



## CONVENTION SUR LA DIVERSITÉ BIOLOGIQUE

Distr.  
GÉNÉRALE

UNEP/CBD/BSWG/6/7  
22 décembre 1998

FRANÇAIS  
ORIGINAL: ANGLAIS

GRUPE DE TRAVAIL SPÉCIAL À COMPOSITION  
NON LIMITÉE SUR LA PRÉVENTION  
DES RISQUES BIOTECHNOLOGIQUES  
Sixième réunion  
Cartagena, Colombie, 14-19 février 1999

### Note du Secrétariat

#### «Transbordement»

1. Le Bureau du Groupe BSWG avait chargé le Secrétariat de rédiger une note sur le terme «Transbordement» afin d'assister les gouvernements durant les négociations. Ayant examiné la question, le Bureau a conclu que, pour les raisons indiquées ci-après, il ne sera pas nécessaire d'introduire de nouvel article sur le «transbordement». Il a été décidé en outre que le principe du «transbordement» peut être couvert de façon adéquate dans le cadre d'autres articles portant sur divers éléments, tels que le transit, la notification, l'application de la procédure d'accord préalable en connaissance de cause, les mouvements transfrontières non intentionnels, le centre d'échange, l'évaluation et la gestion des risques, la manutention, le transport, l'emballage, l'étiquetage, la responsabilité et la réparation, le principe du transbordement pouvant être considéré comme faisant partie de ces dispositions.

2. En l'absence d'une définition officielle, le «transbordement» peut être décrit comme étant un expédition internationale dans laquelle la marchandise transportée d'un pays A est déchargée en cours de transport dans un pays B – habituellement un point "pivot" – pour être chargée, immédiatement ou après un certain temps, isolément ou avec d'autres marchandises, à bord d'un autre vaisseau – ou d'un autre moyen de transport tel qu'un navire, un aéronef, un camion ou un train (appelé ci-après «vaisseau» à toute fin pratique) – vers sa destination finale dans le pays C. Il s'agira donc simplement du transfert physique d'une marchandise du vaisseau d'un transporteur vers le vaisseau d'un autre transporteur dans le cadre de son transport entre deux points. Par exemple, une expédition d'organismes vivants modifiés peut être transportée d'abord par voie routière, puis transférée («transbordée») du camion à bord d'un navire ou d'un aéronef et, une fois arrivée à sa première étape, «transbordée» de nouveau sur un autre vaisseau.

3. Les opérations de transbordement consisteraient donc simplement à décharger des marchandises d'un vaisseau et à les charger à bord d'un autre vaisseau, et ainsi de suite, jusqu'à la destination finale. Le processus inclut la production d'une série de documents définis clairement et en détail, portant sur les activités de traitement et les obligations des agents des propriétaires des vaisseaux, notamment les visas délivrés par les autorités douanières du point de transbordement. Les lettres de transport et le manifeste sont les principaux documents d'expédition. Le manifeste est un document préparé par l'entreprise d'expédition à partir de la lettre de transport signée. Il comprend une liste complète de tous les articles chargés à bord d'un vaisseau, dont il donne la description détaillée: marques, quantité (poids, types et quantité d'emballage), nom et adresse de l'expéditeur, destination, et nom et adresse du destinataire. Des copies du manifeste sont envoyées à l'officiel responsable de la gestion du vaisseau à bord duquel la marchandise est transportée, ainsi qu'aux agents d'expédition au port d'arrivée. Le manifeste permet de vérifier les marchandises dans la soute et de prendre les mesures appropriées pour assurer qu'elles sont prêtes pour le déchargement et l'inspection douanière, c'est-à-dire le processus de déchargement et de contrôle douanier.

4. Dans le cadre du texte de négociation à l'examen, le processus décrit ci-dessus peut être couvert par plusieurs articles, incluant éventuellement l'article sur la «notification», l'article sur la manutention, le transport, l'emballage [et l'étiquetage] et/ou l'Annexe I sur l'«Information devant figurer dans les notifications pour obtenir l'accord préalable en connaissance de cause». Ces dispositions pourraient inclure l'exigence que l'auteur de la notification fournisse des informations sur les itinéraires connus et/ou possibles et/ou sur l'éventualité de «transbordement». Par ailleurs, dans de tels cas, les documents connexes pourraient être indiqués.

5. Il convient de souligner que les deux autres accords multilatéraux qui prévoient une telle procédure, à savoir la Convention de Bâle (Mouvements transfrontières de déchets dangereux) et la Convention de Rotterdam (Mouvements transfrontières de produits chimiques), ne traitent pas directement de la question du transbordement ni dans la section des définitions, ni dans les dispositions principales relatives à la procédure PIC (équivalente à celle de l'accord préalable en connaissance de cause), ni dans les annexes.

6. La question qui se pose est donc de savoir s'il convient d'aborder le principe du transbordement sous un autre angle dans le Protocole. On peut fort bien l'invoquer dans le contexte de l'évaluation et de la gestion des risques (le transbordement peut être considéré comme un facteur de risque accru) et l'aborder en conséquence sous l'angle des responsabilités et des réparations. Cet aspect peut aussi être couvert de façon adéquate en incluant les conditions pertinentes dans l'Annexe sur la notification et/ou dans les dispositions sur la manutention, le transport, l'emballage [et l'étiquetage], mais non pas dans les autres dispositions principales. Le texte des dispositions devrait être relativement court, avec des renvois éventuels à des points techniques dans l'Annexe pertinente. Les renseignements fournis constitueraient une base adéquate pour toute évaluation de risque ou gestion de risque qui serait requise au titre du Protocole ou des dispositions nationales.

-----