



Normas Regionales de la NAPPO sobre Medidas Fitosanitarias (NRMF)

NRMF N.º 23

Directrices para los envíos en tránsito

Secretaría de la Organización Norteamericana de Protección a las Plantas
Observatory Crescent, Bldg. # 3
Ottawa, Ontario, Canadá, K1A 0C6
17 de octubre de 2004

Índice

Página

Revisión	3
Aprobación	3
Implementación	3
Registro de enmiendas	3
Distribución	3
Introducción	4
Ámbito	4
Referencias	4
Definiciones, abreviaturas y siglas	4
Resumen de los requisitos	4
Antecedentes	5
Apéndice	8

Revisión

Las Normas de la NAPPO sobre Medidas Fitosanitarias están sujetas a revisiones y enmiendas periódicas. La fecha para la próxima revisión de esta Norma de la NAPPO será en el año 2009. Si un país miembro de la NAPPO lo solicita, se pueden llevar a cabo revisiones de cualquier Norma de la NAPPO en cualquier momento.

Aprobación

La presente Norma fue aprobada por el Comité Ejecutivo de la Organización Norteamericana de Protección a las Plantas (NAPPO) el 17 de octubre de 2004 y entrará en vigor inmediatamente.

Original firmado por:

Gary Koivisto
Miembro del Comité Ejecutivo
Canadá

Richard Dunkle
Miembro del Comité Ejecutivo
Estados Unidos

Jorge Hernández Baeza
Miembro del Comité Ejecutivo
México

Implementación

Consulte los planes de implementación adjuntos para conocer las fechas de implementación en cada país de la NAPPO.

Registro de enmiendas

Las enmiendas a esta Norma serán fechadas y archivadas en la Secretaría de la NAPPO. La versión más reciente se publicará en el sitio web de la NAPPO en la siguiente dirección:
www.nappo.org/Standards/stds-menu_s.htm

Distribución

La Secretaría de la NAPPO distribuye esta Norma a todos los miembros de la NAPPO, incluso a los Miembros Asociados y al Grupo Consultivo de la Industria, a la Secretaría de la CIPF de la FAO y a los Directores Administrativos de otras Organizaciones Regionales de Protección Fitosanitaria (ORPF).

Introducción

Ámbito

La presente norma resume las bases para determinar los procedimientos fitosanitarios apropiados para los artículos reglamentados que pasan a través de otro país hacia el país de destino. A esta norma no le atañe los envíos que entran al comercio y que luego se reexportan y aquellos autorizados en el punto inicial de ingreso para luego continuar su destino.

Referencias

Directrices para el análisis de riesgo de plagas, 1996. NIMF N.º 2, FAO, Roma.

Glosario de términos fitosanitarios, 2004. NIMF N.º 5, FAO, Roma.

Glosario de términos fitosanitarios, 2004. NRMF N.º 5, NAPPO.

Principio de cuarentena fitosanitaria en relación con el comercio internacional, 1995. NIMF N.º 1, FAO, Roma.

Definiciones, abreviaturas y siglas

Análisis de Riesgo de Plagas	Proceso de evaluación de las evidencias biológicas, científicas y económicas para determinar si una plaga deberá reglamentarse y la intensidad de cualesquiera medidas fitosanitarias que han de adoptarse contra ella (FAO)
Área Libre de Plagas	Un área en donde una plaga específica no está presente, según se ha demostrado con evidencia científica y en la cual, cuando sea apropiado, dicha condición esté siendo mantenida oficialmente (FAO)
áreas de baja prevalencia de plagas	Un área identificada por las autoridades competentes, que puede abarcar la totalidad de un país, parte de un país o la totalidad o partes de varios países, en donde una plaga específica se encuentra a niveles bajos y que está sujeta a medidas eficaces de vigilancia, control o erradicación (FAO)
envío en tránsito	Envío no importado a un país, sino que pasa a través de éste con destino a otro país y que está sujeto a procedimientos oficiales que aseguren que se mantenga cerrado, no sea dividido o combinado con otros envíos, ni reembalado; anteriormente país de tránsito (FAO)
envío re-exportado	Envío que se ha importado a un país y que posteriormente se ha exportado sin haber estado expuesto a infestación o contaminación de plagas. El envío puede almacenarse, dividirse, combinarse con otros envíos o reembalarse; anteriormente país de reexportación (FAO)
evaluación del riesgo de plagas (para plagas cuarentenarias)	Evaluación de la probabilidad de introducción y dispersión de una plaga y de las posibles consecuencias económicas relacionadas (FAO)
manejo del riesgo de plagas (para plagas cuarentenarias)	Evaluación y selección de opciones para disminuir el riesgo de introducción y dispersión de una plaga (FAO)
ONPF	Organización Nacional de Protección Fitosanitaria (FAO)

plaga	Cualquier especie, raza o biotipo vegetal o animal o agente patógeno dañino para las plantas o productos vegetales (FAO)
transbordar	Movilizar productos básicos de un medio de transporte a otro, excepto si se transfiere entre los medios de transporte de los contenedores cargados de las embarcaciones (NAPPO)
vía	Cualquier medio que permita la entrada o dispersión de una plaga (FAO)

Resumen de los requisitos

La presente norma describe los elementos del riesgo vinculados a la movilización de envíos en tránsito y los procedimientos fitosanitarios que puedan aplicarse para la mitigación apropiada de dicho riesgo.

Antecedentes

La movilización de envíos en tránsito se controla con el fin de prevenir la introducción de plagas reglamentadas hacia el país de tránsito. Los requisitos de tránsito deberán ser suficientes para lograr el nivel adecuado de protección de un país, a la vez que disminuyan el efecto en el comercio. Puede prohibirse el tránsito de envíos de alto riesgo si no se puede lograr el nivel adecuado de protección del país debido a circunstancias ajenas al control de la ONPF.

Las condiciones del tránsito también deberán brindar el nivel mínimo de protección aceptable para el país importador con respecto a los riesgos fitosanitarios que surjan del país de tránsito.

En general, las pautas del comercio de envíos en tránsito en la región de la NAPPO se llevan a cabo de dos formas; la más común es para los artículos que se originan en el país A, transitan por el país B antes de entrar al país C. La otra forma frecuente es cuando los artículos se originan en el país A, transitan a través del país B y regresan al país A. Este tipo de tránsito se lleva a cabo principalmente entre Canadá y EE.UU., utilizando la red de carreteras y de ferrocarriles este-oeste.

Requisitos

1. Evaluación del riesgo relacionado con los envíos en tránsito

Las Organizaciones Nacionales de Protección Fitosanitaria (ONPF) deberán evaluar los riesgos de las plagas cuarentenarias vinculados con el medio de transporte (véase el Apéndice I) incluyendo la ruta y el producto básico.

Los principios generales sobre la evaluación del riesgo de plagas descritos en la NIMF N.º 2, *Directrices para el análisis de riesgo de plagas*, también pueden aplicarse para evaluar el riesgo concerniente a los envíos en tránsito. Para los fines de esta norma, la vía principal que se evaluará está vinculada con el medio de transporte (véase el Apéndice 1). Los elementos secundarios que se evaluarán pueden estar relacionados con el producto básico en tránsito y/o con las plagas individuales.

La justificación técnica de las circunstancias determinará la complejidad de la necesidad del análisis de la vía.

1.1 Riesgo relacionado con las vías de tránsito

Para evaluar los riesgos relacionados con los envíos en tránsito, deberán considerarse los siguientes factores:

- el tipo de producto básico en tránsito
- las plagas relacionadas con el producto básico en tránsito
- las condiciones de las plagas en el país de tránsito
- la proximidad de la ruta de tránsito a:
 - los hospedantes u hospedantes alternativos
 - áreas de baja prevalencia de plagas o áreas libres de plagas
 - mecanismo de dispersión, incluyendo los vectores presentes o que puedan ser introducidos, que faciliten el desplazamiento desde una vía a un hospedante adecuado
- época del año en que se moviliza el envío en tránsito
- tamaño del envío
- frecuencia de las actividades de tránsito
- tiempo que toma el envío en tránsito
- condiciones durante el transbordo
- ciclo de vida de la plaga en relación con el tiempo que toma el envío en tránsito
- procedimientos comerciales que se aplican generalmente durante el tránsito (por ejemplo, refrigeración, empaque cerrado)
- medio de transporte
- posibilidad de presencia de plagas contaminantes relacionadas con el producto básico
- capacidad de controlar y monitorear el envío en ruta.

Se podrán considerar la evaluación tradicional del riesgo, además de los elementos de riesgo durante el tránsito que se describieron anteriormente.

2. Opciones de manejo del riesgo

La ONPF del país de tránsito deberá establecer requisitos para el tránsito utilizando una de las siguientes opciones de manejo del riesgo de plagas o una combinación de ellas para garantizar el tránsito seguro de los productos básicos. El nivel de protección establecido deberá estar acorde con el riesgo que representa el producto básico en tránsito.

Entre las medidas de manejo del riesgo se incluyen:

- análisis de los documentos
- inspección visual en el país de ingreso para verificar la identidad del producto básico
- controles normativos:
 - envío sellado con sello oficial para evitar que se saque el producto básico sin autorización
 - utilización de permisos o certificación fitosanitaria
 - etiquetado/rótulo (por ejemplo, envío en tránsito – prohibido abrir)
 - otras movilizaciones autorizadas (por ejemplo, aquellas llevadas a cabo por otras agencias gubernamentales.
- controles físicos
 - transporte refrigerado

- transportes sellados para evitar el escape de plagas o la infestación del producto básico por plagas, en el país de tránsito
- embalaje a prueba de plagas
- condiciones de transbordo prescritas
- ruta o rutas de tránsito prescritas
- puntos de salida y entrada prescritos
- controles de entrada y salida para verificar la movilización en tránsito del envío
- sistemas para localizar los envíos mientras estén en tránsito (por ejemplo, mecanismos electrónicos)
- limitación del tiempo en tránsito
- entre la documentación que acompaña al envío se puede incluir:
 - descripción del producto básico
 - volumen del envío
 - origen
 - punto de entrada y salida
 - parte responsable (por ejemplo, propietario, corredor, etc.) mientras el producto básico esté en tránsito
- contingencia y plan de manejo de emergencias del transportista

Puede utilizarse una combinación de estas opciones en un enfoque de sistemas para lograr el nivel adecuado de protección para el país de tránsito.

3. Responsabilidades

- 3.1 La ONPF del país de tránsito es responsable de:
- realizar evaluación del riesgo dirigida a los envíos en tránsito
 - establecer los requisitos para los envíos en tránsito
 - dar a conocer los requisitos sobre los envíos en tránsito o los resultados de la evaluación del riesgo
 - monitorear y evaluar la eficacia de las disposiciones relacionadas con los envíos en tránsito
 - notificar al país exportador cuando haya casos de incumplimiento.
- 3.2 La ONPF del país importador es responsable de:
- notificar al país de tránsito y al país exportador cuando se rechacen los envíos.
- 3.3 La ONPF del país exportador es responsable de:
- garantizar que se cumplan los requisitos del país de tránsito y del país de importación
 - notificar al país de tránsito cuando el país importador rechace un envío
 - la disposición de los envíos, si son rechazados por el país importador. Las opciones pueden incluir el regreso al país exportador, el tratamiento u otras disposiciones acordadas.
- 3.4 Importadores, exportadores, agentes y transportistas tendrán la responsabilidad de:
- conocer los requisitos de los envíos en tránsito
 - cumplir con los requisitos de los envíos en tránsito
 - agilizar el tránsito de los envíos
 - notificar a la ONPF del país de tránsito, acerca de las emergencias tales como derrames accidentales de productos básicos, avería en el equipo o cambios de las rutas y cumplir con cualesquiera de los requisitos nuevos

- demostrar el cumplimiento de las disposiciones relacionadas con el tránsito de envíos, cuando se les solicite.

4. Autoridad jurídica

La ONPF del país de tránsito contará con la autoridad jurídica para aprobar o prohibir la movilización de los envíos en tránsito.

Relación del riesgo relativo con el medio de transporte

El riesgo relativo de los distintos medios de transporte que se utilizan comúnmente en la región de la NAPPO se presenta en la Tabla 1, acompañados de una breve descripción de los elementos de riesgo.

Tabla 1: Riesgos relativos de factores definidos de diversos medios de transporte

Medio	Tiempo en tránsito	Capacidad para variar el plan original de tránsito	Probabilidad de variar el plan original de tránsito	Proximidad a las áreas en riesgo
Aire	Bajo	Baja	Baja	Baja
Agua	Mediano	Baja	Baja	Mediana
Tierra (carretera)	Alto	Alta	Mediana	Alta
Tierra (ferrocarril)	Alto	Baja	Mediana	Alta
Tierra (ferrocarril con horario)	Mediano	Baja	Baja	Alta

Discusión

La clasificación no tiene la finalidad de representar un riesgo absoluto sino más bien un riesgo comparativo entre los medios de transporte.

Aire – Los artículos no tienden a pasar un tiempo considerable esperando el transporte aéreo y se retiran principalmente de las áreas que se encuentran en riesgo durante el transporte. Tal vez exista un riesgo limitado cuando los artículos se transfieran entre aviones en el país de tránsito.

Agua – Por lo general la movilización por mar no se toma en cuenta en la presente norma, puesto que el transporte por este medio usualmente no opera en las áreas que se encuentren cerca del riesgo. Los riesgos relativos presentados están más en concordancia con aquellos que se encuentran en el transporte por ríos o canales. El riesgo inherente relacionado con los puertos marítimos no se tomó en cuenta en las discusiones concernientes a los artículos reglamentados en tránsito.

Tierra (carretera) – La capacidad para variar y la necesidad de viajar a través de áreas de riesgo hace del transporte por carretera una de las opciones que representa el mayor riesgo potencial.

Tierra (ferrocarril) – Aunque la capacidad para cambiar de rutas es menos factible que para la situación relacionada con la de las carreteras, se ha sabido que la práctica en la industria conlleva retrasos y cambios de rutas.

Tierra (ferrocarril con horario) Las empresas ferroviarias con horarios específicos tienen menos posibilidad de encontrar retrasos o cambio de ruta.