



[1] **Proyecto de NIMF:  
REDUCCIÓN AL MÍNIMO DE LOS MOVIMIENTOS DE PLAGAS MEDIANTE CONTENEDORES  
MARÍTIMOS (2008-001)**

[2] **Historia de la publicación**

Véase la historia de la publicación en la versión inglesa de la norma.

[3] **ÍNDICE**

[Por introducir]

[4] **INTRODUCCIÓN**

[5] **Alcance**

La presente norma contiene directrices sobre la forma de reducir el riesgo de introducción y dispersión de plagas cuarentenarias asociadas con la circulación de contenedores marítimos, llenos o vacíos, en el comercio internacional, independientemente de su carga.

[6] **Referencias**

**ISO 830:1999.** *Contenedores – Vocabulario*. Ginebra, Organización Internacional de Normalización.

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

**NIMF 13.** 2001. *Directrices para la notificación del incumplimiento y acción de emergencia*. Roma, CIPF, FAO.

**NIMF 20.** 2004. *Directrices sobre un sistema fitosanitario de reglamentación de importaciones*. Roma, CIPF, FAO.

[7] **Definiciones**

Las definiciones de los términos fitosanitarios utilizados en la presente norma figuran en la NIMF 5 (*Glosario de términos fitosanitarios*). Las siguientes definiciones se han utilizado exclusivamente a los efectos de la presente norma.

[8] **Acreditación** [o autorización]: procedimiento para la autorización por parte de una organización nacional de protección fitosanitaria (ONPF) a una organización tercera para que lleve a cabo procedimientos específicos al nivel requerido.

[9] [o procedimiento mediante el cual un organismo con potestad para ello reconoce la competencia de un organismo de inspección o certificación para prestar servicios de inspección o certificación.]

[10] **Contenedor**: artículo del equipo de transporte a) de carácter permanente y, por tanto, suficientemente resistente para permitir su empleo repetido; b) especialmente diseñado para facilitar el transporte de mercancías en uno o varios modos de transporte, sin ruptura de carga; c) equipado de accesorios que permitan su fácil manejo, especialmente su traslado de un modo de transporte a otro; d) diseñado de tal forma que sea fácil de llenar y vaciar; e) con un volumen interno de al menos 1 m<sup>3</sup> [ISO 830:1999].

[11] **Reubicación**: circulación internacional de contenedores vacíos por mar desde un área donde son excedentarios respecto de las necesidades de carga hasta un área donde son necesarios para la carga de exportación.

- [12] **Contenedor marítimo:** contenedor que circula principalmente por mar en el transporte internacional.
- [13] Los siguientes términos utilizados en el presente documento se definen en la NIMF 5. Se enumeran a continuación para comodidad del lector durante las etapas de tramitación de la norma.
- [14] **Contaminación:** presencia de plagas u otros artículos reglamentados en un producto básico, lugar de almacenamiento, medio de transporte o contenedor, sin que constituya una infestación (véase infestación) [CEMF, 1997; revisado CEMF, 1999]. *(Para la definición de infestación, véase la NIMF 5.)*
- [15] **Inspección:** Examen visual oficial de plantas, productos vegetales u otros artículos reglamentados para determinar si hay plagas y/o determinar el cumplimiento con las reglamentaciones fitosanitarias [FAO, 1990; revisado FAO, 1995; anteriormente inspeccionar].
- [16] **Plaga:** cualquier especie, raza o biotipo vegetal o animal o agente patógeno dañino para las plantas o productos vegetales. Nota: En la CIPF, el término “plaga de plantas” en ocasiones se utiliza en lugar del término “plaga” [FAO 1990; revisado FAO, 1995; CIPF, 1997; revisado CMF, 2012].
- [17] **Certificado fitosanitario:** documento oficial en papel o su equivalente electrónico oficial, consistente con los modelos de certificados de la CIPF, el cual avala que un envío cumple con los requisitos fitosanitarios de importación [FAO, 1990; revisado CMF, 2012].
- [18] **Plaga cuarentenaria:** plaga de importancia económica potencial para el área en peligro aun cuando la plaga no esté presente o, si está presente, no está ampliamente distribuida y se encuentra bajo control oficial [FAO 1990; revisado FAO, 1995; CIPF, 1997].
- [19] **Examen visual:** examen físico de **plantas, productos vegetales** u otros **artículos reglamentados** utilizando solo la vista, una lupa, un estereoscopio o microscopio para detectar **plagas o contaminantes** sin realizar **pruebas** ni procesos [NIMF n.º 23, 2005].
- [20] **Perfil de los requisitos**

Se elaborará en una fecha posterior.

## [21] ANTECEDENTES

Se ha comprobado que los contenedores en circulación por el mundo son una vía para la introducción y dispersión de plagas de las plantas y otros organismos, incluidas las especies exóticas invasivas.

Dado el gran número de contenedores que circulan en todo el mundo y la rapidez con que lo hacen dentro y fuera de los puertos, no es viable que las organizaciones nacionales de protección fitosanitaria (ONPF) inspeccionen cada contenedor marítimo para asegurarse de que está libre de plagas cuando circulan a escala internacional. Sin embargo, podría añadirse a los procedimientos de examen y limpieza de las empresas de transporte marítimo un examen visual y una limpieza en caso necesario para las plagas de las plantas a fin de reducir los riesgos de introducción y dispersión de plagas. Por lo tanto, es conveniente establecer un sistema internacional de certificación de las empresas de transporte marítimo para que puedan garantizar la eficacia de los procesos de limpieza de contenedores.

Las compañías de transporte marítimo, los consignatarios y los depósitos comparten conjuntamente la responsabilidad de contribuir a garantizar que cada contenedor permanezca libre de plagas de las plantas y otros organismos, incluidas las especies exóticas invasivas. Sin embargo, los depósitos son particularmente importantes en este sentido porque son los lugares donde normalmente se realiza el examen visual y se limpian los contenedores marítimos según sea necesario. (A los efectos de la presente norma un depósito es un lugar distinto de la estación de contenedores, mantenido por las empresas de transporte marítimo o en nombre de estas, en las que los cargadores o consignatarios pueden recoger o entregar contenedores marítimos vacíos.)

Es un hecho reconocido que el mandato de la CIPF en relación con la presente norma se centra en las plagas. Sin embargo, la CIPF también reconoce el impacto potencial sobre la biodiversidad, la salud de los

animales o los seres humanos y las infraestructuras de los organismos que no son nativos. Por lo tanto, la presente norma contiene asesoramiento para prevenir la introducción y dispersión de otros organismos, incluidas las especies exóticas invasivas.

**[22] REQUISITOS**

El requisito mínimo de la presente norma es que los contenedores estén limpios para reducir el nivel de contaminación posible. Cualquier requisito añadido por parte de un país importador debería justificarse técnicamente mediante la realización de un análisis de riesgo de plagas (ARP).

**[23] 1. Contenedores limpios**

A los efectos de la presente norma, se entenderá que un contenedor está limpio cuando, después de un examen visual, se considera libre de contaminación y organismos, incluidas las especies exóticas invasoras, es decir todas las fases de desarrollo de los insectos, caracoles, babosas, hongos, semillas u otras partes de las plantas. La contaminación abarca el suelo, los residuos orgánicos de cargas anteriores o la madera de estiba, entre otras cosas.

**[24] 1.1 Examen visual de contenedores marítimos en busca de contaminación**

Debería realizarse un examen visual del interior y el exterior de los seis lados del contenedor marítimo (a saber, las partes superior e inferior así como las paredes laterales y de los extremos, incluidas las puertas) para detectar una posible contaminación; dicho examen debería abarcar las siguientes áreas:

- rejillas de entrada y bobinas del condensador del sistema de refrigeración;
- equipo extraíble;
- oquedades en la estructura del contenedor, por ejemplo en el peine de recepción del carro elevador, los bastidores de esquina, las áreas dañadas, etc.;

Debería utilizarse, cuando sea necesario, equipo de apoyo al examen visual, como una iluminación adecuada, espejos sobre postes, estructuras de acceso al techo, soportes y cámaras remotas sobre postes.

El examen se llevaría a cabo por el agente del organismo certificado para dirigir el examen visual y la limpieza de los contenedores marítimos en caso necesario. Podría tratarse del personal de un depósito empleado por una empresa de transporte marítimo.

Si un contenedor no tiene contaminación visible, se considera que está limpio. Se deberá realizar una verificación documental de la limpieza.

**[25] 1.2 Métodos para eliminar la contaminación**

El método de eliminación de la contaminación debería ser el más efectivo para el tipo concreto de contaminación que esté presente. Debería considerarse la posibilidad de confinar y tratar los contenedores que estén contaminados con plagas que puedan dispersarse. En algunos casos, la ONPF podrá solicitar que se recojan especímenes con fines de identificación.

Los métodos para eliminar la contaminación podrán ser los siguientes:

- barrido o aspiración del interior del contenedor marítimo, utilizando un polvo absorbente cuando sea necesario;
- lavado con agua a baja presión;
- raspado o utilización de una lijadora o cepillo de alambre;

- lavado con agua caliente o fría a alta presión, con o sin detergente;
- método de limpieza a vapor, con o sin detergente;
- chorreado con abrasivos;
- tratamiento térmico;
- fumigación;
- eliminación de semillas o partes de plantas de los ventiladores de entrada de aire en las unidades de refrigeración.

Los métodos para la eliminación de la contaminación deberían ser suficientes para evitar la dispersión de plagas; podrán ser los siguientes:

- ensacado;
- incineración;
- enterramiento en profundidad;
- contención;
- en los lugares donde se almacenen contenedores marítimos durante algún tiempo, podrá ser necesario aplicar plaguicidas.

La eliminación del agua de lavado debe ser acorde al riesgo y realizarse de conformidad con la normativa nacional o local.

## [\[26\]](#) **2. Certificación**

Las empresas de transporte marítimo podrán estar certificadas en base a su capacidad para llevar a cabo procedimientos específicos que puedan tener como resultado contenedores marítimos limpios. Dichos procedimientos podrán ser los siguientes:

- exámenes visuales;
- limpieza u otros métodos para eliminar la contaminación si es necesario, o tratamiento partiendo de la hipótesis de que hay contaminación;
- eliminación de desechos, según sea necesario.

En este caso, [un organismo de evaluación de la conformidad (OEC)<sup>1</sup>] o [la ONPF] validaría los sistemas de cada empresa de transporte marítimo certificada, que recibiría la aprobación para operar. Cuando se apliquen estos sistemas, el OEC o la ONPF deberán verificar el cumplimiento de esta norma mediante las técnicas de auditoría<sup>2</sup> descritas en el manual de cada empresa de transporte marítimo certificada.

Las compañías de transporte marítimo o sus agentes deberían establecer sistemas para incluir los procedimientos específicos mencionados anteriormente.

La certificación de una empresa de transporte marítimo implicaría que sus procedimientos se consideran

satisfactorios allí donde opere.

[El OEC certificador y sus empresas de transporte marítimo certificadas estarían sujetos a auditoría por parte de una organización internacional de acreditación<sup>3</sup> para comprobar que son eficaces en su labor de garantía de la limpieza de los contenedores marítimos. Deberían llevarse registros de estas auditorías.]

Los sistemas utilizados por las compañías de transporte marítimo podrán ser los siguientes:

- un sistema de gestión de la calidad;
- documentación en un manual del usuario;
- operadores capacitados y cualificados;
- métodos de registro apropiados;
- auditoría de los proveedores de servicios;
- áreas de almacenamiento que impidan la recontaminación de contenedores limpios.

### **[27] 3. Verificación de la limpieza**

Cuando se haya realizado un examen visual de un contenedor y se haya comprobado que está limpio, debería hacerse constar la verificación de su limpieza.

En el momento de la importación debería disponerse de información que indique si se ha realizado un examen visual del contenedor marítimo y se ha comprobado que este estaba limpio así como la fecha del último examen visual.

### **[28] 4. Evitación de la contaminación de contenedores limpios**

Las compañías de transporte marítimo deberían velar por que se adopten medidas adecuadas para evitar la contaminación de contenedores limpios. Ello podrá implicar la adopción de medidas cuando se traslade un contenedor marítimo a un depósito o terminal o desde estos hasta otro sitio para desembalarlo, embalarlo o almacenarlo, o cuando transite por otro país, que podrán consistir en almacenar el contenedor marítimo:

- a una adecuada distancia de los hábitats o poblaciones de plagas (la distancia dependerá de la plaga);
- en áreas libres de riesgo de contaminación por la vegetación, el suelo o aguas estacionarias, tales como áreas de almacenamiento y manejo totalmente pavimentadas o precintadas;
- en áreas alejadas de contenedores contaminados.

Deberían aplicarse otras medidas en situaciones concretas para evitar atraer plagas (por ejemplo, cuando se utiliza luz artificial) o durante los períodos de aparición de plagas estacionales y los brotes de plagas ocasionales.

Las ONPF deberían informar a las empresas de transporte marítimo de cualquier medida relativa a especies concretas que se deba adoptar en relación con las plagas cuarentenarias enumeradas por los países importadores.

### **[29] 5. Directrices para los países importadores**

#### **5.1 Inspección del cumplimiento**

Las ONPF de los países importadores deberían comprobar el cumplimiento a través de inspecciones o auditorías. Cuando una ONPF tenga confianza en la verificación documental proporcionada por la empresa de transporte marítimo, debería reducir las inspecciones del cumplimiento en el momento de la llegada.

Cuando no haya pruebas de la existencia de un sistema de examen visual y limpieza y el país importador tenga motivos para creer que pueda producirse un movimiento de plagas de plantas procedentes de un país determinado a través de contenedores marítimos, deberían inspeccionarse los contenedores importados procedentes de dicho país. Deberían determinarse los riesgos de plagas mediante la realización de un análisis de riesgo de plagas. Los medios específicos de inspección de contenedores de transporte marítimo importados deberían ser determinados por la ONPF del país importador y la empresa de transporte marítimo. Para limitar la posible dispersión de plagas, deberían llevarse a cabo inspecciones y cualquier limpieza que sea necesaria antes de que el contenedor salga del área portuaria. Ello podrá depender de las instalaciones y los requisitos del puerto de que se trate.

## 5.2 Incumplimiento

En caso de incumplimiento, el país importador podrá adoptar la acción fitosanitaria contemplada en la Sección 5.1.6.1 de la NIMF 20:2004.

## 5.3 Notificaciones

Las notificaciones del incumplimiento de importancia deberían ajustarse a los requisitos de la norma NIMF 13:2001.

## [30] 6. Cooperación

La cooperación entre las ONPF y las empresas de transporte marítimo de los países importadores y exportadores podrá abarcar:

- la mejora de las medidas de limpieza cuando se detecten casos de incumplimiento;
- la investigación de métodos para evitar la contaminación;
- el intercambio de información, incluidos los resultados de la inspección.

[31] Footnote 1 [Nota: Debería añadirse una definición de OEC. Del sitio web del Sistema de acreditación conjunto de Australia y Nueva Zelandia (JAS-ANZ: [www.jas-anz.org](http://www.jas-anz.org)) se desprende que los OEC prestan servicios de inspección y certificación a las organizaciones y están acreditados por un organismo de acreditación].

[32] Footnote 2 [Nota: Debería añadirse una definición/explicación del término “auditoría”].

[33] Footnote 3 [Nota: Debería añadirse una definición de organización internacional de acreditación. En este sistema sometido a consideración, una organización de acreditación podría acreditar a un OEC para que lleve a cabo la certificación del sistema de saneamiento de los contenedores marítimos de una compañía de transporte marítimo.]