



PROGRAMA CONJUNTO DE LA FAO/OMS SOBRE NORMAS ALIMENTARIAS

COMITÉ DEL CODEX SOBRE GRASAS Y ACEITES

Vigésima cuarta reunión

Melaka, Malasia, 9 – 13 de febrero de 2015

DOCUMENTO DE DEBATE SOBRE LA ENMIENDA AL CÓDIGO DE PRÁCTICAS PARA EL ALMACENAMIENTO Y TRANSPORTE DE ACEITES Y GRASAS COMESTIBLES A GRANDEL (CAC/RCP 36 – 1987)

(Preparado por la Federación Internacional de Asociaciones de Aceites, Semillas y Grasas - FOSFA)

ANTECEDENTES

1. Con la inclusión de la lista de cargas anteriores aceptables en el *Código de prácticas para el almacenamiento y transporte de aceites y grasas comestibles a granel* (CAC/RCP 36 – 1987) en 2011, se entiende y reconoce que ahora existen tres categorías de cargas que pueden transportarse con anterioridad a los aceites comestibles, las cuales están asociadas a los siguientes riesgos:

Cargas en la lista de cargas prohibidas	– riesgo alto
Cargas que no figuran en la lista de cargas prohibidas	– riesgo medio a bajo
Cargas en la lista de cargas aceptables	– riesgo bajo o mínimo

2. Los productos de la lista del Codex de cargas prohibidas pueden ser difíciles de eliminar de los depósitos en la limpieza, o tener efectos adversos para la salud o propiedades persistentes, como el sabor o el olor. La revisión para incluir esta lista, aprobada en 2001, refleja las sustancias conocidas y más peligrosas transportadas por los buques marítimos. No debería permitirse el transporte de estas sustancias como cargas anteriores en los depósitos de buques que se utilizarán para el transporte de aceites comestibles.

3. La redacción actual del código implica que los productos de la lista de cargas prohibidas pueden utilizarse como cargas anteriores: "Las cargas anteriores no incluidas en las Listas del Codex de Cargas Aceptables o Prohibidas sólo pueden ser utilizadas si están aprobadas por las autoridades competentes de los países importadores." Los productos de la Lista de Cargas Prohibidas no deberían utilizarse en absoluto, ya que plantean un riesgo para la salud del consumidor, pues no son fáciles de eliminar en la limpieza y pueden ser tóxicos.

4. Pedir el acuerdo de las autoridades competentes de los países importadores para que la mayoría de las cargas a granel se transporten como cargas anteriores a los aceites y las grasas es contrario a la práctica comercial general. Este requisito constituye un obstáculo a la aprobación del Código de prácticas y de las listas por parte de los países y regiones, además de que perjudica a los principales países productores de grasas y aceites.

5. Las cargas que no aparecen en la lista de cargas prohibidas son fáciles de limpiar de los depósitos de los buques y no tienen características persistentes, aunque en su forma pura pueden tener algunos efectos tóxicos moderados en la salud humana. En la mayoría de las regiones y países del mundo, estas cargas se permiten como cargas anteriores a los aceites comestibles, dado que los riesgos se reducen notablemente con el diseño de los depósitos, los procedimientos de limpieza obligatorios que se realizan entre las cargas y el régimen de inspección del depósito, totalmente controlado por los inspectores o superintendentes de los propietarios de la carga. También existe un factor de dilución muy elevado para los residuos que pudieran quedar.

6. Los gobiernos de algunos países y compañías de las principales marcas desean reducir aún más el riesgo planteado para el consumidor por la posibilidad de contaminación. Para garantizar lo anterior, especifican que el producto contenido en la cisterna del buque antes del aceite comestible figura en alguna de las listas de comercio de larga data, como las de FOSFA y NIOP (el organismo de comercio de los EE.UU.), las listas basadas en legislación (UE) o la propia lista del Codex, haciendo referencia a ella (China, desde 2013). Esta reducción del riesgo para el consumidor se ha reforzado con la inclusión del criterio número 2 en el Código de prácticas.

7. Los organismos gubernamentales y de comercio internacional pertinentes que son responsables de estos temas comprenden el concepto de reducción del riesgo mediante el control de las cargas previas, lo cual constituye la base de los contratos utilizados por la mayoría de los vendedores y compradores de grasas y aceites.

PROPUESTA

8. Se propone enmendar el *Código de prácticas para el almacenamiento y transporte de aceites y grasas comestibles a granel* (CAC/RCP 36–1987) de la siguiente manera:

(1) En el párrafo 2.1.3:

- La contaminación... en los buques se evita transportando aceites en un sistema de depósitos separados, en los que las mercancías transportadas anteriormente no están incluidas en la Lista del Codex de Cargas Anteriores ~~Aceptables~~ Prohibidas disponible en el Apéndice ~~3~~ 2 de este Código.

Fundamento: A fin de seguir el proceso de reducción del riesgo planteado por las cargas anteriores, consideramos que es lógico comenzar afirmando claramente que no debe permitirse el transporte de los productos de la Lista de Cargas Anteriores Prohibidas en los depósitos antes de que se los cargue con aceites comestibles.

- ~~El riesgo que implica para los consumidores la posibilidad de contaminación~~ La contaminación se evita también rechazando los se ve reducido en mayor medida por el uso de depósitos en que se hayan transportado, como carga anterior, productos que estén incluidos en la Lista del Codex de cargas inmediatamente anteriores aceptables ~~prohibidas~~, en el Apéndice ~~2-3~~ del presente Código.

Fundamento: De esta manera se explica la finalidad de añadir la Lista de Cargas Anteriores Aceptables, es decir, lograr una mayor reducción del riesgo para los consumidores.

- ~~Las cargas anteriores no incluidas en las Listas del Codex de Cargas Aceptables o Prohibidas sólo pueden ser utilizadas si están aprobadas por las autoridades competentes de los países importadores.~~

~~En espera de la finalización de las listas, los operadores podrían aprovechar las orientaciones relevantes ofrecidas por las listas y datos que aparecen en la bibliografía del Apéndice 4.~~

Fundamento: El añadido de la Lista de Cargas Anteriores Aceptables torna innecesarios estos dos enunciados. Las sustancias de la Lista de Cargas Anteriores Prohibidas deberían prohibirse, y ambas listas ahora están incluidas en el Código.

(2) En el Apéndice 2, de acuerdo con la modificación anterior, debería eliminarse la nota (2):

~~Las cargas anteriores que no figuran en la lista son sólo aceptables si las permiten las autoridades competentes del país importador (véase Sección 2.1.3 del Código).~~

(3) En el Apéndice 3, de acuerdo con las modificaciones anteriores, debería eliminarse la siguiente nota:

~~Las cargas que no figuran en la Lista sólo son aceptables si así lo acuerdan las autoridades competentes del país importador (véase Sección 2.1.3 del Código).~~

9. Estas modificaciones, aunque pequeñas, implican que el Código de prácticas, como era su propósito original, confirmaría que deben observarse las dos listas, por lo que resultaría coherente con la práctica corriente del comercio internacional. Así, el Código promoverá el desarrollo del comercio internacional y protegerá la salud humana, aspectos que han experimentado una notable mejora durante los últimos 25 años en lo que se refiere a los incidentes de contaminación y al conocimiento adquirido sobre la compatibilidad en el transporte de cargas de grasas y aceites.

RECOMENDACIÓN

10. FOSFA invita al Comité a considerar la propuesta mencionada de enmendar el Código de prácticas para el almacenamiento y transporte de aceites y grasas comestibles a granel (CAC/RCP 36–1987) y a considerar el borrador de documento de proyecto que se adjunta (Anexo).

BORRADOR DE DOCUMENTO DE PROYECTO

1. Objetivo y ámbito de aplicación del nuevo trabajo

El objetivo del trabajo es enmendar el *Código de prácticas para el almacenamiento y transporte de aceites y grasas comestibles a granel* (CAC/RCP 36 – 1987) a fin de eliminar algunas incoherencias causadas por la inclusión, en 2011, de la Lista del Codex de Cargas Anteriores Aceptables. La enmienda explica la razón por la que existen dos listas y la manera en que se las puede utilizar para administrar los riesgos asociados para la salud humana, además de promover el comercio internacional.

2. Pertinencia y actualidad

Numerosos países producen actualmente más aceite del que necesitan y lo exportan a granel por vía marítima. En la gran mayoría de los casos, el comercio de aceite se da en el marco de contratos comerciales usuales, que se basan en la observancia de listas de cargas anteriores aceptables y prohibidas, a fin de reducir los riesgos que implica para el consumidor la posible contaminación durante el transporte. Si un país desea legislar sobre la importación de aceite a granel, se remite, en primera instancia, al Codex, como ocurrió con China en 2013. Dado que recientemente se ha incluido en el Código la Lista de Cargas Anteriores Aceptables, corresponde modificar la redacción para explicar a los legisladores el uso de las dos listas.

Cabe recordar que el Código de prácticas de 2003 preveía la aplicación de las dos listas, las de cargas prohibidas y aceptables, pero el Código hubo de contemplar el hecho de que sólo se había elaborado la lista de las cargas prohibidas. La elaboración de la Lista de Cargas Anteriores Aceptables llevó otros ocho años.

3. Principales cuestiones que se deben tratar

El trabajo comprende:

- a. La declaración explícita de que no debe permitirse el transporte de los productos de la Lista de Cargas Anteriores Prohibidas en los depósitos antes de que se los cargue con aceites comestibles;
- b. La enmienda al Código para establecer que el uso de la lista de cargas aceptables permite una mayor reducción del riesgo planteado para los consumidores por la contaminación que pudieran originar las cargas previas;
- c. La supresión de los enunciados del Código que ya no son necesarios desde que se le añadió, en 2011, la Lista de Cargas Anteriores Aceptables.

4. Evaluación con respecto a los Criterios para el establecimiento de las prioridades de los trabajos

4.1 Criterio general: Protección del consumidor desde el punto de vista de la salud y la inocuidad de los alimentos, garantizando prácticas leales en el comercio de alimentos y teniendo en cuenta las necesidades identificadas de los países en desarrollo.

Cada año, más de 75 millones de toneladas de grasas y aceites comestibles se transportan a granel por mar. Generalmente, se las envía desde los países productores, como Argentina, Indonesia, Malasia, los EE.UU., a los países /regiones de consumo, como Europa, la India, China, etc. Los buques tanque utilizados para el transporte suelen volver a los países productores transportando cargas no alimenticias. El Código de prácticas resulta necesario para proteger la salud de los consumidores de las grasas y aceites que se transportan en dichos buques.

4.2 Criterios aplicables a las cuestiones generales

(a) Diversificación de las legislaciones nacionales e impedimentos resultantes o posibles que se oponen al comercio internacional.

La mayoría de los países no cuentan con legislación que rija el transporte de aceites comestibles, si bien la Unión Europea y, recientemente, China, adoptaron legislación en ese sentido.

(b) Objeto de los trabajos y establecimiento de prioridades entre las diversas secciones de los trabajos

N/A

(c) Trabajos ya iniciados por otros organismos internacionales en este campo y /o propuestos por el organismo o los organismos pertinentes internacionales de carácter intergubernamental

FOSFA elaboró reglas para el transporte marítimo de aceites y grasas a granel, por primera vez, a fines de la década de 1980. La finalidad de las mismas era mantener la calidad de las cargas durante el viaje y así proteger al consumidor final de los riesgos de una mala manipulación o de la contaminación proveniente de cargas anteriores. Estas reglas incluían una lista de cargas inmediatamente anteriores prohibidas, que eran difíciles de eliminar de los depósitos en la limpieza y que podían resultar tóxicas en niveles bajos de contaminación. Esta lista ha sufrido actualizaciones con los años, a la luz de la experiencia adquirida en el comercio. A comienzos de la década de 1990, FOSFA también elaboró una lista de cargas anteriores aceptables, que podía ser aprovechada por las empresas que desearan reducir aún más el riesgo planteado por la contaminación, y para las cargas de aceite que pudieran no someterse a una elaboración ulterior luego del transporte. Al mismo tiempo, el Instituto Nacional de Productos Oleaginosos de EE.UU. elaboró listas similares de cargas aceptables y prohibidas. Estas listas también han sufrido actualizaciones a la luz de la experiencia adquirida en el comercio.

(d) Posibilidades de normalización del objeto de la propuesta.

El Código de prácticas del Codex ya se encuentra en su 4.^a revisión desde que se lo adoptó en 1987 y no se prevé ningún problema que pueda ser causado por la enmienda aclaratoria propuesta.

(e) Examen de la magnitud a nivel mundial del problema o la cuestión

Un claro indicador de que un país tiene una pujante economía en desarrollo es el incremento en el consumo anual per cápita de grasas y aceites. La cantidad de aceites importados en todo el mundo se ha incrementado, de 56 millones de toneladas en 2006, a 75 millones de toneladas en 2013, cifra que seguramente aumentará. Con estos niveles crecientes y la red cada vez más amplia de países importadores, se torna imprescindible contar con un claro código de prácticas que reduzca el riesgo para la salud de los consumidores.

5. Pertinencia con respecto a los Objetivos Estratégicos del Codex

El trabajo propuesto se relaciona directamente con los siguientes Objetivos Estratégicos del Codex, del Plan Estratégico 2014-2019.

Objetivo 1.3: Fortalecer la coordinación y la cooperación con otras organizaciones internacionales dedicadas al establecimiento de normas con el fin de evitar la duplicación de trabajo y optimizar el aprovechamiento de las oportunidades. Las listas del Código del Codex coinciden aproximadamente en el 95% con las listas de las Reglas de FOSFA y NIOP. También son muy semejantes a las listas elaboradas por la Unión Europea. La armonización de todas las listas sería de ayuda para el comercio y los países en desarrollo. En este sentido, una explicación de la forma de utilizar el Código, como se ofrece en la revisión propuesta, evitaría, sin duda, la duplicación de esfuerzos en la elaboración de nuevas leyes por parte de los países que desearan formularlas.

Objetivo 2.1: Garantizar que se utilicen de manera coherente los principios de análisis de riesgos y la asesoría científica. De acuerdo con el Código de prácticas, los productos, transportados a granel por vía marítima, se clasifican en los que figuran en la lista de cargas prohibidas, los que no están en ninguna lista y los que figuran en la lista de cargas aceptables. Esta clasificación representa la transición de productos de alto riesgo a otros de muy bajo riesgo. En 2001, al añadir al Código los productos de alto riesgo de la lista de cargas prohibidas, el Comité aceptó que no debía permitirse transportarlos como cargas anteriores. Los principios / criterios de análisis de riesgo para considerar aceptable una carga anterior fueron propuestos por la Secretaría del Codex y aceptados por CCFO en 2009. La lista de cargas aceptables, basada en dichos criterios, se añadió en 2011. Así, las cargas que no figuran en ninguna de las dos listas representan las que implican un riesgo aceptable cuando se las transporta como cargas anteriores. La actual propuesta respalda este planteamiento coherente para al análisis de riesgo y ahorra a cada gobierno particular la necesidad de realizar esta ardua y costosa tarea.

6. Información sobre la relación entre la propuesta y otros documentos existentes del Codex

Ninguna.

7. Identificación de la necesidad y disponibilidad de asesoramiento de peritos científicos

No se requiere.

8. Identificación de la necesidad de contribuciones técnicas a la norma por parte de organismos externos, a fin de que puedan programarse

La finalidad de esta propuesta es suprimir algunas incoherencias que surgen tras las recientes incorporaciones al Código, por lo que no se requieren contribuciones técnicas externas.

9. Calendario propuesto para la realización del nuevo trabajo

Aprobación del nuevo trabajo por la Comisión – CCA38 - julio de 2015

Consideración de la enmienda – CCFO25 2017

Aprobación en el trámite 5/8 – CAC40 - julio de 2017