



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

COMISIÓN DE MEDIDAS FITOSANITARIAS

20.^a REUNIÓN

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

TEMA 14.2 DEL PROGRAMA

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

1. Introducción

- [1] La Comisión de Medidas Fitosanitarias (CMF) estableció el Grupo de debate sobre contenedores marítimos, con el mandato de examinar los materiales y recomendaciones pertinentes, elaborar opciones viables que contribuyeran a la gestión del riesgo y formular 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, aprobó la recomendación revisada de la CMF sobre “Reducir al mínimo el riesgo de plagas asociado a la vía de los contenedores marítimos” (R-06) y acordó prorrogar el mandato del Grupo de debate hasta la 21.^a reunión de la CMF, en 2027^{1, 2}. Para ese año, se prevé que el Grupo de debate proporcione a la CMF, en su 21.^a reunión, recomendaciones finales sobre orientaciones a largo plazo de la Convención Internacional de Protección Fitosanitaria (CIPF) para manejar el riesgo de plagas asociado a la vía de los contenedores marítimos.

- [3] A fin de abordar las cuestiones previstas en su mandato, el Grupo de debate elaboró un plan de acción, que fue aprobado por la Mesa de la CMF en octubre de 2024 y que el Grupo de debate actualiza periódicamente.

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

2.1 Resultados del Simposio sobre protección fitosanitaria y de la biodiversidad: mitigar los riesgos de contaminación por plagas en la cadena internacional de suministro por medio de contenedores, celebrado en octubre de 2025

- [4] El simposio tuvo lugar los días 7 y 8 de octubre de 2025 en Copenhague (Dinamarca) y fue organizado por la Oficina Internacional de Contenedores, el Consejo Mundial del Transporte Marítimo y Danish Shipping, con el apoyo de la Secretaría de la CIPF y de la organización nacional de protección fitosanitaria (ONPF) de Dinamarca³.

¹ Recomendación de la CMF sobre “Reducir al mínimo el riesgo de plagas asociado a la vía de los contenedores marítimos” (R-06): <https://www.ippc.int/es/publications/84233/>

² Mandato del Grupo de debate de la CMF sobre contenedores marítimos (2024): <https://www.ippc.int/es/publications/93484/>

³ Página web específica del simposio: <https://www.ippc.int/es/core-activities/capacity-development/sea-containers/working-together-clean-containers-and-safe-trade-symposium-on-plant-and-biodiversity-protection-mitigating-risks-of-pest-contamination-in-the-international-containerized-supply-chain/>

[5] El simposio se centró en:

- comprender los riesgos para la sanidad vegetal y la biodiversidad asociados a la vía de los contenedores marítimos;
- analizar el papel y la repercusión de los cambios en el diseño de los contenedores marítimos con miras a reducir al mínimo la contaminación por plagas;
- determinar posibles soluciones;
- definir actividades de divulgación y los recursos disponibles.

[6] El objetivo del simposio era ofrecer una oportunidad para aumentar la sensibilización sobre la labor del Grupo de debate y los riesgos de plagas asociados a la vía de los contenedores marítimos, así como atraer a representantes de los principales transportistas, empresas de arrendamiento, fabricantes de contenedores, expertos en bioseguridad, partes interesadas del ámbito de la sanidad vegetal y representantes de las ONPF. Esto habría permitido al Grupo de debate recabar aportaciones desde la perspectiva de las partes interesadas en relación con los aspectos prácticos de la Recomendación R-06 de la CMF y determinar opciones reglamentarias y no reglamentarias.

[7] No obstante, pese a la intensa labor de promoción y difusión en diversos foros del sector, la asistencia fue muy escasa y faltó representación de diversas partes interesadas esenciales. Las opiniones de las ONPF europeas que asistieron fueron valiosas, pero no suficientes por sí solas para justificar los costos y el esfuerzo que supuso la organización del simposio.

[8] El Grupo de debate seguirá investigando la elaboración de un curso de aprendizaje en línea sobre inspección de contenedores y detección y gestión de plagas y hará una propuesta al respecto, siguiendo una sugerencia formulada por actores del sector durante el simposio.

2.2 Marco de medidas reglamentarias y no reglamentarias

[9] El Grupo de debate prosiguió las tareas previstas en su mandato para analizar posibles opciones reglamentarias y no reglamentarias, con el fin de encontrar y describir la opción o las opciones recomendadas para reducir al mínimo los riesgos de plagas asociados a la vía de los contenedores marítimos.

[10] Por medio de su Grupo de trabajo sobre medidas reglamentarias y no reglamentarias, el Grupo de debate ha evaluado distintas medidas reglamentarias y no reglamentarias mediante una herramienta de evaluación y ha seleccionado varias de ellas para seguir examinándolas en el contexto de un posible marco de medidas. El informe del Grupo de trabajo sobre los progresos realizados puede consultarse en el Portal Fitosanitario Internacional (PFI)⁴.

[11] Las medidas reglamentarias y no reglamentarias consideradas para su evaluación fueron aquellas planteadas o propuestas por las ONPF y las partes interesadas del sector, así como en distintos foros, como talleres y simposios. Dichas medidas se describieron y posteriormente se evaluaron mediante una plantilla que analizaba ciertos criterios esenciales (medidas prácticas, viables, económicas y concretas que podrán adoptarse a escala mundial).

[12] En particular, el instrumento de evaluación tuvo en cuenta los efectos sobre el sector, 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).

[13] El Grupo de debate, a partir de la labor realizada por el Grupo de trabajo sobre medidas reglamentarias y no reglamentarias, seleccionó las siguientes medidas para su ulterior desarrollo: la educación, la

⁴ Informe de diciembre de 2025 del Grupo de trabajo sobre medidas reglamentarias y no reglamentarias del Grupo de debate de la CMF sobre contenedores marítimos: <https://www.ippc.int/es/publications/95340/>

sensibilización y la divulgación, la responsabilidad de custodia, el diseño de contenedores, el Código de prácticas para la arrumazón de las unidades de transporte, y la autorización y el reconocimiento por parte de terceros. Muchas de ellas ya figuran en la Recomendación R-06 de la CMF. La mayoría son de carácter no reglamentario, aunque la autorización o el reconocimiento por terceros podría tener también una aplicación reglamentaria.

[14] En 2026, el Grupo de trabajo sobre medidas reglamentarias y no reglamentarias evaluará asimismo las ventajas de una NIMF de apoyo como posible solución a largo plazo. Con este fin, el Grupo de trabajo ya ha iniciado un debate sobre los posibles elementos que podrían incluirse en dicha NIMF para ayudar a centrar el debate.

[15] El Grupo de debate continuará elaborando las medidas seleccionadas y analizando sus implicaciones, su integración en un marco común, los aspectos operativos concretos y los plazos de aplicación. Se prevé que el proyecto de marco se presente en una reunión paralela de la 20.^a reunión de la CMF (2026) y que contribuya a la formulación de la recomendación final, que se someterá a la CMF en su 21.^a reunión, en 2027.

2.2.1 Diseño de contenedores

[16] El simposio internacional celebrado en Rotterdam en noviembre de 2024 puso de relieve un amplio respaldo por parte del sector a la adopción de mejoras en los componentes de los contenedores con el fin de minimizar el riesgo de contaminación por plagas.

[17] Posteriormente se constituyó un grupo de trabajo del sector, que sigue analizando los cambios de diseño de los elementos que se consideraron prioritarios en el simposio, entre los que se cuentan los siguientes:

- diseños de suelo sin huecos que eliminen las grietas y los orificios de clavos (los suelos de acero son la opción preferida, pero aún se requiere superar cierta resistencia a este cambio debido a las desventajas en cuanto a peso en vacío y costos de fabricación);
- subestructuras con menos repisas horizontales o, preferiblemente, un cambio hacia un diseño de base ondulada, similar al de los contenedores refrigerados;
- la eliminación de los revestimientos bituminosos.

[18] Existe un acuerdo colectivo en el grupo de trabajo del sector para avanzar con estas opciones y seguir explorando al mismo tiempo otros cambios de diseño que puedan evitar que se transporten plagas. Asimismo, el grupo de trabajo del sector acordó proseguir con la elaboración de una norma de la Organización Internacional de Normalización (ISO) para diseñar un contenedor “libre de plagas”, con miras a lograr su cumplimiento sostenido en el futuro.

[19] Además, un importante fabricante de contenedores en China ha puesto en práctica y está probando un “contenedor bioseguro”, que incorpora varios cambios y mejoras de diseño adicionales a los mencionados.

[20] Como se indicó anteriormente, pasarán muchos años antes de que se produzcan cambios sustanciales en el diseño de la flota mundial de contenedores, y se ha observado cierto grado de impaciencia entre las partes interesadas ante lo que perciben como un progreso lento. No obstante, los resultados de la encuesta muestran que, una vez aplicados, los cambios de diseño reducirán considerablemente el riesgo asociado a las superficies de los contenedores marítimos y proporcionarán una solución duradera.

[21] Los cambios en el diseño de los contenedores, una vez acordados, aplicados y normalizados, constituyen una medida pasiva eficaz que no requiere intervenciones adicionales para ofrecer buenos resultados.

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

[22] A lo largo de 2024, el Grupo de debate elaboró y presentó propuestas de enmienda a las disposiciones relativas a la prevención y el control de la contaminación por plagas contenidas en el Código de prácticas para la arrumazón de las unidades de transporte, elaborado conjuntamente por la Organización

Marítima Internacional, la Organización Internacional del Trabajo y la Comisión Económica para Europa de las Naciones Unidas, a solicitud del Grupo de trabajo sobre transporte intermodal y logística de esta última.

- [23] Estas enmiendas, junto con otras actualizaciones y revisiones del Código, serán examinadas con miras a su adopción por un grupo de expertos designados por cada una de las tres organizaciones patrocinadoras en una reunión que comenzará el 15 de diciembre de 2025. Tras su adopción, se prevé que en 2026 se publique una edición revisada del Código que incorpore las enmiendas del Grupo de debate.

2.2.3 Responsabilidad de custodia

- [24] Como consecuencia de la labor previa del Grupo de debate, se ha elaborado el enfoque de la “responsabilidad de custodia”. Este enfoque, impulsado por el sector, hace referencia a la responsabilidad que tiene el custodio que recibe un contenedor de verificar la ausencia de signos visibles de plagas o de contaminación y de hacer responsable al custodio anterior si se detecta dicha presencia.
- [25] En 2025 se ha seguido trabajando para continuar elaborando este enfoque, en particular por parte de los miembros del Grupo de debate que representan al Consejo Mundial del Transporte Marítimo y al Foro Global de Expedidores. Esto ha supuesto una amplia colaboración con otras organizaciones comerciales mundiales y regionales que representan a las diferentes partes que participan en el transporte internacional mediante contenedores. A través de este proceso se ha elaborado información específicamente dirigida a las diferentes partes interesadas de la cadena de suministro de los contenedores, proporcionando orientación sobre cómo verificar la presencia de contaminación y qué medidas adoptar si se detecta.
- [26] Se pretende que esta información se compile en forma de nuevas directrices conjuntas del sector una vez que se haya obtenido el acuerdo de un número suficiente de otras organizaciones comerciales.

2.2.4 Marco de normas SAFE de la Organización Mundial de Aduanas

- [27] En el marco de su mandato para 2022-23, el Grupo de debate formuló dos propuestas para la incorporación de aspectos fitosanitarios en el pilar 3 del Marco de normas SAFE de la Organización Mundial de Aduanas (OMA)⁵. Mediante su 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.
- [28] Si bien estas propuestas recibieron inicialmente una acogida positiva, finalmente no contaron con 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. Algunos participantes señalaron que la seguridad de la cadena de suministro se considera el principal objetivo del Marco de normas SAFE y sostuvieron que las medidas relativas a la contaminación por plagas no entran en su ámbito de aplicación, por lo que no podían respaldar la inclusión de los aspectos fitosanitarios propuestos.
- [29] En noviembre de 2025, el Grupo de trabajo SAFE examinó el alcance del Marco de normas SAFE y debatió la orientación futura de su ciclo de examen. El Grupo decidió suspender el ciclo de examen de 2025-28 hasta 2028 con el fin de permitir a la OMA determinar la mejor manera de apoyar la aplicación efectiva del Marco de normas SAFE por parte de las administraciones aduaneras. En consecuencia, las propuestas del Grupo de debate relativas al pilar 3 no podrán someterse a consideración hasta 2028.

⁵ Informe de 2023 del Grupo de debate de la CMF sobre contenedores marítimos ([CPM 2024/25_01](#)), Sección 3.2.

2.2.5 Comunicación y sensibilización

- [30] El Grupo de debate considera que una mayor educación y sensibilización de las partes interesadas sobre los tipos de contaminación por plagas en el transporte internacional mediante contenedores y sus consecuencias puede contribuir de manera significativa a reducir los riesgos.
- [31] Ya existen diversos materiales para apoyar este objetivo, elaborados tanto por la Secretaría de la CIPF como por organizaciones del sector, y el Grupo de debate ha comenzado a documentarlos y catalogarlos (véase la Sección 2.4.1). En 2026 se prevé recopilar o documentar material adicional que pueda contribuir a seguir sensibilizando a las ONPF y las partes interesadas del sector acerca de las medidas y herramientas prácticas que ayudan a reducir los riesgos de contaminación en la vía de los contenedores marítimos.

2.3 Encuestas sobre contenedores en China y en la Unión Europea

- [32] Se han presentado dos estudios para respaldar la iniciativa de la CIPF destinada a mejorar la recopilación de información sobre el riesgo de plagas en relación con los contenedores marítimos.
- [33] Entre 2024 y 2025, las aduanas chinas llevaron a cabo un estudio exhaustivo, basado en la guía de inspección de contenedores marítimos de la CIPF ([Encuestas sobre contenedores marítimos](#)), en el que se examinaron los riesgos de bioseguridad asociados a los contenedores importados vacíos. Las inspecciones y las pruebas de ADN ambiental revelaron riesgos significativos de plagas y especies invasoras, lo que motivó que se evaluaran distintos diseños de contenedores. El estudio, que duró 18 meses, detectó contaminación en el 10,35 % de los contenedores y la presencia de casi 900 especies de plagas, y mostró que determinadas mejoras estructurales y materiales podían contribuir a reducir la probabilidad de propagación de plagas por la vía de los contenedores marítimos.
- [34] La Unión Europea llevó a cabo una encuesta, siguiendo la guía de inspección de contenedores marítimos de la CIPF, que realizaron varios de sus Estados miembros y en la que participaron tanto las ONPF como las autoridades aduaneras. La encuesta, que abarcó tanto contenedores vacíos como cargados, recopiló datos sobre su grado de limpieza y los riesgos fitosanitarios asociados a la contaminación detectada en su interior y exterior. Se detectó contaminación en el 8 % de los contenedores; no obstante, con excepción de la contaminación derivada de la presencia de tierra o arena, se consideró que los contenedores inspeccionados no entrañaban un riesgo fitosanitario para la Unión Europea.
- [35] Puede obtenerse más información acerca del estudio sobre contenedores de las aduanas chinas⁶ y de la encuesta sobre contenedores marítimos de la Unión Europea⁷ en el PFI.

2.4 Recopilación de observaciones y experiencias acerca de la Recomendación de la CMF sobre contenedores marítimos (R-06)

- [36] El Grupo de debate no ha podido completar la primera tarea de su mandato, a saber, “evaluar, sobre la base de la información disponible, la eficacia y eficiencia de la Recomendación de la CMF sobre contenedores marítimos (R-06) a la hora de reducir los riesgos de plagas asociados con la vía de los contenedores marítimos”. El Grupo de debate ha solicitado datos pertinentes a las ONPF por diversos canales y ha recabado información tanto del período anterior como posterior a la adopción de la recomendación de la CMF. Lamentablemente, aparte de los datos previamente presentados por cuatro países y de las respuestas a encuestas realizadas recientemente por China y la Unión Europea, no se han recibido datos adicionales adecuados.
- [37] Las observaciones recogidas en varios talleres regionales de la CIPF indican que tanto el conocimiento como la aplicación de la Recomendación de la CMF sobre contenedores marítimos (R-06) siguen siendo muy limitados. Algunas ONPF también señalaron la escasa aplicación de la recomendación en el simposio de Copenhague. Entre las razones mencionadas figuran la falta de sensibilización, unas

⁶ Estudio de contenedores de las aduanas chinas de 2024-25: <https://www.ippc.int/es/publications/95342/>

⁷ Encuesta de la Unión Europea sobre contenedores marítimos de 2024: <https://www.ippc.int/es/publications/95343>

orientaciones de apoyo insuficientes y la capacidad inadecuada. Varias ONPF señalaron que una *recomendación* por sí sola no bastaba para hacer frente a sus actuales problemas de capacidad y financiación.

- [38] El Grupo de debate tomó nota de la escasa aplicación por parte de las ONPF y convino en que era importante que las ONPF aplicaran varias medidas de gestión de riesgos de su responsabilidad recogidas en la recomendación de la CMF a fin de complementar y respaldar el marco de medidas actualmente en fase de elaboración (véase la Sección 2.2). El Grupo de debate seguirá examinando la mejor manera de lograrlo, incluida la posibilidad de proponer dichas medidas a través de una NIMF u otro instrumento oportuno.

2.4.1 Comunicación en torno a la labor de la CIPF y del Grupo de debate de la CMF

- [39] Además de elaborar y difundir materiales educativos y de sensibilización, el Grupo de debate ha creado varios otros productos que se consideran de gran interés y pertinencia. La Secretaría de la CIPF ha ofrecido estos materiales para su distribución, con sujeción a los procedimientos habituales de examen y aprobación. Los productos elaborados en 2025 se han enumerado y descrito en el informe del subgrupo de Comunicación del Grupo de debate, que puede consultarse en el PFI⁸.

- [40] Uno de esos productos es un inventario de documentos que cataloga publicaciones y materiales elaborados por la Secretaría de la CIPF, las partes contratantes, organizaciones internacionales y grupos del sector que son aplicables o pertinentes para la reducción del riesgo de plagas en la vía internacional de los contenedores.

- [41] En 2026 se prevé elaborar una estrategia para respaldar la comunicación de las recomendaciones del Grupo de debate e incluirla en el informe final que se presentará a la CMF en forma de plan de participación de las partes interesadas. Esta labor se coordinará estrechamente con los trabajos relativos a la elaboración del marco de medidas (véase la Sección 2.2).

2.5 Análisis sobre la celebración de un taller en 2026

- [42] Como parte de su mandato, el Grupo de debate había iniciado los preparativos para realizar un taller internacional en 2026 con el fin de ayudar a determinar los próximos pasos y a finalizar una recomendación para presentarla a la CMF en su 21.^a reunión, en 2027.

- [43] Habida cuenta de la escasa asistencia al simposio celebrado en Copenhague en 2025, el Grupo de debate no considera que la organización de un taller adicional justifique los costos y esfuerzos que conllevaría. Actualmente, es poco probable que la solicitud de observaciones adicionales sobre medidas ya confirmadas aporte beneficios sustanciales. Del mismo modo, pese a los grandes esfuerzos realizados, hasta la fecha se han echado en falta observaciones sobre la eficacia de la Recomendación R-06 de la CMF, y no se espera que el taller planificado mejore esta situación.

- [44] En consecuencia, el Grupo de debate propone suspender la planificación de un taller para 2026 y concentrar sus esfuerzos en otros medios para alcanzar los objetivos de comunicación y recopilación de observaciones establecidos en su mandato, en particular mediante seminarios web y la participación de los miembros del Grupo de debate en actos del sector y de las ONPF.

2.6 Colaboración

- [45] El Grupo de debate continuará su labor para seguir analizando y promoviendo oportunidades de colaboración, tanto las previamente determinadas como otras nuevas, con la Secretaría del Convenio sobre la Diversidad Biológica, la Plataforma Intergubernamental Científico-normativa sobre Diversidad Biológica y Servicios de los Ecosistemas, la Organización Marítima Internacional, la Comisión Económica para Europa de las Naciones Unidas, la Organización Mundial de Aduanas y la

⁸ Informe del subgrupo de Comunicación del Grupo de debate de la CMF sobre contenedores marítimos (2025): <https://www.ippc.int/es/publications/95341/>

Organización Mundial de Sanidad Animal. Asimismo, seguirá examinando los avances previstos 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.

Recomendación

[46] *Se invita a la CMF a:*

- 1) *tomar nota* de la información actualizada de 2025 del Grupo de debate de la CMF sobre contenedores marítimos.

Las denominaciones empleadas en este documento y la forma en que aparecen presentados los datos que contiene no implican, de parte de la Organización de las Naciones Unidas para la Alimentación y la Agricultura (FAO), juicio alguno sobre la condición jurídica o el nivel de desarrollo de países, territorios, ciudades o zonas, o de sus autoridades, ni respecto de la delimitación de sus fronteras o límites.