la elaboración de una NIMF, bien como enfoque definitivo.

A través de la labor del Grupo de debate, se reconoció que era importante que las recomendaciones enunciadas en el documento fueran acompañadas de una mayor información contextual, pues el Grupo de debate preveía que la R-06 de la CMF sirviera provisionalmente de orientación mientras se ultimaba una orientación que funcionara a más largo plazo. En la versión revisada se han incluido más detalles en la información de antecedentes sobre los riesgos para la sanidad vegetal y la vía internacional de los contenedores marítimos, se han señalado las responsabilidades compartidas de las partes interesadas y el enfoque de la responsabilidad de custodia, se han descrito los tipos de riesgos que presenta la vía de los contenedores marítimos y la necesidad de seguir colaborando con los organismos fronterizos a nivel nacional para eliminar el riesgo de crear medidas incompatibles o duplicadas y para contribuir a un enfoque armonizado de manejo del riesgo de plagas.

Los resultados de los talleres internacionales celebrados en 2022 y 2023 constituyeron un valioso elemento de la revisión. El taller de 2022 se centró en resaltar los riesgos que planteaba la circulación internacional de los contenedores marítimos, las complejidades de la vía, el hecho de que todas las partes implicadas tenían un papel que desempeñar en la reducción de los riesgos y la necesidad de soluciones viables y prácticas a escala mundial. Los debates que tuvieron lugar en este taller sentaron una base más sólida para la revisión de la R-06 de la CMF y resaltaron aquellos puntos en que, a juicio de las partes interesadas, se necesitaba una mayor información contextual para ayudar a determinar medidas eficaces de gestión del riesgo. El taller de 2023 se centró en ofrecer un foro abierto para la promoción y el examen del texto revisado y dio la oportunidad a los asistentes de facilitar los primeros comentarios y sugerencias sobre el texto revisado. Se hicieron presentaciones para los participantes del taller en que se explicaban los avances realizados por las distintas partes interesadas y se daba más información sobre la labor que se llevaba a cabo en sus respectivos órganos rectores. Se consideró que este taller sería un paso fundamental para preparar las recomendaciones destinadas a la 18.ª reunión de la CMF.

Durante el proceso de revisión se recibieron varias aportaciones de las partes interesadas del sector, que se tuvieron en cuenta en la elaboración del texto revisado. Además, durante el proceso de consultas que tuvo lugar en 2023, el proyecto de revisión de la R-06 de la CMF fue objeto de 556 observaciones, que se hicieron llegar al Grupo de debate.

La versión revisada de la R-06 de la CMF se presenta en el documento CPM 2024/12 para su aprobación por la Comisión en su 18.ª reunión.

7. Trabajo futuro necesario

Debido a las limitaciones de la información disponible, a las novedades y la evolución en los progresos en materia de diseño de contenedores y de las distintas tecnologías y a los ensayos que se están llevando a cabo al respecto, el Grupo de debate no pudo completar todas sus tareas. Concretamente, las tareas 2 a 10 solo están completas de forma parcial. Por lo tanto, es necesario seguir trabajando en las tareas que, en opinión de la CMF, todavía sean importantes. Dada esta situación, el Grupo de debate considera que, incluso si la CMF aprobara la revisión de la R-06 en su 18.^a reunión, la labor en curso en materia de contenedores marítimos debería continuar. La continuación permitirá estudiar las novedades y los cambios y ofrecer asistencia al respecto, pudiéndose elaborar directrices de la CIPF que tengan un alcance más amplio o una orientación más concreta. En este sentido el Grupo de debate recomienda que su labor continúe tres años más, período tras el cual podrán formularse nuevas observaciones y recomendaciones a la CMF, incluidas recomendaciones sobre la orientación a largo plazo. Con esto en mente, el Grupo de debate ha elaborado un nuevo proyecto de mandato para que la CMF lo estudie en su 18.^a reunión junto con la propuesta de prorrogar su funcionamiento. En relación con esto, se solicitará a la CMF en su 18.^a reunión que prorrogue la duración de la labor del Grupo de debate tres años para que puedan terminarse varias tareas del actual mandato y para seguir colaborando con el Convenio sobre la Diversidad Biológica, la OMA, la OMI y la OMSA, para continuar examinando la asimilación de la versión revisada de la R-06 de la CMF y proseguir el estudio de otras opciones, por ejemplo, examinar los cambios previstos relacionados con la mejora de la tecnología, el diseño de los contenedores y las propuestas hechas por el propio sector, incluido un modelo de la responsabilidad de custodia. Prorrogar la duración del Grupo de debate le permitirá ofrecer recomendaciones actualizadas a la CMF en su 21.^a reunión (2027).

Si bien el Grupo de debate acordó proceder con esta recomendación, un miembro consideró que, de conformidad con el proceso de elaboración de normas, se debería dar prioridad al desarrollo de una NIMF.