



Organización de las Naciones
Unidas para la Alimentación
y la Agricultura



Convención Internacional
de Protección
Fitosanitaria

MARZO
2020

ES

Fortalecimiento de capacidades

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



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

Cita requerida:

Secretaría de la CIPF. 2020. *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. Publicado por FAO en nombre de la Secretaría de la Convención Internacional de Protección Fitosanitaria (CIPF). <https://doi.org/10.4060/ca7963es>

Las denominaciones empleadas en este producto informativo y la forma en que aparecen presentados los datos que contiene no implican, por parte de la Organización de las Naciones Unidas para la Alimentación y la Agricultura (FAO), juicio alguno sobre la condición jurídica o nivel de desarrollo de países, territorios, ciudades o zonas, ni sobre sus autoridades, ni respecto de la demarcación de sus fronteras o límites. La mención de empresas o productos de fabricantes en particular, estén o no patentados, no implica que la FAO los apruebe o recomiende de preferencia a otros de naturaleza similar que no se mencionan.

Las opiniones expresadas en este producto informativo son las de su(s) autor(es), y no reflejan necesariamente los puntos de vista o políticas de la FAO.

ISBN 978-92-5-132374-8

© FAO, 2020



Algunos derechos reservados. Esta obra se distribuye bajo licencia Creative Commons Atribución-NoComercial-CompartirIgual 3.0 Organizaciones intergubernamentales (CC BY-NC-SA 3.0 IGO; <https://creativecommons.org/licenses/by-nc-sa/3.0/igo/deed.es>).

De acuerdo con las condiciones de la licencia, se permite copiar, redistribuir y adaptar la obra para fines no comerciales, siempre que se cite correctamente, como se indica a continuación. En ningún uso que se haga de esta obra debe darse a entender que la FAO refrenda una organización, productos o servicios específicos. No está permitido utilizar el logotipo de la FAO. En caso de adaptación, debe concederse a la obra resultante la misma licencia o una licencia equivalente de Creative Commons. Si la obra se traduce, debe añadirse el siguiente descargo de responsabilidad junto a la referencia requerida: "La presente traducción no es obra de la Organización de las Naciones Unidas para la Alimentación y la Agricultura (FAO). La FAO no se hace responsable del contenido ni de la exactitud de la traducción. La edición original en [idioma] será el texto autorizado".

Todo litigio que surja en el marco de la licencia y no pueda resolverse de forma amistosa se resolverá a través de mediación y arbitraje según lo dispuesto en el artículo 8 de la licencia, a no ser que se disponga lo contrario en el presente documento. Las reglas de mediación vigentes serán el reglamento de mediación de la Organización Mundial de la Propiedad Intelectual <http://www.wipo.int/amc/en/mediation/rules> y todo arbitraje se llevará a cabo de manera conforme al reglamento de arbitraje de la Comisión de las Naciones Unidas para el Derecho Mercantil Internacional (CNUDMI).

Materiales de terceros. Si se desea reutilizar material contenido en esta obra que sea propiedad de terceros, por ejemplo, cuadros, gráficos o imágenes, corresponde al usuario determinar si se necesita autorización para tal reutilización y obtener la autorización del titular del derecho de autor. El riesgo de que se deriven reclamaciones de la infracción de los derechos de uso de un elemento que sea propiedad de terceros recae exclusivamente sobre el usuario.

Ventas, derechos y licencias. Los productos informativos de la FAO están disponibles en la página web de la Organización (<http://www.fao.org/publications/es>) y pueden adquirirse dirigiéndose a publications-sales@fao.org. Las solicitudes de uso comercial deben enviarse a través de la siguiente página web: www.fao.org/contact-us/licence-request. Las consultas sobre derechos y licencias deben remitirse a: copyright@fao.org.

El texto de este documento no es una interpretación jurídica oficial de la Convención Internacional de Protección Fitosanitaria (CIPF) o sus documentos conexos, y se produce únicamente con fines de información pública. Para traducir este material, póngase en contacto con ippc@fao.org para obtener información sobre un acuerdo de coedición.

Resumen

Esta guía de la CIPF identifica las partes clave implicadas en las cadenas internacionales de suministro de contenedores, y describe sus funciones y responsabilidades para reducir al mínimo la contaminación visible de plagas de los contenedores marítimos, y las buenas prácticas que se deben seguir para alcanzar dicho objetivo.

Contenido

- Resumen iii
- Resumen ejecutivo vi

- Introducción** 1

- Sección 1: Buenas prácticas en los puntos de intercambio para reducir al mínimo la contaminación por plagas** 2
- 1.1 Puntos de intercambio: depósitos de contenedores 2
- 1.2 Puntos de intercambio: expedidores y empresas encargadas de la arrumazón 3
- 1.3 Puntos de intercambio: terminales marítimas de importación y exportación y terminales de trasbordo (cuando proceda) 4
- 1.4 Puntos de intercambio: consignatarios y ubicaciones de desarrumado 4

- Conclusión** 5

- Anexo 1 - Puntos de intercambio en las cadenas de suministro de contenedores y buenas prácticas para reducir al mínimo la contaminación por plagas** 6



Resumen ejecutivo

Puntos de intercambio en las cadenas de suministro de contenedores y buenas prácticas para reducir al mínimo la contaminación por plagas

Existen diversos puntos en la cadena de suministro de contenedores en los que la custodia de un contenedor cambia, son los denominados «puntos de intercambio». Para reducir al mínimo el riesgo de contaminación visible por plagas, se pueden seguir las buenas prácticas asociadas del sector, que se basan en las directrices de la Organización Marítima Internacional (OMI)/Organización Internacional del Trabajo (OIT)/Comisión Económica para Europa de las Naciones Unidas (CEPE) en relación al Código de prácticas sobre la arrumazón de las unidades de transporte («Código CTU»)¹, reduciendo de ese modo el riesgo de introducir plagas durante los desplazamientos internacionales de los contenedores. A efecto de estas buenas prácticas del sector y conforme el Código CTU, el término «plaga» se define ampliamente y no está limitado solo a plagas de insectos². La Tabla 1 del Anexo resume estas buenas prácticas del sector.

¹ El Código de prácticas OMI/OIT/CEPE sobre la arrumazón de las unidades de transporte publicado en diciembre de 2014.

² A los efectos de la presente Guía de buenas prácticas y de conformidad con el Código CTU, «contaminación por plaga» significa «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». «Visible» significa detectable por el ojo humano sin la ayuda de ningún instrumento de soporte o apoyo como lupas y microscopios.

Introducción

Existe un consenso internacional entre las autoridades competentes de que los contenedores y sus cargas pueden potencialmente transportar y facilitar la introducción y propagación de plagas que pueden constituir un riesgo grave para la agricultura, la silvicultura y los recursos naturales. La arrumazón de contenedores marítimos con carga es el estado más probable de la cadena de suministro de contenedores en la que puede ocurrir la contaminación por plagas. Los expedidores y las empresas encargadas de la arrumazón, actuando en nombre de los expedidores, deben establecer medidas para reducir al mínimo la contaminación por plagas durante la arrumazón. Sin embargo, también las otras partes de la cadena internacional de suministro de contenedores deben aplicar medidas para reducir el riesgo de contaminación por plagas mientras el contenedor se encuentre bajo su control. Estas medidas, referidas como buenas prácticas, deben aplicarse según las funciones y las responsabilidades de las partes en las cadenas de suministro y deben tener en cuenta todas las restricciones operativas y de seguridad.

La Convención Internacional de Protección Fitosanitaria (CIPF) es una de las partes interesadas en el movimiento de plagas mediante los contenedores marítimos. La CIPF es un tratado multilateral que tiene por objetivo garantizar la acción coordinada y eficaz para prevenir y controlar la introducción y propagación de plagas en las plantas, productos vegetales y otros artículos reglamentados³. La CIPF reconoce el sistema de certificación fitosanitaria y el certificado fitosanitario asociado, como instrumentos para demostrar y garantizar que las plantas exportadas, los productos vegetales y otros artículos reglamentados trasladados internacionalmente cumplen con los requisitos de importación de los países interesados. Esta guía es complementaria al *Sistema de Certificación de exportación* de la NIMF 7, y abarca todos los tipos de contenedores y cargas que pueden portar plagas.

³ La CIPF define «artículos reglamentados» como: «Cualquier planta, producto vegetal, lugar de almacenamiento, de empaçado, medio de transporte, contenedor, suelo y cualquier otro organismo, objeto o material capaz de albergar o diseminar plagas, que se considere que debe estar sujeto a medidas fitosanitarias, especialmente cuando se involucra el transporte internacional» (fuente: NIMF n.º 5 Glosario de términos fitosanitarios. La definición está actualizada hasta febrero de 2020).

Sección 1

Buenas prácticas en los puntos de intercambio para reducir al mínimo la contaminación por plagas

La cadena de custodia de contenedores en las cadenas internacionales de suministro incluye puntos de intercambio en donde se pueden mitigar los riesgos de contaminación por plagas. Estos puntos de intercambio se describen a continuación. Además, la Tabla 1 del Anexo 1 muestra un resumen junto con las buenas prácticas asociadas.

1.1 PUNTOS DE INTERCAMBIO: DEPÓSITOS DE CONTENEDORES

El Código CTU indica que todo contenedor vacío utilizado para el transporte de carga seca, especial o refrigerada debería estar «limpio» cuando se despache a un cliente expedidor/arrumador desde un depósito de contenedores bajo el control de la compañía naviera. El único lugar y momento en el que la compañía naviera tiene control directo del contenedor y la capacidad de limpiarlo, si es necesario, es en un depósito de contenedores (conocido también como «depósito de reparación»). Sin embargo, muchos contenedores no pasan por los depósitos de contenedores antes de su embalaje o después de que el contenedor se descarga y se transporta sin carga al siguiente cliente expedidor o directamente a la terminal marítima para cargarlo en un barco.

Las directrices sobre cómo los operadores de contenedores pueden cumplir los requisitos del Código CTU cuando los contenedores están bajo su control directo en un depósito de contenedores, se encuentran en las Directrices conjuntas de la industria para la limpieza de contenedores⁴. Según estas directrices, el término «limpio» indica que el exterior e interior del contenedor vacío y, para los contenedores refrigerados, también las rejillas de entrada de ventilación y los orificios de drenaje del piso, en el momento del despacho, no deberían presentar ningún residuo

visible de:

- ◆ tierra;
- ◆ plantas, productos vegetales, desechos de plantas;
- ◆ semillas;
- ◆ polillas, avispas, abejas, cucarachas;
- ◆ caracoles, babosas, hormigas, arañas
- ◆ moho y hongos;
- ◆ excrementos o desechos de insectos y pájaros;
- ◆ masas de huevos;
- ◆ animales, partes de animales, sangre, excrementos o componentes reproductivos o partes de los mismos, u
- ◆ otra contaminación que muestre signos visibles de albergar plagas.

Las directrices conjuntas de la industria proporcionan recomendaciones sobre los métodos de limpieza para varios tipos de contaminaciones visibles. Promueven a que, en el caso de que surjan dudas sobre cómo proceder, se contacte al funcionario local de la Organización Nacional de Protección Fitosanitaria (ONPF) o, si la contaminación tiene origen animal, a la Oficina de cuarentena animal para obtener directrices. Las directrices conjuntas de la industria destacan la importancia de practicar la debida diligencia a la hora de inspeccionar los contenedores en busca de contaminaciones visibles. Por ejemplo, no se debe tratar de entrar a un contenedor hasta que los residuos presentes desconocidos hayan sido identificados y se hayan tomado las precauciones de seguridad apropiadas. De manera semejante, debido a las preocupaciones sobre la seguridad, el acceso a los componentes del tren de rodaje (mientras están sobre vehículos de transporte como en un chasis) o al techo, puede que impidan confirmar la presencia de restos de tierra u otros contaminantes.

⁴ Estas directrices no tienen el propósito de sustituir las directrices individuales de limpieza de contenedores del operador. Ni tampoco reemplazan las medidas y requisitos locales reglamentarios ante contaminación por plagas. Además, estas directrices son adicionales a las directrices de la industria en relación a la higiene de los contenedores por contaminación de origen distinto a las plagas, como pintura, aceite, etc.

1.2 PUNTOS DE INTERCAMBIO: EXPEDIDORES Y EMPRESAS ENCARGADAS DE LA ARRUMAZÓN

Según el Código CTU, el expedidor⁵ es el responsable de garantizar que el contenedor solicitado por el operador de contenedores es seguro para su transporte, está limpio y libre de contaminación visible por plagas antes de suministrarlo al consignador o antes de que el expedidor o la empresa encargada de la arrumazón empiece el proceso.

Si el expedidor también arruma el contenedor, entonces se hace referencia al expedidor como «la empresa encargada de la arrumazón». Si el expedidor contrata a un tercero para la arrumazón del contenedor (que es lo que suele ocurrir), entonces ese tercero es la «la empresa encargada de la arrumazón».

En cualquier caso, tanto el expedidor como la empresa encargada de la arrumazón tienen funciones y responsabilidades importantes en cuanto a mantener el contenedor limpio y reducir al mínimo la contaminación tanto del contenedor como de su carga. Este es porque «la arrumazón de contenedores marítimos con carga es el estado más probable de la cadena de suministro de contenedores en la que puede ocurrir la contaminación. Los procedimientos de limpieza del operador y la limpieza de los contenedores marítimos, a la hora de manipular los contenedores y la carga, deben tener en cuenta el riesgo de contaminación en la fase de la arrumazón» como queda establecido en la *CMF, Recomendación sobre contenedores marítimos (R-06)*.

La *Hoja informativa sobre la limpieza de los contenedores marítimos* de la CIPF detalla varias medidas que un expedidor o la empresa encargada de la arrumazón pueden tomar para garantizar la limpieza de un contenedor y prevenir su contaminación mientras están las zonas de organización y arrumazón. Dichas medidas incluyen:

- ◆ Inspección visual del exterior e interior de los contenedores marítimos para detección de contaminantes tales como plantas, semillas, insectos, masas de huevecillos, caracoles y tierra

- ◆ Cuando sea necesario, barrer, pasar la aspiradora o lavar los contenedores antes de embalar, a fin de retirar los posibles contaminantes. Ser conscientes de que los factores ambientales, tales como lluvias fuertes, pueden aumentar la probabilidad de ciertos tipos de contaminación.
- ◆ Asegurarse de que la carga embalada en el contenedor marítimo esté limpia y libre de contaminantes visibles. Los artículos reglamentados podrían requerir la presentación de *Certificados fitosanitarios* que confirmen el cumplimiento de los requisitos de importación pertinentes.
- ◆ Despejar y limpiar la zona de organización y arrumazón de la carga para asegurarse de que está libre de contaminantes. Los contenedores colocados sobre el suelo o en áreas hierba pueden estar más expuestos a contaminación de insectos y caracoles.
- ◆ Sin poner en riesgo las condiciones de trabajo seguras, no deben mantenerse los contenedores bajo luces brillantes en la zona de organización de la carga, ya que podrían atraer insectos voladores, como las polillas, y aumentar la probabilidad de contaminación. Si los contenedores se tienen que mantener bajo luces brillantes, se deberán revisar con regularidad para detectar señales de presencia de insectos y masas de huevecillos. Se deben limpiar los contenedores según sea necesario para eliminar estos contaminantes.⁶
- ◆ Cuando sea pertinente, utilizar cebos, trampas o barreras para mantener las plagas fuera de la zona de arrumazón y organización de la carga. Por ejemplo, se puede colocar una barrera de sal para evitar la infestación de caracoles.

El Código CTU define pasos y prácticas adicionales sencillas que los expedidores y las empresas encargadas de la arrumazón pueden realizar para prevenir la contaminación, por ejemplo, cerrando puertas o utilizando lonas una vez que las operaciones de arrumazón han comenzado, pero que no han finalizado aún.

El Código CTU también aclara que se deberían precintar los contenedores arrumados para el tránsito internacional.

⁵ Desde diciembre del año 2014, el Código CTU define «expedidor» como «La parte mencionada en el conocimiento de embarque o en la carta de porte como expedidor y/o la persona que haya concertado (o en cuyo nombre o por cuenta de la cual se haya concertado) un contrato de transporte de mercancías con un transportista». El expedidor puede ser un propietario beneficiario de la carga, un transitario en calidad de agente o un transitario que emite su propia guía de embarque interna (conocida como «NVOCC»). En el Código CTU se define al «consignador» como «La parte que presenta una remesa para transporte. Si el consignador contrata la operación de transporte con el transportista, asumirá la función del expedidor y también podrá conocerse como: el expedidor (marítimo); el remitente (transporte por carretera)».

⁶ Se podría tener en cuenta la utilización de tipos de luces que son menos atractivas para los insectos, como las luces LED o las luces de los patios que no emiten radiación ultravioleta.

1.3 PUNTOS DE INTERCAMBIO: TERMINALES MARÍTIMAS DE IMPORTACIÓN Y EXPORTACIÓN Y TERMINALES DE TRASBORDO (CUANDO PROCEDA)

LEI Código CTU establece que las «empresas de transporte intermodal» (término que incluye las terminales marítimas de contenedores) tienen la responsabilidad de asegurarse de que «se apliquen métodos de prevención de plagas adecuados».

Para las terminales marítimas de contenedores, esto implicará primordialmente la inspección visual de los contenedores que manejen (p. ej. descargar, apilar, almacenar y cargar). Estos contenedores estarán embalados con carga o vacíos. Sin embargo, las características operacionales de las terminales marítimas de contenedores implican que la inspección de contenedores se realizará a algunas veces, desde una distancia significativa y en caso contrario, podrían estar limitadas por motivos de seguridad u otros requisitos operativos. Por lo tanto, la contaminación detectable estará limitada a los signos obvios de contaminación en el exterior del contenedor. También puede ser difícil o imposible inspeccionar la parte inferior de la infraestructura («tren de aterrizaje») del contenedor. No se puede esperar realizar la inspección visual del exterior de los contenedores en las terminales con puertas automáticas.

1.4 PUNTOS DE INTERCAMBIO: CONSIGNATARIOS Y UBICACIONES DE DESARRUMADO

Se llama «consignatario» a la parte a la cual se entrega una carga en virtud de un contrato de transporte o un documento de transporte (o en medios de transporte no marítimos, el «receptor»).

El Código CTU considera que el consignatario es el responsable de «devolver la unidad al operador de las unidades de transporte completamente vacía y limpia, a menos que se disponga otra cosa». Este lenguaje implica que, por los términos del contrato de transporte del transportista marítimo, el consignatario está obligado a garantizar que el contenedor se limpie y esté libre de contaminación por plagas después de desembalarlo. El consignatario no quedará exento de esta obligación contractual incluso si ha

contratado a un tercero para llevar a cabo físicamente el desembalaje del contenedor.

Los consignatarios pueden aplicar diversas medidas descritas anteriormente para los expedidores y las empresas encargadas de la arrumazón con el fin de cumplir con su responsabilidad de limpieza del interior del contenedor después del desembalaje y para garantizar que el interior y el exterior del contenedor esté libre de contaminación visible por plagas. De manera similar, también los consignatarios y las empresas encargadas de la desarrumazón podrían aplicar los métodos de limpieza de la contaminación visible por plagas identificadas en las directrices conjuntas de la industria para los depósitos de contenedores.

Se promueve a que, en el caso de que surjan dudas sobre cómo proceder con la limpieza, se contacte al funcionario local de la Organización Nacional de Protección Fitosanitaria (ONPF) o, si la contaminación tiene un origen animal, a la Oficina de cuarentena animal, para obtener directrices al respecto.

La aplicación de las medidas y los pasos prácticos adecuados por parte del consignatario para garantizar la limpieza del contenedor no es solo una obligación contractual. Es fundamental para garantizar que las cadenas internacionales de suministro de contenedores empiezan y terminan con contenedores limpios. Esto es particularmente pertinente en los casos en los que los contenedores desembalados y vacíos, no pasan del consignatario o la empresa encargada de la desarrumazón a través de depósitos de contenedores antes de despacharlos a los clientes expedidores.

Entre los ejemplos de contenedores que no pasan por los depósitos de contenedores se incluyen: los contenedores trasladados directamente desde las ubicaciones de desarrumazón a las terminales portuarias para cargarlos abordo de la nave; el traslado de contenedores vacíos para su desembalaje directamente en las terminales portuarias; triangulación o la reutilización de la unidad llamada *Street turns* en el que el contenedor, después de la desarrumazón por el consignatario o la empresa encargada de la desarrumazón, se traslada directamente a las instalaciones del expedidor o de la empresa encargada de la arrumazón.

Conclusión

Reducir al mínimo la contaminación por plagas en los contenedores y sus cargas, es una responsabilidad compartida entre diversas partes de las cadenas internacionales de suministro de contenedores marítimos. Estas partes pueden mantener los contenedores y sus cargas limpios aplicando las buenas prácticas que se describen en esta guía conforme sus funciones y responsabilidades específicas. Esto evitará la introducción y propagación de las plagas mediante el comercio internacional. Por otro lado, si los contenedores se limpian es probable que se trasladen entre puertos y alcancen su destino final con mayor rapidez y con menos gastos.

Anexo 1

Puntos de intercambio en las cadenas de suministro de contenedores y buenas prácticas para reducir al mínimo la contaminación por plagas

Dónde	Cuándo	Inspección por	Parte responsable	Acción
Depósito de contenedores	Puerta de entrada	Contaminación por plagas visibles (interior y exterior)	Depósito (para el operador de contenedores)	Eliminar la contaminación
Depósito de contenedores	Puerta de salida	Contaminación por plagas visibles (interior y exterior)	Depósito (para el operador de contenedores)	Eliminar la contaminación o sustituir por un contenedor adecuado
Punto de arrumazón	Recibido para arrumazón	Contamination apparente par des organismes nuisibles, intérieure et extérieure	Expedidor o empresa encargada de la arrumazón en nombre del expedidor	Rechazar el contenedor o eliminar la contaminación y evitar la contaminación del interior y el exterior del contenedor y su carga durante la arrumazón
Terminal de exportación	Puerta de entrada	Contamination extérieure évidente par des organismes nuisibles ⁷	Terminal	Informar de la contaminación al operador del contenedor, o rechazar conforme el protocolo local
Terminal de exportación	Carga en la nave	Contamination extérieure évidente par des organismes nuisibles	Terminal	Informar de la contaminación al operador del contenedor
Terminal de importación	Descarga de la nave	Contamination extérieure évidente par des organismes nuisibles	Terminal	Informar de la contaminación al operador del contenedor y/o a la autoridad responsable como se requiera
Terminal de trasbordo, cuando proceda	Descarga/carga de/a la nave	Contamination extérieure évidente par des organismes nuisibles	Terminal	Informar de la contaminación al operador del contenedor y/o a la autoridad responsable como se requiera
Consignatarios y ubicaciones de desarrumado	Recibido para desarrumazón	Contamination apparente par des organismes nuisibles, intérieure et extérieure	Consignatario	Eliminar la contaminación o notificar a la autoridad responsable según sea necesario; prevenir la recontaminación
Consignatarios y ubicaciones de desarrumado	Antes de su devolución	Contamination apparente par des organismes nuisibles, intérieure et extérieure	Consignatario	Eliminar la contaminación; evitar la recontaminación

NOTA: La tabla se entiende sin perjuicio de los requisitos locales existentes en las ubicaciones de exportación, importación, arrumado y desarrumado de déchargement

⁷ Excepción: puertas automáticas. Esto es aplicable también a las terminales de importación y terminales de trasbordo, cuando proceda. «Obvia contaminación exterior por plagas» hace referencia a una inspección visual en busca de contaminación por plagas realizada desde una distancia al contenedor que podría ser considerable y en un ambiente de ritmo rápido en donde la seguridad es un tema de preocupación primordial. En dicho ambiente, una contaminación por plagas debería ser altamente visible («obvia») para que fuese detectable mediante inspección visual.

CIPF

La Convención Internacional de Protección Fitosanitaria (CIPF) es un acuerdo sobre salud vegetal que tiene como objetivo proteger las plantas cultivadas y silvestres evitando la introducción y propagación de las plagas. Los viajes y el comercio internacionales son más numerosos que nunca. Conforme las personas y las mercancías se trasladan por el mundo, los organismos que plantean riesgos para las plantas viajan con ellos.

Organización

- » Hay más de 180 partes contratantes de la CIPF.
- » Cada parte contratante cuenta con una Organización Nacional de Protección Fitosanitaria (ONPF) y un punto de contacto oficial de la CIPF.
- » Se han establecido 10 organizaciones regionales de protección fitosanitaria (ORPF) para coordinar las ONPF en distintas regiones del mundo.
- » La CIPF colabora con organizaciones internacionales relevantes para ayudar a crear capacidad regional y nacional.
- » La secretaría está gestionada por la Organización de las Naciones Unidas para la Alimentación y la Agricultura (FAO).

Comentarios o sugerencias:

Nos gustaría recibir sus comentarios o sugerencias a través de una encuesta rápida y sencilla que puede encontrar aquí: <https://www.surveymonkey.com/r/IPPCSeaContainerSupplyChainandCleanlinessBestPracticeGuidance?lang=es>
Esto ayudará a la Secretaría de la CIPF y al Comité de Aplicación/Implementación y Desarrollo de Capacidades (CI/CADC) a fortalecer este y otros recursos de formación.

Organizaciones Regionales de Protección Fitosanitaria (ORPF)

