



Información actualizada facilitada por el Grupo de debate de la CMF sobre contenedores marítimos;

COMISIÓN DE MEDIDAS FITOSANITARIAS

19.ª REUNIÓN

INFORMACIÓN ACTUALIZADA FACILITADA POR EL GRUPO DE DEBATE DE LA CMF SOBRE CONTENEDORES MARÍTIMOS

TEMA 13.2 DEL PROGRAMA

(Preparado por el Grupo de debate y la Secretaría de la CIPF)

Introducción

- [1] En su 16.ª reunión, celebrada en 2022, la Comisión de Medidas Fitosanitarias (CMF) acordó el mandato de su Grupo de debate sobre contenedores marítimos, en el cual se detallaba la finalidad fundamental del grupo, a saber, examinar todos los materiales y recomendaciones pertinentes, elaborar opciones viables que contribuyeran a la gestión del riesgo y proporcionar recomendaciones a la Comisión, incluidas consideraciones relativas a la opción de crear una Norma internacional para medidas fitosanitarias (NIMF).
- [2] En su 18.ª reunión, celebrada en 2024, la CMF tomó nota de la labor llevada a cabo por el Grupo de debate y de la recomendación conexas y posteriormente aprobó la versión revisada de la [Recomendación 6](#), la ampliación del mandato hasta 2027 y el [mandato](#) en su forma modificada posterior a la reunión de Amigos del Presidente.
- [3] El propósito del mandato ampliado del Grupo de debate es proseguir la labor desempeñada por el Grupo de debate en 2022-23, como se expone en su [Informe de 2023](#) presentado en la 18.ª reunión de la CMF, y examinar todas las tecnologías y oportunidades que sean nuevas o que vayan surgiendo y evolucionando. El Grupo de debate examinará estos factores y proporcionará recomendaciones finales a la CMF sobre orientaciones a largo plazo de la Convención internacional de protección fitosanitaria (CIPF), en 2027.

Información actualizada facilitada por el Grupo de debate de la CMF sobre contenedores marítimos

- [4] A fin de abordar las cuestiones enunciadas en el mandato, aprobadas en la 18.ª reunión de la CMF, el Grupo de debate se reunió virtualmente en octubre de 2024 y elaboró un plan de acción que se presentó a la Mesa de la CMF y recibió su aprobación en octubre de 2024.
- [5] A continuación, se presenta la información actualizada del Grupo de debate y se describen sus actividades.

Simposio internacional sobre la optimización del diseño de contenedores para mitigar los riesgos de contaminación por plagas

- [6] El Simposio internacional sobre la optimización del diseño de contenedores para mitigar los riesgos de contaminación por plagas se celebró el 11 de noviembre de 2024 en Rotterdam. El acto recibió el apoyo de la Secretaría de la CIPF, en colaboración con la Asociación de Propietarios de Contenedores, el Consejo Mundial del Transporte Marítimo y la Oficina Internacional de Contenedores y Transporte Intermodal.

- [7] El simposio se centró en las modificaciones prácticas del diseño de contenedores para reducir al mínimo la contaminación por plagas, en particular las opciones de diseño de suelos para reducir al mínimo las grietas y rendijas susceptibles de albergar contaminación. También se examinaron, entre otras posibles opciones planteadas, los diseños de subestructuras con menos repisas horizontales y la reducción de los revestimientos bituminosos en la parte inferior. La finalidad de las modificaciones examinadas es reducir al mínimo los riesgos de plagas y a la vez mantener la funcionalidad y la eficiencia en función del costo.
- [8] Este foro brindó una excelente oportunidad para sensibilizar más a un amplio público sobre esta importante cuestión, sobre la labor del Grupo de debate y sobre los riesgos asociados a la vía de los contenedores marítimos, así como para conocer mejor los puntos de vista de las partes interesadas en cuanto a los aspectos prácticos de las modificaciones del diseño examinadas.
- [9] Asistieron representantes de los principales transportistas, empresas de arrendamiento y fabricantes de contenedores, así como expertos en bioseguridad y partes interesadas en el ámbito de la sanidad vegetal, entre ellas representantes de la organización nacional de protección fitosanitaria (ONPF) del Reino de los Países Bajos.
- [10] En varias presentaciones se expusieron las perspectivas de los expedidores sobre este tema, las principales conclusiones del informe de evaluación de la Plataforma Intergubernamental Científico-normativa sobre Diversidad Biológica y Servicios de los Ecosistemas acerca de las especies exóticas invasoras y su control, y una visión general de los riesgos para la sanidad vegetal asociados a la vía de los contenedores marítimos y la relación con las estructuras de los contenedores marítimos, así como las posibles opciones de modificación del diseño. Pueden consultarse todas las presentaciones en el [sitio web del PFI dedicado al simposio](#).
- [11] Para concluir, se designó a los representantes de los principales propietarios de contenedores, operadores y fabricantes para establecer un grupo de trabajo a fin de promover las ideas introducidas. La finalidad de este grupo es presentar al Grupo de debate propuestas encaminadas a introducir modificaciones en el diseño de los contenedores con vistas a contribuir a las recomendaciones finales del Grupo de debate a la CMF.

Revisión del Código de prácticas para la arrumazón de las unidades de transporte

- [12] Como parte de su mandato, el Grupo de debate ha seguido trabajando con la Comisión Económica de las Naciones Unidas para Europa (CEPE), uno de los tres organismos de las Naciones Unidas autores del [Código de prácticas para la arrumazón de las unidades de transporte](#) que han emprendido una revisión de dicho texto, con vistas a actualizar y aumentar la información incluida sobre la prevención de contaminación por plagas.
- [13] El Grupo de debate redactó y propuso previamente modificaciones del Código de prácticas para la arrumazón de las unidades de transporte con vistas a la prevención de la contaminación por plagas, como se indica en la Sección 3.4 del Informe del Grupo de debate de la CMF sobre contenedores marítimos de 2023 ([CPM 2024/25_01](#)).
- [14] Tras las modificaciones propuestas inicialmente, la reunión informal sobre el Código de prácticas para la arrumazón de las unidades de transporte se convocó nuevamente varias veces, a petición del Grupo de trabajo sobre transporte intermodal y logística de la CEPE, para hacer avanzar colectivamente la revisión del Código. Participaron activamente representantes del Grupo de debate y de la Secretaría de la CIPF a fin de asegurarse de que las modificaciones propuestas para la prevención de plagas siguieran en consonancia con la versión revisada de la [Recomendación 6 de la CMF](#) relativa a los contenedores marítimos aprobada por la CMF en su 18.^a reunión y a la vez se ajustaran al modelo propuesto de la versión revisada del Código y tomaran en consideración las observaciones de otros miembros en las reuniones informales.

[15] Estas modificaciones se presentaron y examinaron posteriormente en la reunión del Grupo de trabajo sobre transporte intermodal y logística, celebrada los días 16 y 17 de diciembre de 2024 en Ginebra.

Opciones de regulación y de otro tipo

[16] A fin de seguir avanzando conforme al mandato de analizar las opciones de regulación y de otro tipo con vistas a establecer y describir una opción u opciones recomendadas para reducir al mínimo los riesgos de plagas en la vía de los contenedores marítimos, el Grupo de debate ha trabajado para desarrollar un modelo de evaluación para soluciones a escala mundial.

[17] Dicho modelo, elaborado a través del subgrupo sobre opciones de regulación y de otro tipo del Grupo de debate, ayuda a los miembros del Grupo de debate a evaluar posibles soluciones basándose en varios criterios. Estos criterios se fundamentan en la labor realizada por el subgrupo para evaluar y analizar las propuestas y las medidas y preparar las recomendaciones para el Grupo de debate con vistas a seguir elaborando más medidas prácticas, viables, económicas y concretas que podrían adoptarse a escala mundial.

[18] Los criterios comprenden múltiples consideraciones en que basar las evaluaciones, entre las que se incluyen los efectos en la industria, la economía, las partes contratantes y otros organismos, las consecuencias con respecto al tiempo, los costos y la calidad del comercio, las autoridades legislativas, los riesgos específicos que deberían gestionarse, las medidas de garantía, los recursos reglamentarios y el grado de preparación (si la medida está en fase de planificación o demostrada).

[19] En cuanto se concluyan las evaluaciones para cada medida establecida, se pueden utilizar para determinar qué se necesita para obtener un producto mínimamente viable.

Marco de normas SAFE de la OMA

[20] Tras la labor encomendada al Grupo de debate para 2022-23 en relación con la incorporación de los aspectos fitosanitarios en el pilar 3 del Marco de normas SAFE de la Organización Mundial de Aduanas (OMA), como se indica en la Sección 3.2 del Informe del Grupo de debate de la CMF sobre contenedores marítimos de 2023 ([CPM 2024/25_01](#)), y por medio de la participación en las reuniones del subgrupo sobre el Marco de normas SAFE de la OMA y el Grupo de trabajo SAFE de la OMA, el Grupo de debate elaboró propuestas actualizadas, relativas al pilar 3, que se presentaron en la reunión del subgrupo sobre el Marco de normas SAFE de la OMA celebrada en noviembre de 2024.

[21] Estas propuestas, si bien recibieron una respuesta inicial positiva, finalmente no obtuvieron un apoyo unánime en la reunión celebrada en noviembre de 2024. La mayor preocupación que se planteó guardaba relación con el principal objetivo del Marco de normas SAFE. Según señalaron algunos participantes, se consideraba que la seguridad de la cadena de suministro era el principal objetivo del Marco de normas SAFE, por lo que algunos miembros opinaron que las medidas relativas a la contaminación por plagas no entraban en el ámbito de aplicación y, debido a ello, no podían respaldar la incorporación de los aspectos fitosanitarios propuestos.

[22] No obstante, la OMA planteó que, tras nuevas consideraciones y revisiones, teniendo en cuenta las observaciones recibidas, se podían presentar nuevamente las propuestas durante el próximo ciclo de examen del Marco de normas SAFE, que se inicia el 1 de julio de 2025. De ese modo se dispondrá de tiempo para promover posibles conversaciones entre los representantes de la OMA y los miembros para examinar las preocupaciones surgidas.

[23] Además, tras el debate sobre las implicaciones exactas del Marco de normas SAFE, una ONPF propuso mantener debates colectivos para examinar y revisar el ámbito de los primeros principios del Marco de normas SAFE.

[24] Los resultados de los debates mantenidos en abril de 2025 relativos a los primeros principios contribuirán a determinar si el Marco de normas SAFE es un contexto adecuado para los aspectos fitosanitarios propuestos y a tomar en consideración otros instrumentos de la OMA como mecanismos para incluir la información propuesta.

Informe sobre la marcha de los trabajos y conclusiones preliminares del proyecto de seguimiento e investigación de China de los factores de riesgo para la bioinocuidad en los contenedores marítimos

[25] En la reunión presencial del Grupo de debate celebrada en diciembre de 2024, se presentó información actualizada sobre el proyecto de seguimiento e investigación de China de los factores de riesgo para la bioinocuidad en los contenedores marítimos.

[26] Para aumentar la colaboración entre las ONPF y la industria en el empeño de recabar información sobre el riesgo de plagas en relación con los contenedores marítimos, las aduanas chinas han llevado a cabo un exhaustivo estudio sobre el seguimiento de los factores de riesgo conexos a escala mundial, que se inició en marzo de 2024.

[27] El proyecto se compone de tres partes principales:

1. Los funcionarios de aduanas llevan a cabo inspecciones periódicas de contenedores vacíos para reunir información sobre posibles contaminantes.
2. Los funcionarios de aduanas seleccionan determinado número de contenedores vacíos destinados a la importación para realizar una inspección minuciosa, recogiendo información sobre los factores de riesgo para la bioinocuidad en 12 puntos distintos de cada contenedor.
3. Una inspección completa en 12 puntos de contenedores de prueba de diversos diseños para reunir información sobre la contaminación y los daños estructurales. Además de las aduanas, participan también otras unidades, entre ellas la unidad de producción de contenedores y las empresas de transporte marítimo.

[28] Entre marzo y octubre de 2024, en los distritos aduaneros de Shenzhen, Shanghai y Ningbo se realizaron inspecciones aleatorias en 14 799 contenedores vacíos. Esta iniciativa dio lugar a 1 185 detecciones de contaminación, con 1 208 contenedores vacíos afectados procedentes de 67 países o regiones de seis continentes, calculándose la tasa de intercepción general en un 8,16 %.

[29] Entre los contaminantes detectados había tierra, semillas, materiales vegetales, huevos de insectos, insectos y residuos de mercancías no documentadas en el manifiesto de carga. Además, en el período comprendido entre marzo y octubre de 2024, se interceptaron ocho especies de plaga cuarentenaria en 16 ocasiones, y se encontraron nueve especies de organismos exóticos invasivos en 66 ocasiones.

[30] En agosto de 2024, la aduana de Dapeng interceptó la especie exótica *Camponotus pennsylvanicus* en 41 contenedores importados vacíos. Estos contenedores, como se vio, procedían de cuatro países distintos. Se descubrió un número considerable de hormigas vivas dentro de cada contenedor, estimándose que la población oscilaba entre varios centenares y millares.

[31] Estas constataciones subrayan el considerable riesgo que plantea la contaminación por plagas propagadas a través de contenedores vacíos en el transporte internacional y ponen de relieve la necesidad de mejorar la supervisión y las medidas preventivas para reducir al mínimo los riesgos de plagas asociados a la circulación internacional de contenedores marítimos.

Comunicación y sensibilización

- [32] Tomando nota de que se ha observado la importancia y la necesidad de una sensibilización constante, como se señala en la versión revisada de la Recomendación 6 de la MSF, el Grupo de debate ha establecido una serie de actividades de comunicación y educación que se están promoviendo entre todas las partes que intervienen en la circulación de contenedores marítimos para informar sobre el riesgo del movimiento de plagas por la vía de los contenedores marítimos, así como fomentar las prácticas destinadas a reducir ese riesgo y ayudar a aplicarlas.
- [33] Entre las actividades establecidas se incluyen la elaboración de un plan de participación de las partes interesadas específico, una recopilación en un inventario de los materiales de orientación existentes sobre la gestión de los riesgos de plagas para distribuir entre las partes principales como documento de referencia, entrevistas sindicadas en nombre de la CIPF y el Grupo de debate, y la elaboración y realización de un seminario web para las ONPF sobre la labor del Grupo de debate y la versión revisada de la Recomendación 6 de la CMF, posiblemente para finales de 2026.

Responsabilidades de custodia

- [34] Como consecuencia de la labor previa del Grupo de debate, se ha elaborado el 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 y/o su carga se encuentren signos visibles de contaminación por plagas, exigir que rinda cuentas.
- [35] Continúa la labor en relación con la elaboración de este enfoque, en particular por parte de los miembros del Grupo de debate que representan al Consejo Mundial del Transporte Marítimo, el Foro Global de Expedidores y la Oficina Internacional de Contenedores y Transporte Intermodal.
- [36] Se ha elaborado un esquema del flujo de trabajo conceptual de alto nivel en el que se describen las secuencias de actividades e intervalos de los contenedores marítimos a lo largo de la vía, indicándose las partes responsables en cada punto clave, que se presentó en el Taller internacional sobre contenedores marítimos celebrado en 2023 en Brisbane (Australia). Se está llevando a cabo una labor significativa para articular mejor las responsabilidades de cada parte y convertir esa información en procesos de flujo de trabajo factibles. Eso incluye asimismo una colaboración más amplia con los órganos representativos mundiales y regionales y la elaboración de información dirigida específicamente a las distintas partes en relación con las comprobaciones para la detección de contaminación y las medidas que deben adoptarse cuando se detecta, tomando en consideración los distintos procedimientos de funcionamiento y los diversos entornos.
- [37] También se está planteando una revisión de las Directrices conjuntas del sector sobre limpieza de los contenedores para seguir aumentando el número de partes a las que van dirigidas y proporcionar un conjunto exhaustivo de directrices conjuntas del sector que brinde orientación a todas las partes que intervienen en la cadena de suministro y las ayude a asumir la responsabilidad de custodia.

Propuesta para la reunión paralela de la 20.ª reunión de la CMF

- [38] El Grupo de debate está elaborando un documento de exposición de conceptos en el que se propone una reunión paralela que se celebraría en la 20.ª reunión de la CMF. La intención es proporcionar más información actualizada detallada sobre los avances de las actividades descritas en el mandato e información actualizada sobre las novedades relacionadas con las modificaciones del diseño de los contenedores marítimos, el enfoque de la responsabilidad de custodia y el contenido del informe de evaluación de la Plataforma Intergubernamental Científico-normativa sobre Diversidad Biológica y Servicios de los Ecosistemas acerca de las especies exóticas invasoras y su control.

Consideración acerca del taller de 2026

- [39] A fin de ayudar a determinar los efectos de la versión revisada de la Recomendación 6 de la CMF, y tras el éxito del Taller internacional sobre contenedores marítimos celebrado en 2023, el Grupo de debate, como parte de su mandato, está iniciando los preparativos para garantizar nuevos resultados prácticos y viables. El taller de 2026 desempeñará un importante papel en la labor de definir las próximas etapas y la recomendación final para la 21.^a reunión de la CMF que se celebrará en 2027.

Colaboración

- [40] Además, el Grupo de debate continuará esforzándose en investigar y determinar nuevas oportunidades de colaboración con la CEPE, el Convenio sobre la Diversidad Biológica, la Organización Marítima Internacional, la OMA, la Organización Mundial de Sanidad Animal y la Plataforma Intergubernamental Científico-normativa sobre Diversidad Biológica y Servicios de los Ecosistemas para seguir examinando la adopción de la versión revisada de la Recomendación 6 de la CMF y llevar adelante otras opciones, por ejemplo la revisión de las novedades previstas en relación con la mejora de la tecnología, el diseño de contenedores y las propuestas dirigidas por el sector, en particular el modelo de responsabilidad de custodia.

Acuerdos futuros de presidencia

- [41] En la reunión presencial celebrada en diciembre de 2024, el Grupo de debate consideró el establecimiento de acuerdos de presidencia después de la 19.^a reunión de la CMF, tras la cual el Presidente actual, el Sr. Gregory WOLFF, abandonará su función.
- [42] Se presentó una propuesta con respecto a la estructura del Grupo de debate en la que se incluían dos vicepresidencias. Se consideró que la aplicación de este formato, con dos copresidentes situados en distintos husos horarios y tomando en consideración la gran diversidad demográfica de los miembros, facilitará más las reuniones y los debates con vistas a garantizar la participación efectiva de todos los miembros. Además, la participación de representantes de los hemisferios norte y sur contribuirá a presentar y dar a conocer mejor unas perspectivas equilibradas de los dos hemisferios y las distintas regiones, lo cual puede revestir mayor importancia a medida que las organizaciones regionales de protección fitosanitaria emprendan una labor más activa en relación con los contenedores marítimos.
- [43] Además de las copresidencias, el Grupo de debate acordó adoptar la función de Vicepresidente para prestar un apoyo significativo a los copresidentes en la facilitación de las reuniones y los debates en caso necesario.
- [44] El Grupo de debate eligió al Sr. Thorwald GEUZE (Autoridad para la Inocuidad de los Alimentos y de los Productos de Consumo del Reino de los Países Bajos y representante del Comité de Aplicación y Desarrollo de la Capacidad) y el Sr. Rama KARRI (Departamento de Agricultura, Pesca y Silvicultura de Australia) para asumir las funciones de copresidentes después de la 19.^a reunión de la CMF. El Grupo de debate eligió asimismo a la Sra. Guanghao GU (División de cuarentena animal y vegetal de China) para la función de Vicepresidenta.

Recomendaciones

- [45] Se invita a la CMF a:
- 1) *tomar nota* de la información actualizada de 2024 del Grupo de debate de la CMF sobre contenedores marítimos.