



CONVENIO SOBRE DIVERSIDAD BIOLÓGICA

Distr
GENERAL

UNEP/CBD/BSWG/6/7
22 de diciembre de 1998

ESPAÑOL
ORIGINAL: INGLÉS

GRUPO DE TRABAJO ESPECIAL DE
COMPOSICIÓN ABIERTA SOBRE
SEGURIDAD DE LA BIOTECNOLOGÍA
Sexta reunión
Cartagena, Colombia, 14 a 19 de febrero de 1999

Nota de la Secretaría

“Transbordo”

1. La Mesa del BSWG ha pedido a la Secretaría que prepare una nota de estudio sobre el término “transbordo” con miras a proporcionar una ayuda a los gobiernos durante sus negociaciones. La Mesa de Seguridad de la biotecnología consideró este asunto y llegó a la conclusión de que por los motivos indicados a continuación no era necesaria la inclusión de un nuevo artículo en materia de “transbordo”. Se llegó también a la conclusión de que podría tratarse adecuadamente del concepto de “transbordo” en el contexto de otros artículos objeto de negociación, señalándose además que el concepto podría estudiarse cuando se debatan artículos sobre temas tales como tránsito, notificación, aplicación del procedimiento AFP, movimiento transfronterizo involuntario, mecanismos para un centro de intercambio de información, evaluación o gestión de riesgos, manipulación, transporte, envasado, etiquetado y responsabilidad y compensación; podría considerarse que la noción de transbordo forma parte de tales disposiciones.

2. A falta de una definición especial del término, “transbordo” pudiera definirse como una operación internacional de envío por la cual las mercancías transportadas desde el país A se descargan en el país B ordinariamente en un “puerto central de distribución”, para ser cargadas inmediatamente o después de algún tiempo, por sí solas o en combinación con otras mercancías en otro vehículo, o en otro modo de transporte, tal como un barco, aeronave, camión o vagón de tren (modo de transporte que de aquí en adelante se mencionará por razones de brevedad como “vehículo”), encaminadas hacia un puerto de destino final en el país C. Por consiguiente, se trataría meramente de la transferencia física o carga de las mercancías desde el vehículo de un transportista al vehículo de otro transportista, en el transcurso del transporte entre dos localidades. Por ejemplo un envío de OVM podría inicialmente ser transportado por carretera y seguidamente ser cargado

(“transbordado”) desde el camión a un barco o aeronave y cuando tal barco o aeronave llegue a otro puerto, el envío de OVM pudiera una vez más ser “transbordado” a otro vehículo.

3. Las operaciones de transbordo parecen ser sencillas actividades de descarga de mercancías de un vehículo y de volver a cargarlas en otro vehículo, para ser por último transportadas a un puerto de destino final. El proceso implica una serie, ya bien documentada y desde hace tiempo, de actividades y obligaciones de tramitación de mercancías de los agentes del expedidor de la carga, incluidos los visados del departamento de aduanas en el punto de transbordo. Las cartas de porte (o Bills of Lading (B/Ls)) y el manifiesto de carga son documentos básicos de transporte. El manifiesto que es un documento preparado por la compañía expedidora que ha firmado la carta de porte constituye una lista completa de todas las mercancías que han sido cargadas a bordo de un vehículo. En el documento se proporcionan detalles tales como: marcas, cantidad (peso, tipos y cantidad de bultos o paquetes), nombre y dirección del expedidor, punto de destino, y nombre y dirección del destinatario. Se envían ejemplares del manifiesto de carga al funcionario responsable del control del vehículo que ha de transportar la carga, y a los agentes del expedidor en el punto de llegada. Con el manifiesto se facilita la verificación de la carga en las bodegas y es posible tomar las medidas apropiadas para preparación de la estiba e inspección de aduanas, es decir, en relación con el mecanismo de la descarga y despacho aduanero.

4. En varios de los artículos del actual texto de negociación puede hacerse referencia a los procesos anteriormente descritos, incluidos posiblemente el artículo sobre “Notificación”, el artículo sobre manipulación, transporte, envasado [y etiquetado] y además en relación con el Anexo I sobre “Información requerida en la notificación para obtener el AFP”. En virtud de estas disposiciones podría incluirse el requisito de que la persona que notifica el envío proporcione información sobre itinerarios conocidos o posibles y acerca de si se prevé que haya de realizarse un “transbordo”. Además, en tales casos, podría hacerse referencia a la documentación que acompaña a la carga.

5. Debe señalarse que en otros dos acuerdos multilaterales sobre medio ambiente que tratan de un procedimiento similar, a saber el Convenio de Basilea (Movimientos transfronterizos de desechos peligrosos) y el Convenio de Rotterdam (Movimientos transfronterizos de sustancias químicas), no se atiende directamente a la cuestión del transbordo, ni en la sección de definiciones, ni en el cuerpo de las disposiciones que rigen el procedimiento de consentimiento previo informado (PIC) (equivalente al AFP), ni en los anexos.

6. La siguiente pregunta sería acerca de si el concepto de transbordo habría de ser tratado en el Protocolo en relación con cualquier otro aspecto. Pudiera argüirse que el concepto es pertinente en el contexto de evaluación de riesgos y de gestión de riesgos (Podría considerarse que el transbordo contribuye a un aumento del riesgo) y, por consiguiente, en el contexto de responsabilidad y compensación. Podría atenderse adecuadamente a este aspecto incluyendo los requisitos pertinentes en el Anexo sobre notificación o en las disposiciones sobre notificación, manipulación, transporte, envasado [y etiquetado], pero no en el cuerpo de otras disposiciones. Es preciso que las disposiciones continúen siendo relativamente concisas, remitiéndose posiblemente los puntos técnicos al anexo pertinente. La información que se proporcione constituiría un fundamento adecuado para cualquier evaluación de riesgos o gestión de riesgos que hayan de emprenderse en virtud del Protocolo o de la legislación nacional.
