



PROYECTO DE RECOMENDACIÓN DE LA CMF: 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).	
Fecha de este documento	2023-12-19
Categoría del documento	Proyecto de revisión de la Recomendación R-06 de la CMF
Etapas principales	2022-04: En su 16. ^a reunión (2022), la CMF pidió que se revisara la recomendación de la CMF sobre <i>Contenedores marítimos</i> (R-06). 2022: El Grupo de debate de la CMF sobre contenedores marítimos revisó la Recomendación R-06. 2123-03: En su 17. ^a reunión, la CMF acordó presentar el proyecto para consulta. 2023-07: Consulta; también se recibieron comentarios en un taller internacional sobre contenedores marítimos celebrado en Australia. 2023-09 a 2023-12: El Grupo de debate revisó el proyecto.
Notas	Debido a las exhaustivas revisiones a las 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. 2023-12: Editado 2024-01: Traducido

FINALIDAD Y ÁMBITO DE APLICACIÓN

En su 11.^a reunión (2016), la Comisión de Medidas Fitosanitarias (CMF) reconoció el riesgo de que las plagas de plantas se movieran por la vía internacional de los contenedores marítimos.

La finalidad de esta recomendación de la CMF es concienciar acerca del riesgo de plagas asociado a la vía de los contenedores marítimos y recomendar a las organizaciones nacionales de protección fitosanitaria (ONPF) y otras partes pertinentes la aplicación de prácticas que contribuirán a reducir el riesgo de plagas asociado a esta vía.

El ámbito de aplicación de esta recomendación de la CMF abarca la contaminación interna y externa por plagas¹ de los contenedores marítimos llenos y vacíos transportados por mar, carretera o ferrocarril.

Si bien el ámbito de aplicación de la Convención Internacional de Protección Fitosanitaria (CIPF) se limita a las plagas de plantas (en adelante, “plagas”), la CMF reconoce que las medidas que son eficaces contra estas plagas también pueden ayudar a reducir el riesgo que plantean organismos y otros contaminantes que no son de interés fitosanitario.

En el Anexo 1 se proporciona más información al respecto.

¹ En esta recomendación de la CMF, la definición del término “contaminación” difiere de la que figura en la Norma Internacional para Medidas Fitosanitarias (NIMF) n.º 5 (Glosario de términos fitosanitarios): véase el Anexo 1.

Concretamente, la presente recomendación de la CMF se formula a los fines de:

- comunicar el riesgo de plagas asociado a la vía de los contenedores marítimos y concienciar al respecto;
- brindar orientación sobre enfoques para reducir el riesgo de plagas asociado a la vía de los contenedores marítimos y minimizar al mismo tiempo las repercusiones en las cadenas de suministro;
- fomentar el examen visual de los contenedores marítimos y su carga, así como otras medidas para reducir la contaminación por plagas;
- brindar orientación sobre los métodos habituales para eliminar la contaminación por plagas;
- alentar la producción y la generalización del uso de contenedores marítimos que tengan una menor probabilidad de albergar plagas (en particular los contenedores que tienen suelos sin fisuras) y, al mismo tiempo, facilitar la detección y la eliminación de la contaminación por plagas;
- pedir a las partes contratantes de la CIPF y a otras partes pertinentes que comuniquen medidas eficaces para reducir el riesgo de contaminación por plagas de los contenedores marítimos y su carga y aporten información conexas.

DIRIGIDA A

Las partes contratantes, las ONPF, las organizaciones regionales de protección fitosanitaria y otras partes en el comercio internacional pertinentes, como exportadores, importadores, expedidores, empresas encargadas de la arrumazón, otros operadores logísticos y fabricantes de contenedores marítimos.

RECOMENDACIONES

1. Finalidad de las actividades dirigidas a abordar el riesgo de plagas

La CMF alienta a las partes contratantes y las partes interesadas a apoyar la aplicación de medidas basadas en la ciencia y en el riesgo y armonizadas a escala mundial, dirigidas a reducir de manera significativa el riesgo de plagas asociado a la vía de los contenedores marítimos.

2. Concienciación

La CMF *alienta* a las ONPF a informar a las partes pertinentes de todo requisito fitosanitario que pueda aplicarse a la vía de los contenedores marítimos.

Se *alienta* a las ONPF a:

- informar sobre el riesgo de movimiento de plagas por la vía de los contenedores marítimos a todas las partes que intervienen en el funcionamiento de la logística de los contenedores marítimos;
- promover prácticas que prevengan o reduzcan el riesgo de contaminación por plagas de los contenedores marítimos y su carga;
- promover y apoyar la aplicación de procedimientos apropiados para limpiar el interior y el exterior de los contenedores marítimos y su carga mediante la incorporación de las directrices de la CIPF relativas a la limpieza de contenedores marítimos (Secretaría de la CIPF, 2020a) en las directrices pertinentes para el sector.

3. Reducir el riesgo de contaminación por plagas en la vía de los contenedores marítimos

La CMF *alienta* a todas las partes que intervienen en la logística de los contenedores marítimos a asegurarse de que ejercen su responsabilidad de custodia para verificar que los contenedores marítimos y su carga estén libres de contaminación visible por plagas antes de transferir su custodia a la siguiente

parte responsable en la cadena. Se *alienta* a la parte receptora a responsabilizar a la parte precedente en el caso de que se detecte contaminación visible por plagas.

Entre las partes con responsabilidades de custodia figuran, entre otros, los depósitos de contenedores, los consignadores, los expedidores, las empresas encargadas de la arrumazón, los operadores de buques y de contenedores, los proveedores de servicios de transporte por vías terrestres de todo tipo (es decir, ferrocarriles y camiones), los consignatarios y las terminales.

Se *alienta* a todas las partes que intervienen en la logística de los contenedores marítimos a dar los pasos apropiados para prevenir la contaminación visible por plagas de los contenedores marítimos y su carga. Algunas de estas medidas pueden ser la manipulación, la ubicación y el almacenamiento de los contenedores y las cargas de acuerdo con las mejores prácticas disponibles, como el *Código de prácticas para la arrumazón de las unidades de transporte* (OMI, OIT y CEPE, 2014) y las directrices de la CIPF (resumidas en el Apéndice 1), a fin de evitar la contaminación por plagas. Entre las mejores prácticas cabe mencionar:

- el almacenamiento en zonas libres de riesgo de contaminación por plagas a través de la vegetación, el suelo o aguas estacionarias (por ejemplo, zonas de almacenamiento y manipulación totalmente pavimentadas o precintadas);
- el almacenamiento en zonas separadas de los contenedores y las cargas contaminados;
- la desarrumazón y la limpieza a fondo de los contenedores por los consignatarios antes de volver a utilizarlos o cargarlos en el buque.

Podrán aplicarse otras medidas en situaciones concretas para reducir la atracción de plagas (por ejemplo, cuando se utiliza luz artificial), así como durante períodos de alta prevalencia de plagas estacionales o cuando haya brotes de plagas en curso.

4. Examen visual de los contenedores marítimos y su carga para determinar si hay contaminación por plagas

La CMF *alienta* a las ONPF y a todas las partes pertinentes a examinar visualmente, cuando se pueda acceder en condiciones seguras a los contenedores y de conformidad con sus responsabilidades de custodia, todas las superficies interiores y exteriores de los contenedores marítimos (por ejemplo, el cielo y el techo, el piso y la parte inferior, las paredes laterales, las paredes de los extremos, las puertas) y su carga para determinar si hay contaminación por plagas. La CMF *recomienda* que estos exámenes se lleven a cabo no solo en cumplimiento de los reglamentos sanitarios y de seguridad, sino también de las políticas y los procedimientos sobre esta materia específicos de cada empresa. De igual forma, se *recomienda* que también se examinen el exterior y el interior de los contenedores vacíos para determinar si hay contaminación por plagas antes del envío, antes de la arrumazón y después de la desarrumazón, cuando se pueda acceder a los contenedores. Asimismo, se *recomienda* que se examinen visualmente las rejillas de entrada de la ventilación y los orificios de desagüe del suelo de los contenedores refrigerados.

En las directrices de la CIPF relativas a las prospecciones de los contenedores marítimos (Secretaría de la CIPF, 2020b) se proporciona información más detallada sobre los lugares en los que se suele encontrar contaminación por plagas con mayor frecuencia y orientación sobre cómo llevar a cabo el examen visual de los contenedores marítimos (incluido el examen de la parte inferior y del techo) en condiciones seguras.

5. Métodos para eliminar y gestionar la contaminación por plagas

Si se encuentra contaminación por plagas, los métodos de eliminación y gestión podrán incluir algunos de los siguientes o todos ellos:

- el barrido o la aspiración del interior del contenedor marítimo;
- el lavado, el raspado o la utilización de otros medios físicos para limpiar el interior o el exterior del contenedor marítimo;
- el lavado a alta presión.

Se *alienta* a almacenar los contenedores en lugares en los que sea menos probable que se contaminen (en superficies duras como cemento, grava u otras superficies libres de plantas y animales).

Se *alienta* a todas las partes pertinentes a eliminar los contaminantes de forma inocua y segura a fin de prevenir la propagación, por ejemplo recogiendo todo el material barrido o aspirado para su eliminación.

Los métodos de almacenamiento, tratamiento y eliminación en condiciones de inocuidad podrán incluir uno o más de los siguientes:

- la contención física, como el embolsado o el cierre en un receptáculo hermético;
- el tratamiento químico inocuo y adecuado;
- los tratamientos térmicos (por calor o por congelación);
- la incineración;
- el enterramiento en profundidad.

Si fuera necesario aplicar un tratamiento para neutralizar la contaminación por plagas que no se pueda eliminar del contenedor marítimo en condiciones seguras, las ONPF u otras autoridades podrán contar con requisitos y orientaciones en vigor sobre el uso de tratamientos.

La CMF *recomienda* que los receptores de contenedores marítimos que se hayan movido entre países pidan orientación sobre las medidas apropiadas de manejo del riesgo y la eliminación de la contaminación por plagas, incluida el agua de lavado, a su respectiva ONPF u otras autoridades en el caso de detectar contaminación visible por plagas en la superficie o en el interior de los contenedores y su carga. A tal fin, se *alienta* a las ONPF a proporcionar dicha orientación.

6. Estructura de los contenedores marítimos

La CMF *reconoce* que introducir modificaciones en el diseño actual de los contenedores en toda la flota mundial de contenedores llevará bastante tiempo. No obstante, hay pruebas de que eliminar el uso de pisos con grietas, rendijas y fisuras entre los paneles del piso y las paredes del contenedor reduce el riesgo de contaminación por plagas. Por consiguiente, la CMF *alienta* al sector de los contenedores a considerar, en cooperación con los fabricantes, formas de facilitar la producción y el uso generalizado de contenedores con tipos de piso que no tengan fisuras y que sean menos propensos a la aparición de grietas y rendijas y más fáciles de limpiar. Asimismo, *alienta* a los fabricantes de contenedores a aplicar revestimientos de color claro en la parte inferior de los contenedores a fin de facilitar la detección de contaminación por plagas. La CMF *recomienda* que estas modificaciones se introduzcan como parte del ciclo de vida normal de los contenedores y de los plazos de sustitución.

Otras modificaciones en el diseño actual de los contenedores (por ejemplo, las aplicadas a la parte inferior y las rejillas de ventilación) pueden ayudar a reducir aún más el riesgo. La CMF *recomienda* que se investiguen más a fondo estas posibilidades y *alienta* a las ONPF y otras partes pertinentes a difundir información relativa a los lugares encima o dentro de los contenedores en los que es más habitual encontrar contaminación por plagas.

En la actualidad, no resulta sencillo modificar los revestimientos de los contenedores existentes para reducir la contaminación por plagas. Por consiguiente, la CMF *recomienda* que se investiguen más a fondo estas modificaciones y *alienta* a las partes pertinentes a considerar la posibilidad de sustituir los actuales revestimientos bituminosos de la parte inferior de los contenedores, con vistas a reducir su pegajosidad y, por ende, la adhesión de plagas y otros contaminantes.

7. Contribución a la elaboración de medidas eficaces y mejores prácticas

La Secretaría de la CIPF *acoge con agrado* propuestas de soluciones guiadas por la industria o los gobiernos que contribuyan a reducir el riesgo de plagas, 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 a reducir el riesgo de plagas sería útil para las consideraciones de la Secretaría de la CIPF.

La CMF *alienta* a las ONPF a seguir trabajando con las partes pertinentes para recopilar información sobre la presencia de plagas y el riesgo de movimiento de plagas por la vía de los contenedores marítimos, y a proporcionar esta información a la Secretaría de la CIPF. Un instrumento importante para la recopilación de esta información es el modelo contenido en las directrices de la CIPF para las inspecciones de contenedores marítimos (Secretaría de la CIPF, 2020b).

La CMF *solicita* que la información sobre estos puntos se remita a la Secretaría de la CIPF (correo electrónico: ippc@fao.org).

8. Colaboración con otros órganos multilaterales

Consciente de que la contaminación de los contenedores marítimos puede entrañar un riesgo para la salud de plantas y animales, y a fin de evitar la elaboración de medidas duplicadas o contradictorias, la CMF *alienta* a la Secretaría de la CIPF a procurar colaborar con otros órganos multilaterales pertinentes (por ejemplo, la Secretaría del Convenio sobre la Diversidad Biológica, la OMI, la Organización Mundial de Aduanas, la Organización Mundial de Sanidad Animal).

La aplicación de esta recomendación de la CMF por las partes pertinentes que intervienen en la logística de los contenedores podría ser facilitada por el uso por parte de los órganos multilaterales competentes de un enfoque coherente en relación con la limpieza de los contenedores marítimos.

9. Establecimiento de instrumentos reglamentarios apropiados

La CMF *alienta* a las partes contratantes a establecer instrumentos reglamentarios adecuados para permitir a las ONPF manejar el riesgo de plagas asociado a la vía de los contenedores marítimos.

REFERENCIAS

OMI, OIT y CEPE (Organización Marítima Internacional, Organización Internacional del Trabajo y Comisión Económica de las Naciones Unidas para Europa). 2014. *Código de prácticas sobre la arrumazón de las unidades de transporte*. 149 págs.

<https://wwwcdn.imo.org/localresources/en/OurWork/Safety/Documents/1497.pdf>

Secretaría de la CIPF. 2020a. *Cadenas de suministro y limpieza de los contenedores marítimos. Guía de la CIPF de buenas prácticas sobre las medidas para reducir al mínimo la contaminación por plagas*. Roma, Secretaría de la CIPF, FAO. vi + 6 págs.

<https://www.fao.org/documents/card/es/c/ca7963es>

Secretaría de la CIPF. 2020b. *Encuestas sobre contenedores marítimos. Directrices para las organizaciones nacionales de protección fitosanitaria (ONPF)*. Roma, Secretaría de la CIPF, FAO. 17 pp. <https://www.fao.org/3/ca7740es/CA7740ES.pdf>

NIMF 5. *Glosario de términos fitosanitarios*. Roma, Secretaría de la CIPF, FAO.

<https://www.ippc.int/es/publications/622/>

RECOMENDACIONES SUSTITUIDAS POR ESTA RECOMENDACIÓN

Recomendación R-06 de la CMF. 2017. *Contenedores marítimos*. Roma, Secretaría de la CIPF, FAO. Adoptada en 2015.

El presente anexo forma parte de las recomendaciones formales presentadas en este documento.

ANEXO 1: Riesgo de plagas e implicaciones para los contenedores marítimos como vía

En el presente anexo se proporciona información contextual relativa a las características de la vía internacional de los contenedores marítimos², la determinación de las responsabilidades compartidas de las partes pertinentes y el riesgo de plagas asociado a la vía de los contenedores marítimos.

El manejo del riesgo de plagas asociado a la vía de los contenedores marítimos representa actualmente un desafío para las partes contratantes de la CIPF. Al mismo tiempo, los resultados de la economía mundial y de todas las economías nacionales, el mantenimiento de la seguridad alimentaria y la necesidad de evitar costos innecesarios para el comercio mundial dependen del movimiento eficiente de los contenedores marítimos para garantizar el funcionamiento predecible y eficaz de las cadenas de suministro. Además, el número y la diversidad de las partes implicadas son altos, mientras que la vía en sí misma no está relacionada principalmente con las plantas, por lo que implica a las autoridades responsables además de las ONPF.

Las operaciones de logística de contenedores son complejas y se ven afectadas por impedimentos tanto en el movimiento como en el posicionamiento de los contenedores. Incluso pequeños retrasos en su movimiento pueden dar lugar a consecuencias de mayor envergadura para las cadenas de suministro y el comercio a escala internacional. Por lo tanto, existe un delicado equilibrio entre la necesidad de realizar acciones fitosanitarias y la de reducir al mínimo las repercusiones en las cadenas de suministro.

También es cierto que la eliminación completa del riesgo de plagas asociado a la vía de los contenedores marítimos no es factible. En consecuencia, lo máximo que se puede conseguir es aplicar medidas basadas en la ciencia y en el riesgo dirigidas a reducir dicho riesgo de manera significativa.

Responsabilidades compartidas

Las organizaciones nacionales de protección fitosanitaria (ONPF), otras organizaciones públicas y las partes del sector pueden contribuir a reducir el riesgo de contaminación por plagas de los contenedores marítimos y su carga. No obstante, la base jurídica para manejar el riesgo de plagas asociado a la vía de los contenedores marítimos varía de un país a otro.

Se alienta a todas las partes que intervienen en la logística internacional de los contenedores marítimos a utilizar prácticas como el examen visual que permiten reducir al mínimo el riesgo de contaminación por plagas mientras los contenedores estén bajo su control. Se alienta a la parte que recibe el contenedor a responsabilizar a la parte precedente en el caso de que se detecte contaminación visible dentro o en la superficie del contenedor y de su carga. Esta recomendación de la CMF proporciona un conjunto de prácticas que, al implementarse, pueden reducir la contaminación por plagas de los contenedores y su carga. La CMF reconoce que esas prácticas deberán llevarse a cabo de conformidad con las funciones y responsabilidades de las partes en la logística de los contenedores marítimos y deberán tener en cuenta todas las limitaciones operativas y de seguridad pertinentes.

² Por “contenedores marítimos” se entienden los contenedores multimodales de acero para transporte marítimo definidos en el Código de prácticas para la arrumazón de las unidades de transporte (Organización Marítima Internacional [OMI], Organización Internacional del Trabajo [OIT] y Comisión Económica de las Naciones Unidas para Europa [CEPE], 2014) que, a su vez, coincide con la definición del Código marítimo internacional de mercancías peligrosas:

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, sí abarca todos los contenedores transportados internacionalmente por mar, carretera y ferrocarril. Asimismo, incluye los contenedores vacíos y los arrumados.

Riesgos asociados a los contenedores marítimos vacíos

Los contenedores marítimos vacíos también se pueden contaminar con plagas. Una de las principales causas de dicha contaminación por plagas es la desarrumazón incompleta y la limpieza insuficiente. Por lo tanto, esta recomendación de la CMF comprende recomendaciones relativas al examen visual y la limpieza de los contenedores vacíos, así como el examen visual de los contenedores arrumados. Los consignatarios y los depósitos de contenedores pueden cumplir una función importante en la limpieza de los contenedores vacíos, ya que los depósitos a menudo son los puntos de partida y de llegada de los contenedores vacíos. El examen visual y, cuando se precise, la limpieza de un contenedor vacío realizados en un depósito de contenedores pueden reducir al mínimo la perturbación de la logística de contenedores marítimos.

El riesgo de plagas influido por el tipo de carga, la manipulación y el almacenamiento

La naturaleza de la carga transportada en los contenedores marítimos puede afectar al riesgo de plagas. Las plagas asociadas a la carga y la arrumazón pueden persistir en los contenedores marítimos durante muchos meses o años. Además, la manipulación y el almacenamiento de las mercancías antes y durante la arrumazón de los contenedores pueden provocar la contaminación por plagas de la carga y de los contenedores marítimos. La arrumazón es una fase en la que existe un elevado riesgo de que se produzca la contaminación por plagas interna de los contenedores marítimos. En consecuencia, esta recomendación de la CMF se aplica a la consideración del riesgo de plagas hasta la fase de arrumazón. Ello comprende el tiempo que la carga pasa en el lugar donde se lleva a cabo la arrumazón. Todos los tipos de carga, con independencia de si son productos vegetales o de otra índole (por ejemplo, piezas de automóviles, tuberías, neumáticos, aparatos electrónicos) y del método de manipulación y almacenamiento, pueden ser una fuente de contaminación por plagas de los contenedores (por ejemplo, con semillas de malas hierbas, partes de plantas, tierra, insectos, aguas estacionarias).

Terminología específica de esta recomendación de la CMF

Contaminación: En esta recomendación de la CMF se utiliza la definición de “contaminación” recogida en el *Código de prácticas para la arrumazón de las unidades de transporte*, que se aplica tanto al contenedor marítimo como a su carga, si corresponde.

La definición de “contaminación” que figura en el *Código de prácticas para la arrumazón de las unidades de transporte* (OMI, OIT y CEPE, 2014) es la siguiente:

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, 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.

Unidad de transporte: Según el *Código de prácticas para la arrumazón de las unidades de transporte*, el término “unidad de transporte” se define como “Contenedor, caja amovible, vehículo, vagón de ferrocarril o cualquier otra unidad semejante, en particular cuando se utilizan para el transporte intermodal”.

A los efectos de la presente recomendación de la CMF, se consideran contenedores marítimos limpios (comúnmente denominados simplemente “unidad de transporte”) los que no tienen ninguno de los elementos siguientes (modificado del *Código de prácticas para la arrumazón de las unidades de transporte*):

- 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;
- contaminación visible (como partes, semillas, huevos o propágulos de especies que puedan sobrevivir y subsiguientemente reproducirse; tierra, y materia orgánica).

Este apéndice se presenta únicamente como referencia y no forma parte de las recomendaciones formales presentadas en este documento.

APÉNDICE 1: Resumen de las orientaciones de la CIPF relativas a la reducción del riesgo de contaminación de los contenedores marítimos

(Véase la página siguiente)



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, snails, insects and soil. Soil can carry a range of plant pests or diseases (such as nematodes, bacteria, fungi, and pupae of insects) and serious animal 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:

undersides



cracks and crevices

rubber door seals



goods and packaging



internal surfaces



- 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: [fao.org/3/ca7740en/CA7740EN.pdf](https://www.fao.org/3/ca7740en/CA7740EN.pdf)



Shared responsibility

Everyone along the supply chain has a responsibility to keep containers and their cargoes clean. For guidance on best practices to keep containers and cargoes clean, in accordance with roles and responsibilities of parties in the supply chain, please refer: <https://www.fao.org/documents/card/en/c/ca7963en>

Detections

If pests or contaminants are detected:

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

Methods to remove contamination

Minor contamination can be removed using sweeping or vacuum cleaning, high pressure water wash or scraping. Under certain circumstances, treatments may be necessary to manage contamination.

Guidance on appropriate treatment options can be obtained from your NPPO or a local professional pest controller.

Disposal

Pests and contaminants must be disposed of safely to prevent their spread. The most common method is bagging: contaminants, as well as the bodies of pests or animals, are placed in bags, sealed, and then placed in a sealable containment bin for collection. Other disposal options may include incineration and deep burial.

Prevention

When containers and cargoes are moved to storage areas, packing areas, ports of loading, or are transiting through another country, preventative measures should be taken to avoid contamination. This includes preventing contamination of containers and cargoes that have already been inspected and cleaned. For guidance on establishing and maintaining pest free areas, please see this link: <https://www.fao.org/documents/card/en/c/ca5844en>.

Examples of pests and contaminants and where they are commonly found

Internal pests (such as khapra beetle)

Look for insects, larvae and/or larval skins in goods, in the joins between floors and walls of sea containers, and where possible, in the joins between floor panels and under floors of sea containers.



khapra beetle skins in cross rail

Nesting pests (such as ants and bees)

Look for groups or nests in joins, gaps and spaces at ground level both in and on sea containers and their cargoes.



African big headed ant

Sheltering pests (such as snails)

Look for snails in a variety of colours, sizes and forms attached to sea containers.



snail in forklift tyre pocket

Overwintering pests (such as stink bugs)

Look for pests sheltering in containers, and goods that have been stored outdoors.



stink bugs on container wall

Egg laying pests (such as spongy moth)

Look for egg masses and pests on external sea container surfaces.



egg mass on external surfaces

Contaminants such as soil, seeds, plant and animal material

Look for contaminants on the base (including twist locks, side rails and forklift pockets), inside, and where possible, on the underside of containers.



soil under container

For factsheets on other invasive pests, please visit: <https://www.cabidigitallibrary.org/product/qj>