

Marzo de 2013



منظمة الأغذية
والزراعة للأمم
المتحدة

联合国
粮食及
农业组织

Food and
Agriculture
Organization
of the
United Nations

Organisation des
Nations Unies
pour
l'alimentation
et l'agriculture

Продовольственная и
сельскохозяйственная
организация
Объединенных
Наций

Organización
de las
Naciones Unidas
para la
Alimentación y la
Agricultura

COMISIÓN DE MEDIDAS FITOSANITARIAS

Octava reunión

Roma, 8-12 de abril de 2013

Lista de temas de las normas de la CIPF: Reducción al mínimo de los movimientos de plagas mediante contenedores marítimos (2008-001)

Tema 8.1.4 del programa

**Preparado por el administrador designado para el tema
“Reducción al mínimo de los movimientos de plagas mediante contenedores marítimos” y la Secretaría de la CIPF**

I. Antecedentes

1. A continuación se describen brevemente las actividades que se han emprendido con el fin de elaborar un proyecto de norma internacional para medidas fitosanitarias (NIMF) sobre el tema “Reducción al mínimo de los movimientos de plagas mediante contenedores marítimos” (2008-001).

- En la tercera reunión de la Comisión de Medidas Fitosanitarias (CMF), celebrada en 2008, se añadió este tema a la lista de temas de las normas de la CIPF, con una prioridad elevada (en la séptima reunión de la CMF, celebrada en 2012, se cambió la prioridad a 1).
- En noviembre de 2009 el Comité de Normas (CN) aprobó una especificación¹.
- En marzo de 2011 se eligió a los expertos que formarían el Grupo de trabajo de expertos.
- Se creó un Grupo directivo sobre contenedores marítimos y en noviembre de 2011 se celebró una reunión en Roma².
- En la séptima reunión de la CMF (2012) se celebró un acto paralelo para poner al día a los miembros sobre la elaboración del proyecto de NIMF y ofrecerles la oportunidad de formular observaciones al respecto³.

¹ Especificación 51: https://www.ippc.int/index.php?id=specifications&no_cache=1&L=1.

² Informe del Grupo directivo sobre contenedores marítimos, noviembre de 2011: <https://www.ippc.int/index.php?id=1111165>.

Para minimizar los efectos de los métodos de trabajo de la FAO en el medio ambiente y contribuir a la neutralidad respecto del clima, se ha publicado un número limitado de ejemplares de este documento. Se ruega a los delegados y observadores que lleven sus copias a las reuniones y se abstengan de pedir copias adicionales. La mayoría de los documentos de reunión de la FAO está disponible en Internet, en el sitio www.fao.org.

- Asimismo, el Grupo directivo sobre contenedores marítimos presentó información actualizada al CN en su reunión de abril de 2012⁴.
- En mayo de 2012 se celebró una reunión del Grupo de trabajo de expertos en Johor Bahru (Malasia)⁵. Los participantes debatieron sobre diversas cuestiones relacionadas con los contenedores marítimos, prepararon una versión revisada del proyecto de NIMF y visitaron dos zonas en el puerto de Johor Bahru en las que se trabaja con este tipo de contenedores.
- En noviembre de 2012 se presentó al CN un proyecto de NIMF sobre la reducción al mínimo de los movimientos de plagas mediante contenedores marítimos (2008-001)⁶. El título se había acortado porque el CN había decidido que los medios de transporte ya no estaban dentro del alcance del proyecto de NIMF. El CN pidió al administrador que revisara el proyecto de NIMF con un grupo de trabajo por medios electrónicos para presentarlo en la reunión del CN de mayo de 2013, pero también pidió al administrador y a la Secretaría de la CIPF que elaboraran un documento de debate para la octava reunión de la CMF (2013) sobre las cuestiones que se planteasen y las opciones disponibles, en el que se enumerasen las ventajas y los inconvenientes y se sensibilizara en relación con la acreditación, la verificación y la auditoría por parte de las organizaciones nacionales de protección fitosanitaria (ONPF). Asimismo, el CN pidió a la Secretaría que creara una página Web en el Portal fitosanitario internacional (PFI) en la que se proporcionaran información básica y enlaces a los diversos documentos relacionados con la elaboración de este proyecto de NIMF (<https://www.ippc.int/index.php?id=1111165>).
- Tras la reunión del CN, la Mesa de la CMF debatió en diciembre de 2012 sobre la elaboración de esta norma y decidió que durante la octava reunión de la CMF (2013) se celebrara una reunión vespertina para examinar los progresos realizados con respecto a esta compleja norma. Además, en diciembre de 2012 la Mesa de la CMF envió información actualizada a los puntos de contacto de la CIPF en la que se les pedía que analizaran la información proporcionada en el PFI (véase el enlace anterior), examinaran la elaboración de este proyecto de NIMF y remitieran sus opiniones a los miembros del CN el 15 de enero de 2013 a más tardar. El administrador y la Secretaría de la CIPF utilizarían esta información para contribuir a elaborar este documento de debate de la CMF. Además, el administrador y la Secretaría de la CIPF recopilaron más observaciones de los miembros del CN y el Grupo de trabajo de expertos.

II. Temas que se someten al examen de la CMF

2. El propósito de este informe consiste en proporcionar información actualizada sobre la elaboración del proyecto de NIMF y determinar las cuestiones que podrían suscitar preocupación para debatirlas en la octava reunión de la CMF (2013). Las observaciones, tanto las recibidas en respuesta a la petición de información actualizada de la Mesa de la CMF como las de los miembros del CN y el Grupo de trabajo de expertos, se han tenido en cuenta a la hora de determinar las cuestiones que es necesario seguir debatiendo en la octava reunión de la CMF (2013). En el informe no se recogen todas las cuestiones de forma detallada.

A. Encuesta sobre las intercepciones de plagas en contenedores marítimos

3. En su reunión de noviembre de 2012, el CN debatió una propuesta para realizar una encuesta mundial con el fin de recopilar información sobre las plagas cuarentenarias que contaminan los contenedores marítimos presentes en el comercio internacional. El CN desearía solicitar a la CMF que respaldara este tipo de encuesta. La información se utilizaría como referencia a efectos de comparación con otros análisis parecidos que se realizaran en el futuro, lo que permitiría evaluar los efectos de la NIMF en la mitigación de los riesgos de plagas.

³ Informe de la séptima reunión de la CMF (2012), Apéndice 16, https://www.ippc.int/index.php?id=cpm&no_cache=1&L=1.

⁴ Informe de la reunión del CN de abril de 2012, Sección 4.3: https://www.ippc.int/index.php?id=sc&no_cache=1&L=1.

⁵ Informe del Grupo de trabajo de expertos, mayo de 2012: <https://www.ippc.int/index.php?id=1111165>.

⁶ Informe de la reunión del CN de noviembre de 2012, Secciones 3.1.1 y 6.2 (disponible solo en inglés): <https://www.ippc.int/index.php?id=13355>

4. En las observaciones recopiladas por el administrador y la Secretaría de la CIPF tras la reunión del CN celebrada en noviembre de 2012, se manifestaba una cierta preocupación por que el propósito de dicha encuesta consistiera en determinar la necesidad real de seguir elaborando el proyecto de NIMF. No obstante, cabe señalar que la CMF ya ha añadido el tema de la elaboración de un proyecto de NIMF sobre la reducción al mínimo de los movimientos de plagas mediante contenedores marítimos (2008-001) a la lista de temas de las normas de la CIPF con una prioridad elevada (prioridad 1) debido a la preocupación suscitada por las plagas halladas en los contenedores.

B. Responsabilidad por la limpieza de los contenedores marítimos

5. Son varias las organizaciones y los organismos que trabajan con contenedores marítimos: los propietarios de los contenedores, las empresas de transporte marítimo, los depósitos y los destinatarios. Tomando en consideración las observaciones formuladas por sus miembros procedentes del sector, el Grupo de trabajo de expertos sugirió que las empresas de transporte marítimo eran la opción lógica para hacerse cargo de la limpieza de los contenedores marítimos porque eran ellas quienes supervisaban y auditaban los depósitos.

C. Lugar y etapa más adecuados para el examen de la limpieza fitosanitaria en el ciclo de circulación de los contenedores marítimos

6. Los contenedores pasan por múltiples lugares: depósitos, puntos de llenado, puertos marítimos (en la exportación y la importación) y buques. Dado que el examen y la limpieza que se realizan en la actualidad escapan al control de las empresas de transporte marítimo en los depósitos, el Grupo de trabajo de expertos había sugerido que, en caso necesario, el examen para detectar contaminación y la limpieza se llevaran a cabo en los depósitos.

7. Durante su reunión celebrada en abril de 2012, el CN acordó que en el proyecto de NIMF se reconocieran las tres categorías siguientes de contenedores: i) contenedores vacíos listos para ser llenados⁷; ii) contenedores vacíos destinados a ser reubicados⁸; e iii) contenedores llenos⁹. El CN también se mostró de acuerdo en que la aplicación de esta NIMF fuera escalonada y que al inicio se centrara en los contenedores vacíos que pasan por depósitos. Se señaló que los contenedores marítimos vacíos ya se examinaban para garantizar que estén limpios y que no presenten daños cuando se transportan a los depósitos antes de su traslado para ser llenados. Sin embargo, cuando los contenedores se trasladan a un lugar de llenado, corren el riesgo de contaminarse con plagas, pero los contenedores llenos ya no pasan por un depósito y no existe ninguna etapa en la que se pueda acceder fácilmente a los mismos para examinar su grado de limpieza antes de que se carguen en los buques. En la reunión del Grupo de trabajo de expertos de mayo de 2012, también debería tenerse en cuenta la preocupación suscitada por el riesgo que entrañan los contenedores reubicados. Por consiguiente, el Grupo de trabajo de expertos decidió que la norma estableciera los criterios generales para limpiar los contenedores marítimos con independencia de que estén vacíos o llenos o destinados a la importación o a la exportación.

D. Necesidad de seguir elaborando el proyecto de NIMF sobre la reducción al mínimo de los movimientos de plagas mediante contenedores marítimos (2008-001)

8. Cabe señalar que la Organización Marítima Internacional (OMI), la Comisión Económica de las Naciones Unidas para Europa (CEPE) y la Organización Internacional del Trabajo (OIT) están actualizando de forma conjunta la orientación brindada al sector mediante un Código de prácticas para

⁷ Contenedores que se han vaciado y se llevan de nuevo al depósito. Se supervisan en el depósito. Si es necesario, el contenedor se repara o se limpia. Si el contenedor está en buenas condiciones y limpio, se envía para que sea utilizado por un cliente.

⁸ Contenedores que se han vaciado y se llevan de nuevo al depósito. El contenedor no se necesita en el lugar, de forma que se reubica en otro depósito (eventualmente en otro país) donde se necesite.

⁹ Contenedores que se han llenado con mercancías y están listos para ser transportados.

la arrumazón de las unidades de transporte¹⁰. Se invitó al Grupo de trabajo de expertos a contribuir a estas directrices para que pudieran incluir requisitos fitosanitarios de limpieza de los contenedores marítimos, así como abordar otros tipos de organismos, como los que preocupan al Convenio sobre la Diversidad Biológica (CDB), la Organización Mundial de Sanidad Animal (OIE) y la Organización Mundial de la Salud (OMS). La aplicación de estas directrices debería conllevar un aumento de los exámenes fitosanitarios y la limpieza de los contenedores en los depósitos. Parece que son pocas las infraestructuras (además de las disponibles en los depósitos) para examinar y limpiar los contenedores. Debido a que algunos de los asuntos descritos en el presente informe pueden ser demasiado complejos para abordarlos en una norma, sería conveniente sopesar si la norma debería centrarse únicamente en establecer los criterios de limpieza de los contenedores marítimos o si debería ampliarse para que regulara otras cuestiones.

E. Opciones disponibles en relación con la certificación de los procesos de limpieza de las empresas de transporte marítimo

9. Es necesario atribuir la responsabilidad de garantizar que el examen para detectar contaminantes y la limpieza cumplan los criterios establecidos en la norma. Como la mayor parte de las empresas de transporte marítimo son internacionales y son muchos los depósitos existentes en cada país, los participantes en la reunión del Grupo de trabajo de expertos celebrada en mayo de 2012 opinaron que si las ONPF tenían que certificar los depósitos, muchas de ellas podrían carecer de los recursos necesarios para tal fin. El Grupo de trabajo de expertos determinó que lo más eficiente era considerar la posibilidad de certificar a las empresas de transporte marítimo, puesto que son ellas quienes supervisan la limpieza de los contenedores y ya auditan los depósitos.

10. Tras volver a analizar este asunto, se establecieron las opciones siguientes para la certificación de las empresas de transporte marítimo:

- la certificación directa por la ONPF del país en el que la empresa de transporte marítimo estuviera domiciliada o tuviera su sede central. La ONPF auditaría el sistema de gestión de la empresa de transporte marítimo y las sedes de la misma que estuvieran en su propio territorio. No obstante, las empresas de transporte marítimo operan a escala internacional en territorios que quedan fuera de la jurisdicción de las ONPF;
- la certificación directa por la ONPF del país en el que la empresa de transporte marítimo estuviera domiciliada o tuviera su sede central, en cooperación con otras ONPF (u otros organismos): como se ha mencionado anteriormente, debido a que las empresas de transporte marítimo operan a escala internacional, la ONPF responsable tendría que cooperar con otras ONPF (u organismos de acreditación y organismos de evaluación de la conformidad) para que auditaran en su nombre las actividades realizadas en otros países o territorios. En cuanto la ONPF responsable hubiera certificado una empresa de transporte marítimo, todas las demás ONPF deberían reconocer la certificación y contribuir a las auditorías en sus propios territorios;
- la certificación o acreditación por parte de terceros: los organismos de evaluación de la conformidad comprobarían que los sistemas de examen y limpieza en los países en los que opere la empresa de transporte marítimo están a la altura exigida en la NIMF, y certificarían la sede central de la empresa en cuestión. Las organizaciones de acreditación podrían acreditar a los organismos de evaluación de la conformidad por dicha labor. Sin embargo, cabe señalar que las organizaciones de acreditación no pueden abarcar todas las regiones. En este sistema, las ONPF autorizarían a las organizaciones de acreditación, pero también podrían acreditar directamente a los organismos de evaluación de la conformidad;

¹⁰ Para más información al respecto, consúltese el PFI (<https://www.ipcc.int/index.php?id=1111165>), donde se ha publicado el borrador de 2013 (v.1 de febrero de 2013) del *Code of Practice for Packing of Cargo Transport Units (CTU Code)* (Código de prácticas para la arrumazón de las unidades de transporte; disponible solo en inglés).

- la certificación o acreditación mediante la aplicación de la NIMF en virtud de una convención independiente¹¹ que permitiera establecer unos requisitos más prescriptivos o mediante el establecimiento de una asociación¹² para aplicar la norma.

11. Será necesario seguir evaluando todas las opciones mencionadas, así como los incentivos para el sector en dichos sistemas (p. ej., ¿deben estar sujetos los contenedores marítimos transportados por empresas certificadas a procesos simplificados de aprobación ?).

F. Intercambio de datos necesario para verificar el cumplimiento en el puerto de entrada de los requisitos establecidos en la NIMF

12. Se necesita un método para verificar que la inspección (y la limpieza en caso necesario) de los contenedores marítimos se haya llevado a cabo de conformidad con lo establecido por la NIMF y que se logre el grado de limpieza exigido. Se ha propuesto que se añadan algunos datos referentes a esta verificación a la información que acompaña a los contenedores marítimos y que se remite a los funcionarios de aduanas nacionales en los puertos de entrada para que las ONPF puedan evaluarlos posteriormente en caso necesario. Ello permitiría a la ONPF del país importador decidir si selecciona determinados contenedores para examinarlos. La Secretaría de la CIPF analizó el asunto durante la reunión del Comité Técnico Permanente de la Organización Mundial de Aduanas celebrada en marzo de 2013.

13. Si los contenedores marítimos se examinan y se limpian en caso necesario y se aporta la documentación correspondiente a dicha verificación, también debería estudiarse de qué manera podrían beneficiarse de este cumplimiento las empresas de transporte marítimo.

G. Funciones de las ONPF y responsabilidades en los casos de incumplimiento

14. Sería necesario describir minuciosamente la función de las ONPF, en especial en lo que se refiere a los sistemas descritos anteriormente relacionados con la certificación de los procesos de limpieza de las empresas de transporte marítimo. En el puerto de entrada, las ONPF podrían controlar la documentación correspondiente a la verificación mencionada anteriormente e inspeccionar los contenedores entrantes cuando la documentación indique la posibilidad de que el grado de limpieza no sea satisfactorio. También se deberían describir con precisión las responsabilidades (de las empresas de transporte marítimo, las ONPF y cualquier otro organismo que intervenga en el sistema) en los casos en que los contenedores marítimos incumplan la norma y las correspondientes medidas correctivas aplicadas.

III. Recomendaciones para la Comisión de Medidas Fitosanitarias

15. Se invita a la CMF a:

- 1) *analizar* la cuestión del proyecto de NIMF sobre la reducción al mínimo de los movimientos de plagas mediante contenedores marítimos (2008-001), en especial los asuntos que se han mencionado anteriormente y la información básica que puede consultarse en el PFI¹³;
- 2) *solicitar* al CN, con la contribución de la Secretaría, que elabore una encuesta sencilla que las ONPF deberán llevar a cabo para recopilar información sobre las intercepción de plagas en los contenedores marítimos;
- 3) *pedir* a las ONPF que cooperen y recopilen información sobre la intercepción de plagas en los contenedores marítimos, durante un tiempo limitado, y que remitan esta información a la Secretaría para que la analice y confeccione un informe al respecto;
- 4) *examine* los temas presentados y formule recomendaciones para abordarlos.

¹¹ Siguiendo los ejemplos de las convenciones adoptadas por la OMI.

¹² Siguiendo el ejemplo de la Asociación Internacional de Análisis de Semillas (ISTA).

¹³ <https://www.ippc.int/index.php?id=1111165>.